A BIZOTTSÁG (EU) 2019/422 HATÁROZATA

(2018. szeptember 20.)

az Olaszország által a nápolyi kikötői hatóság és a Cantieri del Mediterraneo S.p.A. számára nyújtott SA 36112 (2016/C) (korábbi 2015/NN) számú állami támogatásról

(az értesítés a C(2018) 6037. számú dokumentummal történt)

(Csak az olasz nyelvű szöveg hiteles)

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre (a továbbiakban: EUMSZ) és különösen annak 108. cikkének (2) bekezdésére,

tekintettel az Európai Gazdasági Térségről szóló megállapodásra és különösen annak 62. cikke (1) bekezdésének a) pontjára,

miután felhívta az érdekelteket, hogy a fent említett rendelkezés(ek)nek megfelelően tegyék meg észrevételeiket ([1]), és ezen észrevételek figyelembevételével,

mivel:

1. AZ ELJÁRÁS

(1) 2006 márciusában a Bizottság tájékoztatást kért az olasz hatóságoktól a potenciális állami támogatásról, amelyben a Cantieri del Mediterraneo S.p.A. (a továbbiakban: CAMED) vállalat részesült a nápolyi kikötőben található szárazdokkon (3. számú szárazdokk) tervezett munkálatok kapcsán. Az olasz hatóságok 2006. április 3-i keltezésű válasza után a Bizottság nem lépett fel, valamint nem vizsgálta tovább az ügyet az olasz észrevételek alapján, és a Bizottság szolgálatai belső úton lezárták az ügyet, mivel úgy ítélték, hogy a támogatás nem foglal magában állami támogatást. Olaszország hivatalos bejelentést nem küldött a Bizottság részére a szóban forgó intézkedésekről.

(2) 2013. január 21-én egy, a nápolyi kikötőben működő hajójavító vállalat aggályainak adott hangot amiatt, hogy Olaszországban közigazgatási szervek finanszírozást biztosítottak három olyan beruházási projekt számára, amelyet feltételezhetően 2006 és 2014 között hajtottak végre három, a CAMED által koncessziós szerződés keretében üzemeltetett szárazdokkon (*bacini di carenaggio*). Az ügy iktatása SA.36112 (2013/CP) – A Cantieri del Mediterraneónak nyújtott feltételezett támogatás néven történt. 2013. június 27-én a panaszos további tájékoztatást nyújtott a Bizottság számára.

(3) 2013. február 28. és 2013. június 12. között a Bizottság – tekintettel a panaszos állításaira – tájékoztatást kért az olasz hatóságoktól.

(4) 2013. október 21-én a Bizottság szolgálatai a panaszost tájékoztatták a CAMED részére nyújtott feltételezett állami támogatással kapcsolatos előzetes megállapításokról, valamint arról, hogy – az akkor rendelkezésre álló információk alapján – a feltételezett intézkedések láthatólag nem minősültek állami támogatásnak az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében, mivel a CAMED előnye láthatólag nem állt fenn. A Bizottság szolgálatai kifejtették, hogy abban az időszakban nem volt jele annak, hogy az üzemeltető szintjén működési támogatás nyújtására került volna sor, mivel a CAMED láthatólag nem mentesült azon költségek alól, amelyeket napi szintű feladatai vagy megszokott tevékenységei során mindenképpen viselnie kellett volna.

(5) 2013. november 19. és 2015. február 10. között a panaszos további információkat nyújtott be. Ezekben aggodalmát fejezte ki amiatt, hogy az intézkedések a nápolyi kikötői hatóság részére nyújtott jogszerűtlen beruházási támogatásnak, valamint a CAMED részére nyújtott jogszerűtlen működési támogatásnak minősülnek. A Bizottság szolgálatai 2014. június 17-én, 2014. november 14-én és 2015. március 12-én kértek további tájékoztatást az olasz hatóságoktól. Az olasz hatóságok válaszukat 2014. augusztus 1-jén, szeptember 3-án és 29-én, 2015. február 11-én és 2015. június 10-én nyújtották be. Mivel a rendelkezésre álló információkból kitűnt, hogy a közfinanszírozásra már sor került, 2015. június 4-én a Bizottság szolgálatai tájékoztatták Olaszországot, hogy az intézkedéseket „(2015/NN) – Beruházási támogatás a nápolyi kikötői hatóság és a Cantieri del Mediterraneo S.p.A. részére” néven jogellenes állami támogatásként rögzítik, és hogy az alkalmazandó eljárási szabályok a Tanács 659/1999/EK rendeletének III. fejezetében megállapított szabályok lesznek ([2]).

([1]) HL C 369., 2016.10.7., 78. o.

([2]) A Tanács 659/1999/EK rendelete (1999. március 22.) az EK-Szerződés 93. cikkének alkalmazására vonatkozó részletes szabályok megállapításáról (HL L 83., 1999.3.27., 1. o.). E rendeletet felváltotta az Európai Unió működéséről szóló szerződés 108. cikkének alkalmazására vonatkozó részletes szabályok megállapításáról szóló, 2015. július 13-i (EU) 2015/1589 tanácsi rendelet (HL L 248., 2015.9.24., 9. o.).

(6) 2015. szeptember 21-én a Bizottság szolgálatai találkoztak az olasz hatóságokkal. A Bizottság 2015. október 7-én további tájékoztatást kért; erre az olasz hatóságok 2015. november 9-én küldték meg válaszukat. 2015. november 11-én a Bizottság szolgálatai találkoztak a panaszossal.

(7) 2016. június 28-án kelt levelében a Bizottság tájékoztatta az olasz hatóságokat döntéséről, hogy a támogatás vonatkozásában az EUMSZ 108. cikkének (2) bekezdése szerinti eljárást indít.

(8) Az eljárás megindításáról szóló bizottsági határozatot (a továbbiakban: az eljárás megindításáról szóló határozat) 2016. október 7-én tették közzé az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* ([3]). A Bizottság felkérte az érdekelt feleket, hogy nyújtsák be a támogatásra/intézkedésekre vonatkozó észrevételeiket.

(9) A Bizottsághoz két érdekelt féltől érkeztek észrevételek: a CAMED-től és a panaszostól. A Bizottság ezeket továbbította az olasz hatóságok részére, amelyek lehetőséget kaptak a válaszadásra. Észrevételeiket 2017. január 12-én kelt levelükben nyújtották be.

(10) A Bizottság további kérdéseket küldött Olaszország részére 2017. november 9-én és 16-án. Ezekre Olaszország 2017. november 24-én válaszolt.

2. A TÁMOGATÁS RÉSZLETES LEÍRÁSA

2.1. Előzmények és a támogatás kedvezményezettjei

(11) A nápolyi kikötő Campania régióban található, és a PAN kezelésében áll.

(12) A nápolyi kikötő területén három állami tulajdonban álló szárazdokk (1., 2. és 3. számú szárazdokk), valamint két magánüzemeltető birtokában álló két úszódokk (5. és 6. dokk) található.

(13) Az 1., 2. és 3. számú szárazdokkot hajójavítási tevékenységekre használja a CAMED és elvben bármely más hajójavító vállalat „A nápolyi kikötő hajójavító dokkjainak működési szabályzata" című dokumentum ([4]) értelmében, amelyet 2002-ben fogadtak el, majd később módosítottak (a továbbiakban: a 2002-es szabályzat) ([5]). Az olasz hatóságok szerint a nápolyi kikötő valamennyi szárazdokkjának – bizonyos előre meghatározott és objektív szabályoknak megfelelően – elérhetőnek kell lennie valamennyi érdekelt felhasználó (pl. más hajójavító vállalatok) számára.

(14) Az olasz hatóságok kifejtették, hogy a dokkok igen rossz állapotban voltak azután, hogy a 20. század végén a Fincantieri Csoport – amely az adott időszakban a hajóépítési ágazat egyik legnagyobb gazdasági szereplője volt – úgy döntött, hogy felhagy a nápolyi kikötőben végzett tevékenységével. Ebben az időszakban a CAMED ([6]) a nápolyi kikötőben kikötőjavítóként működött, egy 1909-től 2008-ig érvényes földkoncesszió értelmében. Az olasz hatóságok szerint a CAMED beleegyezett abba, hogy beruházásokat hajtson végre a területen, azzal a feltétellel, hogy a PAN több strukturális beruházást is vállal az 1., 2. és 3. számú szárazdokkon. A CAMED 1999-ben benyújtotta kérését a PAN-nak, amely beleegyezett a korszerűsítési munkák végrehajtásába és a 3. számú szárazdokk használatra alkalmassá tételébe (a továbbiakban: a 2001-es megállapodás) ([7]).

(15) 2001-ben a CAMED felhatalmazást kért a PAN-tól a dokkokon végzendő munkálatok elvégzésére a meglévő földkoncesszió (*concessione demaniale*) 40 éves meghosszabbítása fejében. A CAMED kérése nyomán a PAN az olasz törvényeknek megfelelően megindította a földkoncessziós szerződés odaítélését célzó közigazgatási eljárást. ([8]) A PAN a település és saját közlönyében 20 napon keresztül (2002. január 18-tól 2002. február 6-ig) megjelentette a CAMED földkoncessziós szerződésre vonatkozó kérését, valamint az üzleti tervet. A közzétett dokumentum felkérte az érintett feleket, hogy nyújtsák be észrevételeiket vagy alternatív javaslataikat. Az eljárás szerint ellenvetés vagy panasz esetén az illetékes miniszter dönt a koncesszió odaítéléséről.

(16) mivel a CAMED kérésének közzététele után a PAN nem kapott észrevételeket, a PAN a CAMED részére a három szárazdokk üzemeltetése és használata vonatkozásában odaítélte a 125. sz., 2004. július 29-i földkoncessziós szerződést (*atto di concessione demaniale*) (a továbbiakban: a 2004-es koncesszió), amely a CAMED-et kötelezte arra, hogy a szárazdokkokat a 2002-es szabályozásnak megfelelően valamennyi érdekelt felhasználó (pl. más hajójavító vállalatokok) részére tegye hozzáférhetővé. A CAMED beleegyezett a korábbi, 1909-től érvényes földkoncesszió

([3]) Lásd a 1. lábjegyzetet.
([4]) *Regolamento per l'esercizio dei bacini di carenaggio*, http://porto.napoli.it/wp-content/uploads/2015/05/RegolamentoBacini.pdf.
([5]) A szabályok legutóbbi módosítására 2012-ben került sor, http://porto.napoli.it/wp-content/uploads/2015/06/Ordinanza_N.6_03-04-2012.pdf
([6]) Az olasz hatóságok kifejtették, hogy a vállalat több céges átalakuláson ment keresztül, és nevét is többször megváltoztatta. Az egyszerűség kedvéért a határozat „CAMED" néven hivatkozik a vállalatra, annak ellenére, hogy korábban más neve volt (Bacini Napoletani S.p.A.).
([7]) A nápolyi kikötői hatóság és a Bacini Napoletani S.p.A. (vagyis a CAMED) közötti 2001. június 12-i megállapodás (*Convenzione*). A 2001-es megállapodás szerint a CAMED legalább 1959 óta üzemeltette a 3. számú szárazdokkot.
([8]) A tengerügyi törvény (*Codice navale*) 36. cikke és a tengerügyi törvény végrehajtásáról szóló rendelet (*Regolamento per l' esecuzione del codice della navigazione marittima*) 18. cikke.

megszüntetésébe. A 2004-es koncesszió értelmében a CAMED a szárazdokkokat 2003. július 28-tól kezdődően (a kért 40 év helyett) 30 éven át üzemeltetheti és használhatja éves földhasználati díj ellenében, amelynek kiszámítása meghatározott jogi paraméterek szerint történik (EUR/m2) és amelyet az 1995. november 15-i miniszteri rendelet értelmében évente az inflációhoz igazítanak. A 2004. és 2017. közötti időszakban fizetett földhasználati díjat az 1. táblázat mutatja.

1. táblázat

Koncessziós díjak

(EUR-ban)

Év	Éves koncessziós díj
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) A 2004-es koncesszió 1. cikkének értelmében a koncesszió időtartama lehetővé teszi a korábbi beruházások amortizációját, valamint a CAMED által 24 millió EUR (47 662 millió ITL) értékben végrehajtandó befektetésekre vonatkozó új programot. ([9]) A 2004-es koncesszió értelmében a CAMED 275 000 EUR értékben vállalt garanciát (*cauzione*) a koncesszióban előírt kötelezettségek vonatkozásában.

(18) A 2004-es koncesszió 3. cikkének értelmében a PAN vállalta azt is, hogy 2006-ig strukturális munkákat végez el a CAMED rendelkezésére bocsátott területen, ezen belül: i. átalakítja az 1. és 2. számú szárazdokk szivattyúját, ii. tanúsítvánnyal rendelkező új szárazdokk-keszont (*barche-porte*) épít az 1., a 2. és a 3. számú szárazdokkhoz, iii. a 2. számú szárazdokk esetében felújítja a falakat (*paramenti*) és a medret (*platea*), és iv. a 2. számú szárazdokk és a 33b. számú rakpart esetében elvégzi a rakpartok (*banchine*) és a falak strukturális felújítását.

(19) Az eljárás megindításáról szóló határozat nyomán az olasz hatóságok egyértelműsítették, hogy a CAMED a 2004-es koncesszió értelmében 2016-ig bezárólag 24 610 420 EUR összegű beruházást hajtott végre, valamint további beruházásokat eszközölt 17 931 075 EUR értékben.

2.2. **A panaszos állami támogatással kapcsolatos állításai**

(20) Az első benyújtott anyagban a panaszos azzal érvelt, hogy a CAMED egyszerre két szinten jutott támogatáshoz: i. üzemeltetőként (vagyis a szárazdokkok kezelőjeként) az infrastruktúra felújítási költségeinek csökkentése révén (működési támogatás), és ii. az infrastruktúra használójaként (vagyis mint hajójavító vállalat), mivel ténylegesen csak a CAMED használta az infrastruktúrát, amelyet elvben minden üzleti végfelhasználó számára megkülönböztetés nélkül elérhetővé kell tenni. A panasz tartalmazott további olyan, az antitrösztszabályokkal kapcsolatos állításokat, amelyek a jelen határozat szempontjából nem relevánsak és amelyek kapcsán a panaszos külön határozatot kapott kézhez, amelyet 2014. július 24-én fogadtak el.

([9]) A 2004-es koncesszióban meghatározott beruházási összeg valójában 24 millió EUR, és nem 24 000 EUR (ahogy az az eljárás megindításáról szóló határozatban áll).

(21) A panaszos szerint a CAMED által szerzett előny a következő munkálatok (a továbbiakban: beavatkozások) elvégzéséből eredt:

(1) 1. számú beavatkozás: a 3. számú dokk egyes részeinek strukturális felújítása (a támogatás összege: 12 928 537 EUR).

(2) 2. számú beavatkozás: az 1. és 2. számú dokk szivattyújának átalakítása, a 2. számú dokkal szomszédos mólófalak felújítása (a támogatás összege: 23 170 000 EUR).

(3) 3. számú beavatkozás: a 3. számú dokk belső mólójának (*Molo Cesario Console*) javítása és megerősítése (a támogatás összege: 13 000 000 EUR).

(22) A 2013. november 19-én benyújtott anyagával a panaszos kiterjesztette panasza körét, azt állítva, hogy a Bizottság határozathozatali gyakorlata értelmében a beavatkozások során a PAN támogatáshoz jutott. ([10]) A panaszos szerint a koncessziós jogosult (CAMED) szintjén is sor került támogatás nyújtására, mivel a koncesszió odaítélése nem nyilvános, nyílt, átlátható és megkülönböztetéstől mentes pályáztatás útján történt. A panaszos emellett felhívta a figyelmet arra, hogy semmilyen bizonyíték nem utal arra, hogy a CAMED által fizetett földhasználati díj kizárná az előnyök megvalósulását. A panaszos szerint a földhasználati díjak kiszámításának nemzeti jogszabályok által előírt módszertana (lásd a (16) preambulumbekezdést) nem teszi lehetővé az infrastruktúra esetleges beavatkozások után megnövekedett értékének figyelembevételét, mivel EUR/m2-ben kifejezett meghatározott érték.

(23) 2015. október 1-jén a panaszos – a felfüggesztési kötelezettség megsértésének bizonyítékaként – benyújtotta a PAN azon határozatainak (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) listáját, amelyek a szárazdokkokban végrehajtandó munkálatokkal kapcsolatosak.

2.3. **Olaszország észrevételei az állítólagos állami támogatásról/A beruházási projekt finanszírozása és jogalap**

(24) Az olasz hatóságok az eljárás megindításáról szóló határozat elfogadása előtt egyértelműsítették, hogy a 3. számú szárazdokk tervezett felújítási munkálatainak csak egy részét végezték el 2006-ban közbeszerzési eljárás nyomán (1. számú beavatkozás), míg a 2. és 3. számú beavatkozás keretében tervezett munkákra ekkor még nem került sor. A projektből, amely kapcsán a CAMED-del a 2001-es megállapodásban és a 2004-es koncesszióban született megegyezés, csak egy rész teljes végrehajtása történt meg.

(25) Olaszország szerint a PAN már 1998-ban megkapta a törvényes jogot arra, hogy a finanszírozásban részesüljön, mégpedig a 413/1998. sz. törvény 9. cikke értelmében, amely úgy rendelkezik, hogy a Közlekedési és Hajózási Minisztérium (a továbbiakban: Minisztérium) a kikötői hatóságok kérése alapján elfogad egy kikötői beruházásokra vonatkozó programot ([11]). Látható, hogy a programot Minisztérium által kiadott két rendelettel fogadták el, majd később módosították. Az első, 1999. október 27-i rendelet ([12]) (a továbbiakban: az 1999. október 27-i miniszteri rendelet) 20 olyan kikötőt sorol fel, amely a nemzeti finanszírozásban részesül, a második rendelet ([13]) (a továbbiakban: a 2001. május 2-i miniszteri rendelet) kiterjeszti a listát 25 kikötőre. E rendeletek értelmében a kikötői hatóságok felhatalmazást kapnak arra, hogy 100 milliárd ITL (körülbelül 51 millió EUR) értékben kölcsönt vegyenek fel vagy egyéb pénzügyi ügyleteket kérjenek, és a minisztérium az összeget minden évben közvetlenül a pénzügyi intézményeknek fizeti vissza. ([14]) Olaszország szerint tehát a PAN-nak kedvező intézkedéseket 1998-ban nyújtotta a 413/1998. sz. törvény.

(26) Az eljárás megindításáról szóló határozat nyomán az olasz hatóságok további pontosításokat nyújtottak be az olasz állam és a PAN által végrehajtott beruházások összegének vonatkozásában.

1. számú beavatkozás

(27) Az olasz hatóságok jelezték, hogy az 1. számú beavatkozás 2002. október 21-én kezdődött meg, és 2006. január 24-én fejeződött be. A jelen határozat elfogadásáig felmerülő költségek összege 12 859 854,50 EUR volt.

([10]) A panaszos többek között a Bizottság 2012. december 19-i, az SA.34940 (N/2012) sz. állami támogatásról (Olaszország – augustai kikötő) szóló bizottsági határozatra hivatkozott (HL C 77., 2013.3.15., 1. o.).

([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, rifinanziate 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]) A későbbiekben további finanszírozást ítéltek meg a 488/1999. sz. törvény 54. cikkének (1) bekezdésével, a 388/2000. sz. törvény 144. cikkének (1) bekezdésével és a 166/2002. sz. törvény 36. cikkével.

2. számú beavatkozás

(28) A 2. számú beavatkozást a minisztérium 14 971 621,41 EUR összeggel társfinanszírozta. A minisztérium azonban nem fizette ki az 5 498 378,59 EUR összeget, amelyet részben a PAN előlegezett volna meg, majd a minisztérium készpénztámogatás formájában térített volna vissza.

(29) A 2. számú beavatkozás esetében a PAN saját forrásainak összege 2 700 000 EUR (a 2016. március 22-i 89/2016. sz. delibera) és 5 830 000 EUR (a 2017. május 31-i 175/2017. sz. delibera) volt.

(30) A 2. számú beavatkozás munkálatai 2012. november 5-én kezdődtek meg, és még nem zárultak le. A határozat elfogadásának idejéig felmerült költségek összege 11 192 515,79 EUR. A beavatkozás teljes költsége az előrejelzések szerint 29 000 000 EUR lesz.

3. számú beavatkozás

(31) A 3. számú beavatkozás finanszírozása részben a PAN saját forrásaiból történt (5 091 000 EUR, amelyről 2014. december 24-i 356/2014. sz. delibera rendelkezett).

(32) 2017 decemberéig a 3. számú beavatkozáshoz kapcsolódó munkálatok még nem kezdődtek meg (a munkákkal kapcsolatos megbízások dátuma 2017. július 19.). A felmerülő költségek összege 6 880,50 EUR. A beavatkozás teljes költsége az előrejelzések szerint 15 900 000 EUR lesz.

(33) A beruházási projekt (vagyis a három beavatkozás) teljes költsége 57 759 874,5 EUR, amelyet – amint az a 2. táblázatban látható – három részre osztottak fel.

2. táblázat

Tervezett közberuházások

Beavatkozás	Összegek	Kifizetve?	Kifizetés időpontja	Tervezett beruházási költség
1. A 3. számú dokk egyes részeinek strukturális felújítása	9 760 629,57	Igen	2003.1.8. 2004.12.21. 2005.7.14. 2005.10.26. 2011.12.12.	12 859 854,50
	3 099 224,93	Igen	2002.12.31. 2004.4.26. 2005.4.19. 2005.10.6. 2006.4.24.	
2. Az 1. és 2. számú dokkok szivattyújának átalakítása, a 2. számú dokkal szomszédos mólófalak felújítása	8 300 000,00	Igen	2006.8.4. 2006.12.27. 2006.12.29.	29 000 000,00
	6 671 621,41	Igen	2011.9.1. 2013.3.22. 2014.12.17.	
	2 700 000,00 (a PAN saját hozzájárulása)	Igen	2016.3.23.	
	5 498 378,59 (a PAN által megelőlegezendő és az olasz állam által visszatérítendő)	Szám	N.A.	
	5 830 000,00 (a PAN saját hozzájárulása)	Igen	2017.5.31.	

Beavatkozás	Összegek	Kifizetve?	Kifizetés időpontja	Tervezett beruházási költség
3. A 3. számú dokk belső mólójának javítása és megerősítése	10 809 000,00	Igen	2014.11.18.	15 900 000
	5 091 000,00 (a PAN saját hozzájárulása)	Igen	2014.12.24.	
A PAN általi teljes finanszírozás				13 621 000,00
Az olasz állam általi teljes finanszírozás				**44 138 854,50**
Összesen				**57 759 854,50**

(34) A fentiekből látható, hogy az olasz állam által e projektre fordított vagy lekötött támogatási összeg 44 138 854,50 EUR. Ennek kifizetése főleg úgy történt, hogy a PAN által felvett kölcsönöket a minisztérium közvetlenül a pénzügyi intézményeknek térítette vissza, valamint a PAN közvetlen támogatást kapott az olasz központi költségvetésből. Az olasz hatóságok rámutattak, hogy a fennmaradó 13 621 000 EUR összeget (amelyből 2 700 000 EUR és 5 830 000 EUR összeget a 2. számú beavatkozásra, 5 091 000 EUR összeget pedig a 3. számú beavatkozásra fordítottak) a PAN saját forrásaiból biztosította, amelyeket a kikötő kezelésének mint gazdasági tevékenységnek a folytatása során halmozott fel.

2.4. **Az eljárás megindítása mellett szóló okok**

(35) A Bizottság 2016. június 28-án a fent említett intézkedések vonatkozásában hivatalos vizsgálati eljárás indításáról szóló határozatot fogadott el az azzal kapcsolatos kételyek eloszlatása érdekében, hogy ezek az intézkedések az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése szerinti állami támogatásnak minősülnek-e, illetve összeegyeztethetők-e a belső piaccal.

2.4.1. *Kételyek a PAN-nak nyújtott támogatás létezésével kapcsolatban*

(36) Az eljárás megindításáról szóló határozatban a Bizottság arra az előzetes álláspontra helyezkedett, hogy az intézkedések az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése szerinti állami támogatásnak minősülnek, mivel a PAN állami forrásokat kapott az általa kereskedelmi céllal hasznosított hajójavító létesítmények fejlesztésére. A PAN – mint olyan jogalany, amely tulajdonosa, vagyis az olasz állam nevében gazdasági tevékenységet végez – vállalkozásnak minősíthető. Ezért az átruházás láthatólag állami forrásoknak minősül, és az államnak tudható be.

(37) Továbbá, az eljárás megindításáról szóló határozat szerint a közfinanszírozás láthatólag szelektív gazdasági előnyhöz juttatta a PAN-t. A Bizottság kételyeket vetett fel azzal kapcsolatban, hogy a PAN-t terheli-e egyértelműen meghatározott, a négy Altmark-feltételt együttesen teljesítő közszolgáltatási kötelezettség. A PAN által nyújtott szolgáltatásnak (vagyis hajójavítási létesítmények ellentételezés fejében történő bérbeadásának) az egyéb gazdasági tevékenységekhez képest nincsenek speciális sajátosságai. A Bizottság kételyeket vetett fel azzal kapcsolatban, hogy i. a PAN-t ténylegesen terheli-e közszolgáltatási kötelezettség és hogy e kötelezettségek egyértelmű meghatározása megtörtént-e, ii. az ellentételezés kiszámításának alapjául szolgáló paraméterek előzetes, objektív és átlátható meghatározása megtörtént-e, iii. az ellentételezés nem haladja-e meg a közszolgáltatási kötelezettség teljesítése során felmerült költségek fedezéséhez szükséges összeget, figyelemmel az érintett bevételekre és a kötelezettségek teljesítéséből származó észszerű nyereségre, és iv. az üzemeltető kiválasztása közbeszerzési eljárás keretében történt-e vagy hogy a közszolgáltatási kötelezettség teljesítésének költségei egy átlagos (jól vezetett és megfelelően felszerelt, az igényelt közszolgáltatás követelményeinek megfelelni képes) vállalkozásnál felmerülő költségekre korlátozódnak-e.

(38) A Bizottság előzetesen úgy vélte, hogy a beruházási projekt lehetővé teszi a PAN számára, hogy a szárazdokkok bérbeadásának gazdasági tevékenységét folytassa, amely ágazat nyitott az uniós szintű verseny és kereskedelem előtt, és hogy az intézkedés alkalmas arra, hogy torzítsa a versenyt és érintse az Unión belüli kereskedelmet.

(39) Az eljárás megindításáról szóló határozatban a Bizottság megállapította, hogy az intézkedések állami támogatásnak minősítése nem sértené az EUMSZ 345. cikkét, amely az állami és magánvállalkozások vonatkozásában a semlegesség elvét írja elő. A Bizottság előzetesen megjegyezte, hogy az intézkedések állami támogatásnak minősítése láthatólag nem diszkriminálja az állami tulajdonosokat, mivel ebben az üzletágban a magántulajdonosoknak is kellene előzetes üzleti tervet készíteniük, illetve – ha a vállalkozás nyereségességéhez szükséges lenne – beruházást is kellene végrehajtaniuk. Ha a diszkrimináció nem áll fenn, az állami és magántulajdonosok potenciálisan összeegyeztethető támogatásban részesülhetnek, amennyiben a hajógyártási ágazatra érvényes állami támogatási szabályokban előírt minden feltétel teljesül.

(40) Emellett az eljárás megindításáról szóló határozatban a Bizottság arra az előzetes álláspontra helyezkedett, hogy a szóban forgó intézkedések nem tekinthetők a 2015/1589/EU rendelet (a továbbiakban: eljárási rendelet) 1. cikk b) pontja szerinti létező támogatásnak, mivel a hajógyártási és hajójavítási létesítményeknek közpénzből nyújtott támogatást már a Leipzig Halle ügyben hozott ítélet előtt is állami támogatásnak tekintették.

2.4.2. *Kételyek a CAMED-nek nyújtott támogatás létezésével kapcsolatban*

(41) A CAMED részére nyújtott lehetséges támogatással kapcsolatban a Bizottság az eljárás megindításáról szóló határozatban megjegyezte, hogy a PAN-nak közpénzből nyújtott támogatás részben mentesítette a PAN-t azon beruházási költségek alól, amelyeket a hajójavító létesítmények más magántulajdonosainak a piacon teljes egészében kellene megfizetniük, és ezzel lehetővé tette a PAN számára, hogy alacsonyabb díjat számoljon fel a CAMED-nek.

(42) A kérdéses intézkedések az államnak tudhatók be (vagyis a PAN nyújtotta azokat, amely az állami közigazgatás része, annak ellenére, hogy a kérdéses jogalany jogi szempontból független a többi közigazgatási szervtől). Emellett a Bizottság az eljárás megindításáról szóló határozatban megállapította, hogy a PAN állami forrásokról mondhatott le, amikor a CAMED részére a szárazdokkokat a piaci áraknál potenciálisan alacsonyabb árakon tette elérhetővé.

(43) Pályáztatás hiányában és mert a CAMED által a PAN részére fizetett földhasználati díj összegét meghatározott jogi paraméterek alapján számították ki, a Bizottság arra az előzetes álláspontra helyezkedett, hogy a PAN és a CAMED közötti szerződéses megállapodások a piaci viszonyokhoz képest potenciális gazdasági előnyben részesíthetik a CAMED-et azzal, hogy a felújított szárazdokkokat a piaci áraknál potenciálisan alacsonyabb árakon teszik elérhetővé. Emellett még ha el fogadjuk azt, hogy a CAMED bizonyos beruházásokat a beavatkozások végrehajtása ellenében végzett el, nem volt jele annak, hogy a CAMED által a PAN részére elvégzett beruházások értékének és a földhasználati díjnak összege megfelel a PAN által a CAMED részére végrehajtott befektetések értékének. A Bizottság ezért felkérte az olasz hatóságokat és a harmadik feleket, hogy tegyék meg észrevételeiket az előzetes következtetésekkel kapcsolatban.

(44) Az eljárás megindításáról szóló határozatban a Bizottság kifejezte arra vonatkozó kételyeit, hogy a CAMED-et támogató intézkedések kapcsán teljesül-e együttesen a négy Altmark-feltétel.

(45) A Bizottság emellett megjegyezte, hogy az intézkedések alkalmasak voltak arra, hogy torzítsák a versenyt és érintsék az Unión belüli kereskedelemet.

2.4.3. *Kételyek a támogatás összeegyeztethetőségével kapcsolatban*

(46) Az összeegyeztethetőség kapcsán megjegyzendő, hogy a Bizottság előzetesen arra jutott, hogy a szárazdokkok nem a közlekedési infrastruktúra részét képezik, hanem hajógyárak gyártási létesítményei, mivel nem közlekedési, hanem hajógyártási vagy hajójavítási célokra szolgálnak. Ennek következtében a támogatást nem lehet közvetlenül az EUMSZ 107. cikk (3) bekezdésének c) pontja alapján – mint közlekedési infrastruktúrákhoz kapcsolódó beruházási támogatást – értékelni.

2.4.3.1. A PAN-nak nyújtott támogatás összeegyeztethetősége

(47) A Bizottság kétségeit fejezte ki azzal kapcsolatban, hogy a PAN-nak nyújtott támogatás összeegyeztethető-e 2011-es ÁGÉSZ-keretszabály alapján és a hajógyártási ágazatban nyújtott állami támogatásokra vonatkozó, az egyes intézkedések nyújtásának idején alkalmazandó szabályok alapján. Az eljárás megindításáról szóló határozatban a Bizottság arra az előzetes álláspontra helyezkedett, hogy az intézkedések nyújtása elméletben akkor történt meg, amikor az egyes beruházásokat a kikötői hatóságok kérés alapján felvették a beruházási programba. A Bizottság véleménye szerint a tájékoztatás e tekintetben elégtelen volt, és felkérte Olaszországot arra, hogy az egyes intézkedések/beavatkozások kapcsán adja meg az odaítélés dátumát.

(48) A Bizottság azonban kifejezte a szóban forgó intézkedések teljes megfelelőségével kapcsolatos kételyeit, mivel a támogatási intenzitás láthatólag meghaladta a hajógyártási létesítmények számára nyújtott regionális beruházási támogatás maximális megengedhető intenzitását (amelyre az egymást követő keretelvek hivatkoznak), függetlenül az egyes intézkedések nyújtásának időpontjától, valamint a hajógyártási támogatásra alkalmazható alábbi összeegyeztethetőségi alapok szerint:

— A Tanács 1540/98/EK rendelete, amely 1999. január 1-jétől 2003. december 31-ig volt hatályban ([15]).

([15]) A Tanács 1540/98/EK rendelete (1998. június 29.) a hajógyártásnak nyújtott segítség új szabályozásáról (HL L 202., 1998.7.18., 1. o.).

— A hajógyártáshoz nyújtott állami támogatás 2004-es keretszabálya, amely eredetileg 2004. január 1. és 2006. december 31. között lett volna alkalmazandó, de később két alkalommal – 2008. december 31-ig és 2011. december 31-ig – meghosszabbították ([16]).

— A hajógyártáshoz nyújtott állami támogatás 2011-es keretszabálya ([17]), amely a 2011. december 31-ig nyújtott be nem jelentett támogatásokra volt alkalmazandó. E keretszabály alkalmazását 2014. június 30-ig meghosszabbították ([18]).

— A 2014–2020-as időszakra vonatkozó regionális állami támogatásokról szóló iránymutatás (2014. július 1-jétől) ([19]).

(49) mivel Olaszország nem adta meg azokat az információkat, amelyek alapján az intézkedés nyújtása idejét egyértelműen meg lehetett volna állapítani, a Bizottságnak nem állt módjában elvégezni az összeegyeztethetőség teljes értékelését, mivel nem tudta meghatározni a megfelelő jogalapot. Az eljárás megindításáról szóló határozatban a Bizottság megjegyezte, hogy nem zárható ki az, hogy az intézkedések legalább egy része összeegyeztethetőnek tekinthető az állami támogatásokkal kapcsolatos vonatkozó szabályok alapján, és felkérte az olasz hatóságokat arra, hogy az intézkedéseket egyenként vessék alá összeegyeztethetőségi elemzésnek.

2.4.3.2. A CAMED-nek nyújtott támogatás összeegyeztethetősége

(50) A Bizottság kifejezte azzal kapcsolatos kételyét, hogy a CAMED-nek nyújtott feltételezett támogatás vonatkozásában az intézkedések összeegyeztethetők-e a 2011-es ÁGÉSZ-keretszabály alapján.

(51) mivel azonban a Bizottság nem tudta teljesen kizárni annak lehetőségét, hogy a PAN intézkedéseinek legalább egy része összeegyeztethető a hajógyártási ágazatban az intézkedések nyújtásának idején érvényes állami támogatási szabályok alapján, nem zárták ki annak lehetőségét, hogy az ilyen értékelés a CAMED-nek nyújtott támogatás összeegyeztethetőségének értékelésére is hatással lehet. A Bizottság felkérte az olasz hatóságokat arra, hogy (a CAMED vonatkozásában) minden egyes intézkedés kapcsán végezzék el az összeegyeztethetőségi elemzést az egyes intézkedések nyújtásának dátumának függvényében alkalmazandó jog alapján.

3. OLASZORSZÁG ÉSZREVÉTELEI

3.1. Az eljárás megindításáról szóló határozattal kapcsolatos észrevételek

(52) Az olasz hatóságok véleménye szerint az eljárás megindításáról szóló határozat sérti az uniós jog elsődleges forrásait, valamint a jó közigazgatás, a jogbiztonság, a bizalomvédelem és a hatékony jogvédelem általános alapelveit. Olaszország érvei szerint a Bizottság bármely határozata visszavonná az ügy lezárásáról szóló korábbi határozatot, amelyet a Bizottság 2006-ban hozott ([20]).

(53) Olaszország emellett azzal is érvel, hogy az eljárás észszerű időn belül történő lefolytatása az uniós jog alapelve ([21]), amely nem engedi, hogy a Bizottság saját hatáskörében meghosszabbítsa a vizsgálat előzetes szakaszát, amely akkor kezdődik meg, amikor valamely nem bejelentett feltételezett támogatás kapcsán panasz érkezik (kivéve, ha az intézkedés jogszerűtlen volt) ([22]). Az olasz hatóságok szerint a jelen eljárásban nem ez a helyzet.

(54) Az olasz hatóságok az eljárási rendelet 16. cikkének (1) bekezdésére hivatkoznak, amely úgy rendelkezik, hogy Bizottság nem követelheti meg a támogatás visszatérítettését, amennyiben az ellentétes az uniós jog valamelyik általános elvével.

3.1.1. *Kételyek a PAN-nak nyújtott támogatás létezésével kapcsolatban*

(55) A PAN részére nyújtott támogatás létezése kapcsán Olaszország kifejtette, hogy a kikötői hatóságok nem vállalkozások, hanem nem gazdasági jellegű állami jogalanyok (*enti pubblici non economici*), amelyekre nézve a közjog (pl. a 84/1994. sz. törvény, a kikötőkről szóló olasz kerettörvény) ([23]) az irányadó. A nemzeti kikötői hatóságok adminisztratív, szervezeti, szabályozási, költségvetési és pénzügyi függetlenséget élveznek. Az olasz állam a kikötői hatóságok számára intézményi feladatkört írt elő, hogy nevében és kizárólag közérdekből elvégezzék az olasz kikötők kezelését, szabályozását és irányítását. A kikötői hatóságok tehát kereskedelmileg nem hasznosítják az állam tulajdonában lévő állóeszközöket, pusztán – intézményi feladatkörüknek megfelelően – kezelik azokat.

([16]) HL C 317., 2003.12.30., 11. o. Lásd még A Bizottság közleményét a hajógyártáshoz nyújtott állami támogatás keretszabályának meghosszabbításáról (HL C 260., 2006.10.28., 7. o.) és A Bizottság közleményét a hajógyártáshoz nyújtott állami támogatás keretszabálya alkalmazásának meghosszabbításáról (HL C 173., 2008.7.8., 3. o.).
([17]) HL C 364., 2011.12.14., 9. o.
([18]) Lásd A Bizottság közleményét a hajógyártáshoz nyújtott állami támogatás keretszabálya alkalmazásának meghosszabbításáról, HL C 357., 2013.12.6., 1. o.
([19]) HL C 209., 2013.7.23., 1. o.
([20]) Lásd a C-222/92. sz., *SFEI* ügyben hozott ítéletet (ECLI:EU:C:1994:396).
([21]) Lásd a T-156/94. sz., *Aristrain kontra Bizottság* ügyben hozott ítéletet (ECLI:EU:T:1999:53).
([22]) Lásd a C-362/09 P. sz., *Athinaïki Techniki kontra Bizottság* ügyben hozott ítéletet (ECLI:EU:C:2010:783).
([23]) Lásd: *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) Az olasz hatóságok azzal érvelnek, hogy a kikötői hatóságok semmilyen piacon nem kínálnak árukat vagy szolgáltatásokat, tehát nem végeznek gazdasági tevékenységet. A 84/1994. sz. törvény 6. cikke értelmében a kikötői hatóságok sem közvetetten, sem közvetlenül nem végezhetnek kikötői tevékenységeket. ([24]) Emellett a jogszabályok is úgy rendelkeznek, hogy az olasz kikötők kezelését az adott területért felelős kikötői hatóság végzi. Olaszország szerint így az olasz hatóságok intézményi feladatkörüknek megfelelően az olasz kikötők kezelését végzik, nem pedig a verseny előtt nyitott piacon működnek, mivel i. a tevékenységet más fél nem végezheti el, és ii. a kikötői hatóságok számára tilos a verseny előtt nyitott ágazatokban gazdasági tevékenységeket folytatni.

(57) Az olasz hatóságok véleménye szerint a földhasználati díj (*canone demaniale*) nem gazdasági szolgáltatás nyújtásának díja, hanem a köztulajdon magánhasználatának ellentételezése. A díj állam nevében történő beszedése a kikötői hatóságok intézményi feladatkörébe tartozik.

(58) Az olasz hatóságok szerint a tevékenység csak azon kereskedelmi jellegű díjak alapján lenne kereskedelmi tevékenységnek minősíthető, amelyekről a kikötői hatóságok függetlenül dönthetnek, és amelyek kiszámítása a piaci értékek alapján történik. ([25]) Jelen esetben azonban a díjat a 595/1995. sz. miniszteri rendelet határozza meg, a koncesszió tárgyát képező tulajdon területére vonatkozó rögzített paraméterek alapján. Az olasz hatóságok a díjakat minden koncesszió esetében alkalmazzák, függetlenül attól, hogy a koncessziós jogosult milyen célra kívánja a területet használni vagy hogy mennyi nyereség vagy veszteség származhat belőle. A díj tehát az állami tulajdonú földterületeken működő jogalanyokra kivetett adóterhek részét képezi, és nem csak a hajógyártási ágazatban alkalmazzák. Az olasz hatóságok emellett megjegyzik, hogy a díjakat nem lehet a piaci érték alapján megállapítani, mivel az állami vagyon tulajdonlásához és/vagy kezeléséhez kapcsolódó piac nem létezik.

(59) Olaszország továbbá arra is rámutat, hogy az intézkedések nem voltak szelektívek, mivel a nápolyi kikötő szárazdokkjain végzett munkálatok összessége csak egyike annak a számos beruházásnak, amelyet olasz állam a tulajdonában lévő (nem csak kikötői) eszközökön végrehajt. Az olasz állam a köztulajdon számos fajtájának specifikus karbantartását finanszírozza; ezek közé tartoznak (a hajózási törvénykönyv és a polgári törvénykönyv értelmében) az olasz kikötők, többek között a falazott dokkok.

(60) Továbbá minden olasz kikötői hatóság számára elérhető volt a 413/1998. sz. törvény értelmében allokált (és a 388/2000. sz. és 166/2002. sz. törvény által refinanszírozott) közfinanszírozás kikötők bővítése, korszerűsítése és fejlesztése céljára ([26]). Az 1., 2. és 3. számú szárazdokkon végzett specifikus karbantartás nem *ad hoc* beruházási döntésnek, hanem a források közigazgatási szervek részére történő belső átruházásának minősül a nemzeti jogrendszernek megfelelően, amely előírja, hogy az állam a tulajdonos, illetve a felelős a kikötőt kezeléséért. Az olasz hatóságok érvelése szerint a Bizottság az EUMSZ 107. cikke alapján nem vitathat olyan intézkedéseket, amelyek nem szelektívek, hanem általános hatályúak, és amelyek az egyes tagállamok gazdaság- és iparpolitikai döntései megnyilvánulásainak tekinthetők.

(61) A PAN-nak nyújtott lehetséges gazdasági előny vonatkozásában az olasz hatóságok úgy vélik, hogy – a 84/1994. sz. és a 112/1998. sz. törvény értelmében ([27]) – a specifikus felújítási munkálatok költségeit a tulajdonos (vagyis az olasz állam) viseli, nem pedig az infrastruktúrakezelő. Ezért tehát a specifikus karbantartás költségeinek közpénzből nyújtott finanszírozása egyáltalán nem csökkenti a kikötői hatóságok terheit, és előnyt sem biztosít a számára.

(62) Továbbá Olaszország szerint a PAN nem részesül gazdasági előnyben, mivel az intézkedések az általános gazdasági érdekű szolgáltatáshoz (vagyis a szárazdokkok kezeléséhez) szükségesek, a 84/1994. sz. törvény értelmében a kikötői hatóságra ruházott hatáskörön belül és a kikötői hatóságra vonatkozó tilalmak mellett. Olaszország szerint az olasz kikötői hatóságok e tevékenységét a nemzeti jog kifejezetten az általános gazdasági érdekű szolgáltatások körébe sorolja. Tehát az intézkedések nem juttatják szelektív előnyhöz a PAN-t a több olasz kikötői hatósághoz képest.

([24]) E jogszabály értelmében az olasz kikötői hatóságok főbb funkciói a következők: a) a kikötőkben végzett kereskedelmi és ipari tevékenységek tervezése, koordinációja és előmozdítása, b) az infrastruktúrákhoz és terekhez való nyílt hozzáférés biztosítása, c) általános érdekű szolgáltatások nyújtása harmadik felek részére és a kikötők felhasználóinak pénz ellenében biztosított közérdekű szolgáltatások nyújtását célzó kikötői tevékenységek ellenőrzése.

([25]) Az olasz hatóságok a T-128/98. sz., *Aéroports de Paris kontra Bizottság* ügyben hozott ítéletre (ECLI:EU:T:2000:290) hivatkoznak. Olaszország szerint egy díj akkor tekinthető kereskedelmi díjnak, egy tevékenység pedig gazdasági tevékenységnek, ha teljesül az az elengedhetetlen előfeltétel, hogy az infrastruktúra kezelőjének lehetősége van meghatározni a potenciális felhasználóktól beszedendő díj összegét.

([26]) Olaszország szerint az olasz kikötők fejlesztését célzó nemzeti program keretein belül a 413/1998. sz. törvény elfogadásával az nemzeti hatóságok forrásokat irányoztak elő a kikötők bővítésére, modernizálására és korszerűsítésére, felhatalmazva a kikötői hatóságokat arra, hogy évente összesen körülbelül 50 millió EUR összegű beruházásokat hajtsanak végre a kikötői infrastruktúrán végzett munkálatok kapcsán.

([27]) A 84/1994. sz. törvény 5. cikke és a 112/1998. sz. törvényerejű rendelet 104. cikke értelmében a köztulajdonban álló infrastruktúrákon elvégzett bizonyos szerkezetátalakítási munkálatok gazdasági terhét az egyedüli tulajdonosnak, vagyis az olasz államnak kell viselnie.

(63) Az olasz hatóságok az EUMSZ 26. jegyzőkönyvére hivatkoznak, amely a nemzeti hatóságoknak széles mérlegelési jogkört biztosít az általános gazdasági érdekű szolgáltatások kapcsán, és úgy vélik, hogy a Bizottság szerepe a nyilvánvaló hibák kezelésére korlátozódik. Olaszország véleménye szerint az általános gazdasági érdekű szolgáltatási tevékenység nem az infrastruktúra ellentételezés fejében történő bérbeadásából áll, és nem is abból, hogy a PAN hajógyártási tevékenységek elvégzése céljából közvetlenül használja az infrastruktúrát. Az általános gazdasági érdekű szolgáltatás körébe az a kötelezettség tartozik, amelyet a 84/1994. sz. törvény ír elő az olasz kikötői hatóságok számára, és amelynek értelmében azok kötelesek az olasz állam nevében a szárazdokkokat kezelni, ezen belül – a közérdeknek megfelelően – kötelesek ezen állami tulajdonban álló eszközök specifikus karbantartását elvégezni, illetve arról gondoskodni.

(64) Az állam által az 1., 2. és 3. számú szárazdokk javítását lehetővé tevő közfinanszírozás nem biztosított előnyt a PAN számára, mivel csupán abból állt, hogy az állam a közszférán belül átcsoportosította a forrásokat a kikötői hatóságok felé bizonyos meghatározott funkciók ellátása érdekében, vagy abból, hogy a PAN részére visszafizették azokat a költségeket, amelyek a PAN-nál a 84/1994. sz. törvény által valamennyi olasz kikötői hatóság számára előírt kötelezettségek teljesítése során felmerültek.

(65) A felújítási munkálatok kapcsán az olasz hatóságok kifejtették, hogy a közfinanszírozás mértéke nem lépi túl a PAN költségeinek visszafizetéséhez feltétlenül szükséges mértéket. A munkálatok elvégzésére vonatkozó szerződéseket nyilvános pályáztatási eljárás keretében ítélték oda (aminek köszönhetően az eredetileg becsült költségekhez képest csökkentek a költségek). A CAMED emellett a PAN beruházásait kiegészítő jelentős beruházásokat hajtott végre több mint 40 millió EUR értékben.

(66) A kikötők állam nevében történő kezelésének intézményi feladata kapcsán Olaszország azt is kijelentette, hogy a hajózási törvénykönyv 28. és 29. cikke, valamint a polgári törvénykönyv 822. és 823. cikke értelmében ez a feladat nem ruházható más jogalanyra, kizárólag a kikötői hatóságokra, pályáztatási eljárás pedig még kevésbé alkalmazható. Ezzel szemben az állami tulajdonú szóban forgó eszközök koncessziójának CAMED részére történő odaítélése a nemzeti jognak ([28]) megfelelően, versenyorientált és megkülönböztetéstől mentes módon, az EU alapelveivel összhangban zajlott.

(67) Olaszország azt is állítja, hogy az intézkedések nem torzították a versenyt és nem befolyásolták a tagállamok közötti kereskedelmet. Olaszországban a kikötői ágazat nem liberalizált, tehát az olasz kikötői hatóságok nem a verseny előtt nyitott ágazatban működnek. Az olasz hatóságok véleménye szerint a Bizottság tévedett, amikor az eljárás megindításáról szóló határozatban a tevékenységet „bérbeadásnak", nem pedig „állami eszközök fölötti koncesszió odaítélésének" minősítette. Az eszköz bérlőjével szemben a koncessziós jogosultnak tekintettel kell lennie a közérdekre, és a közjognak megfelelően alá kell vetnie magát a kikötői hatóság általi ellenőrzésnek.

(68) Olaszország emellett arra is rámutat, hogy Bizottság nem volt tekintettel arra, hogy a tagállamok más- módon kezelik a kikötőket. Uniós szintű egységes megközelítés hiányában Olaszország úgy döntött, hogy a kikötői ágazat kezelését közfeladatnak tekinti. Tehát – mivel Olaszországban a kikötői ágazat nem liberalizált és mivel a kikötői hatóságok nem verseny előtt nyitott ágazatban működnek – Olaszország szerint az intézkedések az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdésének alkalmazásában nem torzítják a versenyt és nem érintik a tagállamok közötti kereskedelmet.

(69) Az olasz hatóságok úgy vélik, hogy az intézkedések állami támogatásnak minősítése sértené az EUMSZ 345. cikkét, amely a magán- és állami jogalanyok vonatkozásában a semlegesség elvét írja elő. Az a helyzet állna elő, hogy egy magántulajdonos belátása szerint bármekkora összeget beruházhatna eszközeibe, míg az állam által a saját infrastruktúrájában eszközölt beruházások minden esetben állami támogatásnak minősülnének. Az olasz hatóságok nem értenek egyet a Bizottság azon előzetes megállapításával, amely szerint a magántulajdonosok jellemzően csak nyereséges beruházásokat hajtanak végre (egy lehetséges ellenpélda az image javítását célzó beruházások).

(70) Olaszország megjegyzi továbbá, hogy az EUMSZ 345. cikke értelmében az uniós jog nem kötelezheti a tagállamokat privatizációra, és nem is írhatja elő olyan eszközök eladását, amelyekről a tagállam úgy döntött, hogy köztulajdonban tartja (különösen igaz ez az ágazat liberalizációját célzó közös intézkedések hiányában). Az ettől eltérő értelmezés mindenképpen sértené az egyenlő bánásmód alapelvét, amely szerint a nagy mértékben különböző tényeket egyformán kezelni jogszerűtlen.

(71) A Bizottság továbbá nem akadályozhatja meg azt, hogy a tagállamok elvégezzék az ilyen eszközök karbantartását. A tulajdonjog szerves része az eszközök működőképes állapotának fenntartására és megfelelő működésének biztosítására való jog. A tulajdonjogot immár az Európai Unió Alapjogi Chartája is védi, amely az uniós intézményekre nézve is kötelező erejű elsődleges jogforrás.

([28]) A koncesszió odaítélése a tengerügyi törvény (*Codice navale*) 36. cikke és a tengerügyi törvény végrehajtásáról szóló rendelet (*Regolamento per l' esecuzione del codice della navigazione marittima*) 18. cikke szerint történt.

(72) Az intézkedések létező támogatásként történő besorolása kapcsán Olaszország rámutat arra, hogy a Bizottság – a panaszos részére 2013-ban megküldött előzetes következtetéseiben – kijelentette, hogy a szóban forgó szárazdokkok az állami tulajdonú tengerek részét képezik. Az olasz hatóságok felhívják a figyelmet arra, hogy a *Leipzig Halle* ügyben hozott ítéletig a Bizottság maga is azon a véleményen volt, hogy az infrastruktúrán végrehajtott (többek között a kikötői területeken zajló) beruházások olyan tevékenységek, amelyek az EUMSZ 107. cikkének hatályán kívül esnek. Abban az időszakban, amikor a nápolyi kikötő 1., 2. és 3. számú dokkjairól megszülettek a döntések (vagyis 2001 előtt) az infrastruktúráknak közpénzből nyújtott támogatás a legtöbb esetben nem állami támogatásnak, hanem az állam gazdaságpolitikai, területrendezési és területfejlesztési szuverenitásából eredő általános intézkedésnek minősült.

(73) Az olasz hatóságok továbbá a támogatás fogalmáról szóló közleményre ([29]) hivatkoznak, amely szerint az *Aéroports de Paris* ügyben hozott ítéletet megelőző bizonytalanság miatt a közigazgatási szervek jogosan gondolhatták azt, hogy az infrastruktúrákhoz az említett ítélet előtt közpénzből nyújtott finanszírozás nem minősül állami támogatásnak, ezért a Bizottságot nem szükséges értesíteni róla. Olaszország tehát úgy véli, hogy – tekintettel a jogbiztonság és a bizalomvédelem elvére – ezek az intézkedések nem kérdőjelezhetők meg az állami támogatásra vonatkozó szabályok alapján. ([30])

(74) Az olasz hatóságok az alábbi észrevételeket teszik a Bizottság azon előzetes következtetésével kapcsolatban, amely az eljárás megindításáról szóló határozatban található és azt állapítja meg, hogy a hajógyártási és hajójavítási létesítményeknek közpénzből nyújtott támogatást mindig is állami támogatásnak minősítették (már a Leipzig Halle ügyben hozott ítélet előtt is). Olaszország véleménye szerint a Bizottság az eljárás megindításáról szóló határozatban tévesen hivatkozik a 94/374/EK bizottsági határozatra. ([31]) Olaszország kijelenti, hogy e határozat értelmében több olyan, közpénzből nyújtott támogatásra vonatkozó intézkedés kerülne az EUMSZ 107. cikkének hatálya alá, amelynek célja „szárazdokkban található hajójavító létesítmények" támogatása. A határozat tehát az egyéni koncessziós jogosultak tulajdonában álló „létesítményekre", azaz kikötői felépítményekre (mozgatható szerkezetek, daruk stb.) vonatkozik, nem pedig az állami tulajdonú kikötői infrastruktúrára. A határozat kifejezetten kijelenti, hogy i. valamely olasz kikötőt kezelő jogalany közfinanszírozása „a regionális infrastruktúrák kezeléséhez kapcsolódik, és ezért nem minősül állami támogatásnak", és ii. a „közjogi szerv által kialakított infrastruktúrák finanszírozására" vonatkozó intézkedések „nem tekinthetők" az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése „szerinti állami támogatásnak", amivel megerősíti, hogy a Leipzig Halle ügyben hozott ítéletig a Bizottság is azon a véleményen volt, hogy az infrastruktúrán végrehajtott (többek között a kikötőkben zajló) beruházások olyan tevékenységek, amelyek az EUMSZ 107. cikkének hatályán kívül esnek.

(75) Olaszország ismételten leszögezi, hogy az olasz kikötői hatóságok nem a verseny előtt nyitott piacon működnek. Az állandó ítélkezési gyakorlatnak megfelelően a nem liberalizált piacokon végrehajtott támogatás létező támogatásnak minősül, amely minden esetben *ex nunc* nem összeegyeztethető, és mint ilyen, nem visszafizetendő.

3.1.2. *CAMED-nek nyújtott támogatás létezése*

(76) A CAMED-nek nyújtott állítólagos támogatással kapcsolatban az olasz hatóságok kifejtették, hogy az olasz törvények értelmében a szárazdokkok felújításának rendkívüli munkálatai a tulajdonos (vagyis az állam), nem pedig az infrastruktúraüzemeltető felelősségi körébe tartoznak. Ahogy a bérleti szerződés esetében is, a szokásos munkálatok itt is az üzemeltető felelősségi körébe tartoznak, de a tulajdonos köteles biztosítani azt, hogy az infrastruktúra az üzemeltető számára a koncessziós szerződésben engedélyezett használatra a koncessziós szerződés teljes időtartama alatt alkalmas marad. A koncessziós időszak végén az infrastruktúra az állam tulajdonában marad. Az olasz hatóságok szerint ez nem csupán a CAMED részére 2004-ben odaítélt koncesszióra érvényes, hanem az állami tulajdon használatára és működtetésére vonatkozó valamennyi koncesszióra. ([32])

(77) Olaszország ezért azt állítja, hogy az intézkedések általánosak és több területet érintenek, mivel azon állami modell szerint, amely alapján az olasz jogszabályok a kikötői ágazatot szervezték, minden egyes olasz kikötői

([29]) Bizottsági közlemény az Európai Unió működéséről szóló szerződés 107. cikkének (1) bekezdésében említett állami támogatás fogalmáról (HL C 262., 2016.7.19., 1. o.).

([30]) Olaszország rámutat arra, hogy az *Aéroports de Paris* ügyben hozott ítélet repülőterek építését, nem pedig infrastruktúra kiépítését tekinti gazdasági tevékenységnek. Ezért szükséges legalább hivatkozni a *Leipzig Halle* ügyben hozott ítéletre. Az olasz hatóságok továbbra is ellenzik ennek az ítéletnek a kikötői ágazatra történő átültetését, mivel komoly kockázata van annak, hogy alkalmazása a kikötői ágazatban alkalmazott tagállami gazdaság- és iparpolitikát teljes egészében az állami támogatások körébe utalja, ami a tagállamok számára hátrányos hatást gyakorolna az EU és a tagállamok relatív felelősségi körére.

([31]) A Bizottság 94/374/EK határozata (1994. február 2.) az ipari célú rendkívüli támogatásról szóló 23/1991. sz. szicíliai regionális törvényről, valamint a 8/1991. sz. szicíliai regionális törvény 5. cikkéről, különösen a SITAS finanszírozásáról (HL L 170., 1994.7.5., 36. o.).

([32]) Az olasz hatóságok példaként olyan hasonló helyzeteket említettek, ahol a nápolyi kikötőben működő más koncessziós jogosultak hasonló szerződéseket írtak alá, amelyek értelmében az infrastruktúra különböző részein elvégzett munkálatokat a kikötői hatóság finanszírozta. Az olasz hatóságok ezen belül hivatkoztak egy koncessziós szerződésre, amelyet a kikötői hatóság és a jelen ügy panaszosa kötött. E szerződés tárgya a nápolyi kikötőben végzett hajógyártási tevékenységek elvégzése, és azt tartalmazza, hogy a (rutinszerű) karbantartási munkálatok elvégzése a koncessziós jogosult felelőssége, míg a kikötői hatóság egy új dokk kiépítésének (specifikus munka) finanszírozását vállalta.

hatóság (nem csak a PAN) mindig is részesült (és jelenleg is részesül) közfinanszírozásban, amelynek célja az állami tulajdonú infrastruktúra finanszírozása. Ebből következik, hogy valamennyi olasz kikötő (nem csak Nápoly) kikötői területén, valamennyi ágazatban (nem csak a hajógyártásban) működő valamennyi vállalkozás (nem csak a CAMED) „élvezett" pontosan olyan „támogatást", amilyenben a CAMED állítólagosan részesült. Az olasz hatóságok érvelése szerint az állami tulajdon felett koncessziót szerző valamennyi gazdasági szereplő: i. nyílt versenyeljárásban vett részt, ii. lehetősége volt arra, hogy a közfinanszírozás felhasználásával megépített és kijavított területeket, eszközöket és infrastruktúrát használja, és iii. a nemzeti jognak megfelelően földhasználati díjat fizetett. A CAMED tehát nem jutott szelektív előnyökhöz más hasonló ténybeli és jogi helyzetben lévő vállalkozásokhoz (más hajógyártókhoz, terminálüzemeltetőkhöz, hajózási társaságokhoz stb.) képest. ([33]) Emellett a 2002-es szabályozás értelmében a CAMED köteles más gazdasági szereplőknek hozzáférést biztosítani az állami tulajdonban álló infrastruktúrához, mégpedig azonos feltételek mellett, valamint átlátható és megkülönböztetésmentes prioritási kritériumok alapján, a nyilvánosságra hozott tarifák szerint, ami az olasz hatóságok véleménye szerint megerősíti azt, hogy az intézkedések nem szelektívek.

(78) A CAMED által az állami tulajdon használatáért fizetett földhasználati díj meghatározása a nemzeti joggal, azon belül az 595/1995. sz. miniszteri rendelettel összhangban történt. A PAN-nak nem állt módjában alacsonyabb díjat felszámolni a CAMED-nek, mivel ez a díj nem tekinthető kereskedelmi díjnak, amelyről a felek a piaci díjakra való tekintettel tárgyalnak. A földhasználati díjak meghatározása objektív módon történik. E díjak az ilyen típusú tevékenységekhez kapcsolódó valamennyi tengerügyi földkoncesszió esetében azonosak, tehát a meghatározás módja nem szelektív. Az intézkedés tehát nem csökkentette a PAN által viselendő költségeket, és azt sem tette lehetővé számára, hogy a CAMED-nek alacsonyabb díjakat írjon elő.

(79) Emellett az olasz hatóságok véleménye szerint nem szükséges, hogy a koncessziós időszakban az állami tulajdonban álló eszközök koncessziós jogosultja akkora összeg befektetését hajtsa végre, amely a megfizetett díjjal együtt egyenlő lenne az állam – mint az eszköz egyedüli tulajdonosa – által elvégzett specifikus fenntartási munkálatok összegével. A koncessziós jogosult az eszköz ideiglenes használatának ellenében nem kötelezhető arra, hogy ugyanolyan pénzügyi terhet viseljen, mint amilyet a tulajdonos viselne ezen eszközök működőképes állapotának fenntartása érdekében (növelve ezzel az eszközök értékét).

(80) Az olasz hatóságok emellett kijelentik, hogy az eljárás megindításáról szóló határozat nem veszi figyelembe azt, hogy a CAMED (annak ellenére, hogy ez nem volt kötelező) jelentős beruházási tervet hajtott végre, amely kiegészítette a PAN által végrehajtott tervet, és összege meghaladta a 40 millió EUR-t.

(81) Az olasz hatóságok úgy vélik, hogy a beruházási projekttel a CAMED nem jutott előnyhöz, mivel a 2004-es koncessziót nyílt és nyilvános eljárás keretében ítélték oda (lásd a (15) preambulumbekezdést), és a CAMED-nek joga van ahhoz, hogy olyan infrastruktúrát üzemeltessen, amelynek alkalmasnak kell lennie a megállapodásban szereplő felhasználásra. Továbbá, az olasz hatóságok véleménye szerint a koncessziós szerződésekről szóló 2014/23/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv ([34]) nem vonatkozik a kikötői területek koncesszióival kapcsolatos ajánlatokra. A PAN tehát nem volt kötelessége, hogy az e szárazdokkokhoz kapcsolódó koncesszió odaítélése során pályázatot írjon ki, különösen mivel a koncesszió odaítélésére több mint 10 évvel az irányelv hatálybalépése előtt került sor.

(82) Olaszország emellett úgy érvel, hogy az intézkedések nem torzítják a versenyt és nem is érintik a tagállamok közötti kereskedelmet, mivel ugyanazon ágazaton belül nem erősítik egy adott vállalkozás pozícióját a többi vállalkozáséhoz képest. A 2002-es határozatban megállapított feltételek értelmében minden vállalkozás – a letelepedés helyétől függetlenül – kérheti, hogy használhassa a dokkokat. Az olasz hatóságok szerint emiatt az intézkedések nincsenek hatással a határokon átnyúló beruházások és/vagy letelepedés feltételeire.

(83) Olaszország szerint a Bizottság nem vitathat nemzeti terület egészén, minden ott működő vállalkozásra alkalmazandó általános állami intézkedést azzal a kijelentéssel, hogy az intézkedés előnyhöz juttatja e szereplőket a más tagállamokban letelepedett és működő vállalkozásokra vonatkozó feltételekhez képest. Azt, hogy szelektív vagy nem szelektív előny nyújtására került-e sor, kizárólag nemzeti alapon kell megállapítani, mivel az egész EU-ban érvényes közös szabályozás hiánya következtében a különböző tagállamokban működő vállalkozásoknak biztosított feltételek összehasonlítása olyan ténybeli és jogi helyzeteket hasonlítana össze, amelyek a tagállamok közötti jogi és szabályozási eltérések következtében különböznek, és így torzítaná az állami támogatási ellenőrzések célját és működését.

(84) Az olasz hatóságok megismétlik az intézkedések létező támogatásként történő besorolással kapcsolatos érveiket (lásd a (75) preambulumbekezdést).

([33]) Az olasz hatóságok kifejtették, hogy – mindenekelőtt helyi szinten – a 413/1998. sz. törvény alkalmazása során a nápolyi kikötői hatóság több intézkedést is végrehajtott közfinanszírozási források igénybevétele mellett, számos állami tulajdonban álló eszköz és infrastruktúrarész felújítása és korszerűsítése céljából, s e forrásokat valamennyi gazdasági ágazatban használják a szereplők, nem csupán a hajógyártó vállalatok élnek vele (ezt az olasz hatóságok konkrét példákkal szemléltették).

([34]) Az Európai Parlament és a Tanács 2014/23/EU irányelve (2014. február 26.) a koncessziós szerződésekről (HL L 94., 2014.3.28., 1. o.).

3.1.3. *A PAN-nak és a CAMED-nek nyújtott feltételezett támogatás összeegyeztethetősége*

(85) Olaszország nem ért egyet a Bizottság értékelésével, amely szerint az intézkedés nyújtása akkor történt meg, amikor az egyes beruházásokat a kikötői hatóságok kérésére felvették a beruházási programba. Olaszország ismételten felhívja a figyelmet arra, hogy az állami támogatási program odaítélése napjának azt a napot kell tekinteni, amikor hatályba lépett az a jogalap, amely a feltételezett kedvezményezett számára jogosultságot adott támogatási intézkedések igénybevételére, nem pedig az azt követő (potenciálisan nagy számú) végrehajtási intézkedés elfogadásának napját. Olaszország megjegyzi, hogy a Bizottság által azonosított végrehajtási intézkedések mindegyike kifejezetten hivatkozik a 413/1998. sz. törvény szerinti refinanszírozási rendelkezésekre, amely törvény emiatt a fellépés kizárólagos és tényleges jogalapja, valamint hivatkozik a PAN 2001-es határozataira és a CAMED részére 2004-ben odaítélt koncesszióra.

(86) Olaszország szerint az intézkedések értékelését nem a hajógyártási keretelvek (lásd a (48) preambulumbekezdést) alapján kell elvégezni, mivel az intézkedések kizárólag az állami tulajdonú kikötői infrastruktúra specifikus karbantartását érintik. Az olasz hatóságok szerint a feltételezett támogatás célja nem az, hogy meglévő hajógyári létesítmények – azaz a kikötői felépítmények (mozgatható szerkezetek, daruk stb.) – produktivitását javítsa, hanem az, hogy a kikötői infrastruktúra kizárólagosan állami tulajdonban álló egyes elemeinek specifikus karbantartását végrehajtsa. Ennek célja ezen infrastruktúraelemek elavulásának megakadályozása (különösen a biztonság vonatkozásában), szem előtt tartva azt, hogy a kikötő minden használója egyenlő, megkülönböztetéstől mentes feltételek mellett férhessen hozzájuk. A szóban forgó intézkedések összeegyeztethetősége tehát nem értékelhető a hajógyártásnak nyújtott támogatás ágazati szabályai alapján.

(87) Olaszország szerint az intézkedések összeegyeztethetők a belső piaccal az EUMSZ 107. cikk (2) bekezdésének b) pontja és 107. cikk (3) bekezdésének c) pontja szerint, mivel állami tulajdon helyreállítását célozzák a második világháború és a Nápolyt sújtó 1980-as földrengés után. A feltételezett támogatási intézkedések arányosak, mivel a közfinanszírozás a legszükségesebbekre korlátozódik, és mivel a specifikus karbantartási munkálatok odaítélése nyílt versenyeztetési eljárás keretében történt, amelynek eredményeként az eredeti becslésekben szereplő költségeket csökkenteni lehetett. Az olasz hatóságok emellett megjegyzik, hogy a CAMED jelentős beruházásokat hajtott végre, és ezzel a közpénzből származó hozzájárulás intenzitását az összes beruházási költség körülbelül 40 %-ára csökkentette. Az intézkedések továbbá azért is arányosak, mert – az állami koncessziókra vonatkozó törvény alapján – a koncessziós jogosult által végrehajtott munkák a koncesszió lejártakor állami tulajdonban maradnak, és a CAMED nem lesz jogosult az ellentételezés vagy a visszafizetés semmilyen formájára. Olaszország ismét megerősíti, hogy a feltételezett támogatási intézkedések olyan hátrányos helyzetű régió gazdaságának javát szolgálják, amely az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének a) pontja szerinti támogatott területnek minősül.

(88) Az olasz hatóságok további tájékoztatást nyújtottak be 2017 novemberében, amelyben megismételték azt a véleményüket, hogy a támogatás összeegyeztethetőségének értékeléséhez a hajógyártásra vonatkozó állami támogatási szabályok nem alkotnak megfelelő jogalapot. Az olasz hatóságok mindazonáltal az alábbi észrevételeket tették.

(89) A PAN-nak nyújtott támogatás összeegyeztethetőségével kapcsolatban Olaszország megerősítette, hogy a PAN nem nyújtott be támogatási kérelmeket (a vonatkozó hajógyártási szabályokra hivatkozva) azelőtt, hogy valamennyi beruházás kapcsán megkezdődtek volna a munkálatok. Az olasz hatóságok megerősítették véleményüket, miszerint a források felhasználása meglévő kikötői infrastruktúra karbantartása céljából történt, és nem minősül a hajógyártási létesítmények részére nyújtott támogatásnak.

(90) Végezetül Olaszország azzal érvel, hogy a vizsgált összeg nem fizettethető vissza, mivel az eljárási rendelet 17. cikkében megállapított jogvesztő határidő lejárt.

4. **AZ ÉRDEKELT FELEK ÉSZREVÉTELEI**

4.1. **A CAMED észrevételei**

(91) A CAMED azzal érvel, hogy a kérdéses intézkedések jogszerűségét már megvizsgálták és megerősítették 2006-ban, amikor a Bizottság tájékoztatást kért az olasz hatóságoktól, majd lezárta az eljárást. Az eljárás megindításáról szóló határozat tehát az említett – az első intézkedés után több mint 10 évvel meghozott – lezáró határozat jogszerűtlen visszavonásának minősül, amely sérti az uniós jog jó közigazgatásra, jogbiztonságra és hatékony jogvédelemre vonatkozó általános alapelveit.

(92) A CAMED emellett úgy véli, hogy a kérdéses intézkedések sem a PAN, sem a maga vonatkozásában nem minősülnek állami támogatásnak, mivel nem egy specifikus gazdasági tevékenységre, hanem egy adott eszközkategória (állami tulajdonban álló köztulajdon) szokásos kezelésére vonatkoznak. Az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdésében meghatározott feltételek egyike sem teljesül.

(93) A CAMED megismétli Olaszország érveit, miszerint a kikötői hatóságok nem gazdasági állami jogalanyok, amelyek számára a 84/1994. sz. törvény tiltja, hogy bármely gazdasági tevékenységet folytassanak vagy kikötői szolgáltatásokat nyújtsanak. A CAMED szerint emellett az olasz kikötői hatóságoknak nem áll módjukban meghatározni az állam nevében a koncessziós jogosultaktól beszedett állami díjak összegét, mivel azokat az 595/1995. sz. miniszteri rendelet állapítja meg.

(94) A CAMED szerint a munka nem biztosít-e gazdasági előnyt a saját részére vagy a CAMED részére. A szóban forgó állami eszközök javítási célú karbantartása a jogszabályok értelmében kizárólag az állam (a tulajdonos) feladata, valamint a közszolgáltatási kötelezettség teljesítése szempontjából szükséges és elengedhetetlen. Az intézkedések tehát nem mentesítik a CAMED-et semmiféle pénzügyi teher alól, és semmiféle előnyt nem biztosítanak a számára.

(95) A CAMED továbbá arra is felhívja a figyelmet, hogy az állami intézkedések tervezése és jóváhagyása idején még nem volt a szóban forgó állami tulajdonú terület koncessziós jogosultja, mivel a szerződés odaítélésére irányuló nyílt eljárás ekkor még nem zajlott le. A PAN tehát a jövőbeni koncessziós jogosult kilététől függetlenül vállalt kötelezettséget a beruházás kapcsán. A koncesszióra bármely vállalkozás pályázhatott volna, illetve megszerezhette volna az eszközök koncesszióját. Az eljárás tehát megfelel a piacgazdasági szereplő tesztnek, és nem jelent előnyt a sikeres ajánlattevő számára.

(96) A CAMED emellett kijelenti, hogy a szóban forgó intézkedések nem szelektívek, mivel ez az állami beavatkozás megszokott módja, amelynek általában vett (és nem csak a kikötőkre vagy a hajógyártási ágazatra vonatkozó) célja, hogy a nagy mennyiségű és igen sokféle az állami vagyon és infrastruktúra biztonságos működőképességét garantálja. Ez különösen azokra az eszközökre vonatkozik, amelyekről az állam úgy döntött, hogy köztulajdonnak minősülnek, és e döntést az EUMSZ 345. cikke alapján a Bizottság nem vizsgálhatja felül. Jelen esetben a munka tervezése és jóváhagyása egy finanszírozási program részeként történt, amelyet nemzeti jogszabály vezetett be 1998-ban az összes olasz kikötő bővítését, korszerűsítését és fejlesztését szolgáló infrastruktúra kiépítése érdekében.

(97) A CAMED szerint ez is azt bizonyítja, hogy az intézkedések nem szelektívek sem i. abból a szempontból, hogy a PAN milyen helyzetben van a többi kikötői hatósághoz képest (amelyek ugyanilyen mértékű közfinanszírozásban részesültek annak érdekében, hogy illetékességi területükön az állami tulajdonú eszközökön és infrastruktúrán munkálatokat végezzenek), sem ii. abból a szempontból, hogy a CAMED milyen helyzetben van a hajógyártási és egyéb ágazatokban a nápolyi kikötőben vagy más olasz kikötőben működő vállalatokhoz képest.

(98) Továbbá a CAMED véleménye szerint a felújított állami infrastruktúra használatára vonatkozó szabályok szerint minden vállalkozás jogosult arra, hogy – átlátható és megkülönböztetéstől mentes feltételek mellett és az állami díjak megfizetésének ellenében – a CAMED által a koncesszió értelmében üzemeltetett dokkokhoz kérésre hozzáférhessen. Az infrastruktúrához való hozzáférés feltételei minden potenciális felhasználó esetében egyenlők, azaz nem csak a hajójavító vállalatok, hanem minden, az infrastruktúra használatában érdekelt fél (például hajózási társaságok, kikötői szolgáltatók, hajózási ügynökök és hajókezelő vállalatok) esetében is. A CAMED véleménye szerint ez ismételten megerősíti, hogy a dokkok felújítását célzó intézkedések – amelyek nem „bizonyos vállalkozásoknak vagy bizonyos áruk termelésének" nyújtanak előnyt – nem szelektív jellegűek.

(99) A CAMED emellett megismétli Olaszország érveit, amelyek szerint nem valósul meg a verseny torzulása és a tagállamok közötti kereskedelemre gyakorolt hatás.

(100) A CAMED véleménye szerint az intézkedések mindenképpen összeegyeztethetők a belső piaccal az EUMSZ 107. cikkének (2) bekezdése szerint (mivel céljuk *„természeti csapások vagy más rendkívüli események által okozott károk"*, jelen esetben bombázás és az 1980-as földrengés által okozott károk helyreállítása), valamint az EUMSZ 107. cikkének (3) bekezdése szerint is (mivel közös érdeket szolgálnak). Továbbá az intézkedések arányosak a CAMED által (42 541 495 EUR összegben) végrehajtott beruházásoknak köszönhetően, amelyek az állami beavatkozás intenzitását az összes költség körülbelül 40 %-ára csökkentették. A szolgáltatott információk szerint a CAMED 11,1 millió EUR összegű beruházást hajtott végre a dokkokon, a fennmaradó összegeket pedig egyéb tételekre fordította, többek között a koncessziós díjjal érintett eszközök/terület, a raktárak és az épületek, a szállítási költségek, a számítástechnikai és irodai berendezések kapcsán.

(101) Végezetül a CAMED kijelenti, hogy amennyiben az intézkedéseket támogatásnak minősítik, úgy létező támogatásnak tekintendők, mivel az eljárási rendelet 17. cikkében megállapított jogvesztő határidő lejárt.

4.2. **A panaszos észrevételei**

(102) A panaszos egyetért a Bizottság előzetes értékelésével, amely szerint a PAN gazdasági tevékenységeket folytató vállalkozásnak tekintendő. A panaszos meglátása szerint mostanra már vitathatatlan tény, hogy – tekintettel a Bizottság esetgyakorlatában fellelhető egyértelműsítésekre – a nemzeti kikötők gazdasági tevékenységeket

folytatnak, amely során egymással és más európai és földközi-tengeri kikötőkkel versenyeznek. Például a Bizottság 2012-es határozatában ([35]) kimondta, hogy az augustai kikötői hatóság vállalkozásnak minősül, amikor gazdasági tevékenységét folytatja, vagyis állami tulajdonú kikötői infrastruktúrát hasznosít azzal, hogy koncessziós díj ellenében kikötői hatóságok részére bérbe adja. Ez a PAN esetében precedenst jelent, mivel az augustai kikötői hatóságok ugyanazon nemzeti szabályok szerint működnek ([36]).

(103) A koncessziós díj kapcsán a panaszos úgy véli, hogy olyan nemzeti jogszabály ([37]) alapján került meghatározásra, amelyet tévesen ítéltek alkalmazandónak, tekintettel arra, hogy a koncesszió nem korlátozódik a dokkok hajógyártási célú felhasználására, hanem a szárazdokkok CAMED által kezelésére is kiterjed. Így a panaszos azt állítja, hogy a PAN – azzal, hogy a koncessziót közvetlenül, pályáztatás nélkül ítélte oda a CAMED-nek – lemondott arról a jogáról, hogy a szárazdokkok kezeléséért díjat szedjen be, mivel kizárólag a földkoncessziós díjra tart igényt. A panaszos rámutat arra is, hogy a koncessziós szerződés 6. cikke kifejezetten előírja, hogy a CAMED a PAN részére a díjat „e koncesszió ellenértékeként", nem pedig adó formájában fizeti meg.

(104) A panaszos egyetért a Bizottság előzetes értékelésével a források állami jellege és a PAN számára előnyt jelentő intézkedések szelektivitása kapcsán. A panaszos kifejezetten arra hivatkozik, hogy az intézkedések nem minősülhetnek a források állami szervek közötti átcsoportosításának. A 84/1994. sz. törvény értelmében a kikötői hatóságok – annak ellenére, hogy a közjog értelmében jogi személyiséggel rendelkező nem gazdasági állami jogalanyok – nagyfokú adminisztratív és monetáris autonómiával rendelkeznek, és a minisztérium általi ellenőrzés nem terjed ki (a többek között a szárazdokkok kezelését érintő) koncessziók odaítélésére.

(105) A panaszos egyetért a Bizottság előzetes értékelésével, amely szerint az intézkedések nem felel meg az *Altmark* ügyben meghatározott négy feltételnek, ezért a szárazdokkok PAN általi kezelése nem minősül általános gazdasági érdekű szolgáltatásnak, és gazdasági előnyhöz juttatja a PAN-t.

(106) A panaszos egyetért a Bizottság előzetes értékelésével, amely szerint az intézkedések alkalmasak arra, hogy torzítsák az európai kikötők közötti versenyt, és hatással legyenek a tagállamok közötti kereskedelemre. A panaszos ismételten leszögezi, hogy az olasz kikötők különböző európai kikötők konkurensei a versenypiacon, és emiatt nem fogadható el az olasz hatóságoknak az az érve, hogy a hajójavítási infrastruktúra iránti kereslet helyi léptékű.

(107) A panaszos egyért a Bizottságnak a CAMED részére nyújtott állami támogatás meglétéről szóló előzetes értékelésével, mivel a PAN esetleg lemondott állami forrásokról, amikor a CAMED részére a szárazdokkok koncesszióját a piaci árnál alacsonyabb áron ítélte oda. A panaszos egyetért továbbá a Bizottság előzetes értékelésével, miszerint a CAMED gazdasági előnyhöz jutott, mivel a koncesszió odaítélése nem megfelelő pályáztatás, hanem más típusú eljárás keretében történt (amely eljárás nyilvánossága csak helyi szintűnek tekinthető), és azért is, mert a koncessziós díj kiszámítása meghatározott paraméterek alapján történt (a területen megtalálható infrastruktúra figyelmen kívül hagyásával), nem pedig a piaci árak alapján. A panaszos ismételten kifejti, hogy a koncesszió nem csak az állami tulajdonban lévő hajógyártási infrastruktúra használati jogát foglalja magában, hanem a szárazdokkok kezeléséhez kapcsolódó infrastruktúrát is. A koncessziós díj meghatározásának módja a CAMED által végzett két tevékenységet, valamint a koncesszió tényleges gazdasági értékét tükrözi.

(108) A panaszos állítja továbbá, hogy a szárazdokkok kezelése jelentős gazdasági értéket képviselő szolgáltatás, mivel a becslések szerint a CAMED számára 6 millió EUR és 9 millió EUR közötti éves forgalmat jelent (ezzel szemben a CAMED által fizetett éves díj összege 137 409,68 EUR), tehát az állami szárazdokkok kezelésére vonatkozó koncesszió teljes időszakában értéke 180 millió EUR és 207 millió EUR között van. A CAMED díjakból származó bevétele a következőkért fizetett díjakból áll: i. a szárazdokkok használata és ii. a CAMED által végzett egyéb kapcsolódó szolgáltatások nyújtása (pl. hajó dokkhoz történő érkezéséhez, az oda történő belépéséhez és az ott végzett karbantartáshoz szükséges tevékenységek, vagy villamosenergia-szolgáltatás). A panaszos kiemeli, hogy a CAMED szabadon, a PAN általi ellenőrzés nélkül határozhatja meg az díjakat, és hogy a CAMED által felszámolt díjak túlzottak és jóval magasabbak, mint a más kikötőkben található hasonló típusú infrastruktúra kezelői által felszámolt díjak (2012 novemberében a CAMED több mint 300 %-kal emelte a díjakat).

(109) A panaszos egyetért a Bizottság azon előzetes értékelésével, amely szerint az *Altmark* ügy feltételei nem teljesülnek együttesen a CAMED esetében, ezért a CAMED tevékenységei nem tekinthetők közszolgáltatási kötelezettségeknek. A panaszos véleménye szerint legfeljebb a 3. számú szárazdokkon végrehajtott műveletek tekinthetők közszolgáltatásnak, mivel ez a nápolyi kikötő legnagyobb medencéje. Emellett a tény az is, hogy a CAMED által üzemeltetett szárazdokkok valójában nem állnak nyitva harmadik félnek minősülő felhasználók

([35]) A Bizottság 2012. december 19-i határozata (SA.34940, augustai kikötő). HL C 77., 2013.3.15., 1. o.
([36]) A 84/1994. sz. törvény, a kikötőkről szóló olasz kerettörvény.
([37]) A közlekedési és hajózási miniszter 1995. november 15-i, 595. sz., „Az állami tengeri koncessziók díjának megállapítására vonatkozó szabályokat megállapító határozat" című rendelete (a pénzügyminiszterrel folytatott konzultáció nyomán megszövegezve), amely az 1996. július 8-i, 158. sz. hivatalos közlönyben jelent meg.

előtt. A CAMED kiváltságos felhasználó, amely akadályozza a többi kikötőüzemeltetőt a szabad hozzáférésben. Emellett a piaci áraknál feltételezhetően magasabbak azok a díjak, amelyeket a CAMED felszámol azért, hogy harmadik félnek minősülő felhasználóknak hozzáférést adjon az infrastruktúrához.

(110) A panaszos szerint az intézkedések két szinten torzítják a versenyt. Először is, a CAMED mint infrastruktúra-kezelő előnyben részesült potenciális versenytársaihoz képest azzal, hogy i. versenyeztetési eljárás nélkül kapta meg a koncessziót a szárazdokkok kezelésére, és ii. indokolatlanul alacsony díjat fizetett a PAN-nak, miközben túlzott mértékű díjakat számolt fel a dokkokat használni szándékozó más hajójavítóknak. Másodszor, a CAMED mint hajójavító vállalkozás az állami dokkok jogszerűtlen kiváltságokat élvező felhasználójaként is előnyben részesült.

(111) A kereskedelemre gyakorolt hatás kapcsán a panaszos kiemeli, hogy a hajógyártási infrastruktúra iránti keresletet általában nemzetközi (gyakran nagy multinacionális csoportokhoz tartozó) piaci szereplők képviselik.

(112) A támogatási intézkedés belső piaccal való összeegyeztethetősége kapcsán a panaszos egyetért a Bizottság előzetes értékelésével, miszerint a szárazdokkok nem képezik a közlekedési infrastruktúra részét, és így nem tartoznak az EUMSZ 107. cikk (3) bekezdése c) pontjának hatálya alá. A panaszos továbbá úgy gondolja, hogy az intézkedések nem felelnek meg i. a 107. cikk (3) bekezdésének a) vagy c) pontjában a regionális segítségnyújtás kapcsán előírt, vagy ii. a 2011-es ÁGÉSZ-keretszabályban foglalt vagy iii. a hajógyártási ágazatban nyújtott állami támogatásokra vonatkozó ágazati szabályokban foglalt összeegyeztethetőségi feltételeknek.

(113) Végezetül a panaszos egyetért a Bizottság azon álláspontjával, miszerint a támogatási intézkedések nyújtására akkor került sor, amikor a szóban forgó munkálatokat felvették a PAN kérései alapján összeállított beruházási programba, nem pedig 1998-ban, a 413/1998. sz. törvény 9. cikke révén (ahogy azt az olasz hatóságok állítják).

5. **ÉRTÉKELÉS**

(114) Az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése szerint *„a belső piaccal összeegyeztethetetlen a tagállamok által vagy állami forrásból bármilyen formában nyújtott olyan támogatás, amely bizonyos vállalkozásoknak vagy bizonyos áruk termelésének előnyben részesítése által torzítja a versenyt, vagy azzal fenyeget, amennyiben ez érinti a tagállamok közötti kereskedelmet”*.

(115) E rendelkezés értelmében tehát egy intézkedés a következő feltételek egyidejű teljesülése esetén minősül támogatásnak: i. az intézkedésnek az államnak betudhatónak kell lennie és azt állami forrásokból kell finanszírozni, ii. az intézkedésnek előnyhöz kell juttatnia a kedvezményezettet, iii. az előnynek szelektívnek kell lennie, és iv. az intézkedésnek torzítania kell a versenyt, vagy versenytorzítással kell fenyegetnie, és befolyásolnia kell a tagállamok közötti kereskedelmet.

5.1. **A nápolyi kikötői hatóságnak nyújtott támogatás megléte**

5.1.1. *A vállalkozás fogalma*

(116) Az olasz törvények értelmében a kikötői hatóságok nem gazdasági állami jogalanyok, amelyek célja a kikötői infrastruktúra általában vett karbantartása és fejlesztése. Emiatt a kikötői hatóságok rendelkezésére álló pénzügyi források kizárólag a kikötő kezelésére, valamint a jogszabályok szerint rájuk ruházott funkciók végrehajtására használhatók (lásd az (55) preambulumbekezdést).

(117) Az Európai Unió Bírósága ([38]) (a továbbiakban: Bíróság) következetesen olyan jogalanyként határozza meg a vállalkozásokat, amelyek – jogállásuktól és finanszírozásuk módjától függetlenül – gazdasági tevékenységet folytatnak. A Bíróság következetes ítélkezési gyakorlata szerint bármely tevékenység, amelynek keretében valamely piacon árukat és szolgáltatásokat kínálnak, gazdasági tevékenységnek minősül. ([39])

(118) Egy adott jogalany vállalkozásként történő besorolása ennélfogva kizárólag a tevékenységének jellege alapján történik. Ennek az általános elvnek három fontos következménye van: i. a jogalany nemzeti jog szerinti jogállása nem meghatározó, ii. az állami támogatási szabályok alkalmazása nem függ attól, hogy egy adott jogalany nyereségszerzés céljával jött-e létre, és iii. valamely jogalany vállalkozásnak minősítése minden esetben az adott tevékenység függvénye.

([38]) Lásd például a *Hofner és Elsner kontra Macrotron* ügyben hozott, C-41/90. sz. ítélet (ECLI:EU:C:1991:161) 21. pontját, a C-160/91. sz., *Poucet és Pistre kontra AGF és Cancava* ügyben hozott ítélet (ECLI:EU:C:1993:63) 17. pontját, és a C-35/96. sz., *Bizottság kontra Olaszország* ügyben hozott ítéletet (ECLI:EU:C:1998:303).

([39]) Lásd a 118/85. sz., *Bizottság kontra Olaszország* ügyben hozott ítélet (ECLI:EU:C:1987:283) 7. pontját, a C – 35/96. sz., *Bizottság kontra Olaszország* ügyben hozott ítélet (ECLI:EU:C:1998:303) 36. pontját. a C-180/98–C-184/98. sz., *Pavlov és társai* egyesített ügyekben hozott ítélet (ECLI:EU:C:2000:428) 75. pontját.

(119) A szóban forgó intézkedések egy, az olasz állam tulajdonában álló kikötőben található hajójavítási infrastruktúra (szárazdokkok) strukturális felújításának finanszírozásával kapcsolatosak; az olasz állam tulajdonjogát a kezelőként működő PAN révén gyakorolja. A Bizottság megállapítja, hogy a szárazdokkok nem a kikötői infrastruktúra részét képezik, hanem hajógyárak gyártási létesítményei, ahol hajógyártási vagy hajójavítási tevékenységek végezhetők. A Bizottság döntéshozatali gyakorlata a hajógyártást már régóta olyan gazdasági tevékenységnek tekinti, amely tagállamok közötti kereskedelmet foglal magában. ([40])

(120) A szárazdokkokat kereskedelmi céllal hasznosítja a PAN, amely földhasználati díjat számol fel használatukért. Szemben az olasz hatóságok kijelentéseivel – lásd a (57) és a (58) preambulumbekezdést – e díjak gazdasági szolgáltatások nyújtása ellentételezésének (vagyis hajójavítási létesítmények ellentételezés fejében történő bérbeadásának) minősülnek. A díjak a PAN egyik bevételi forrását képezik, amely lehetővé teszi a PAN számára tevékenységeinek (többek között a szárazdokk működőképességének fenntartását célzó beruházásainak) finanszírozását. A PAN a szárazdokkok hajójavításra alkalmas, működőképes állapotának megőrzésével el tudja kerülni azt, hogy a kikötővel kapcsolatos kezelési tevékenységeinek köre szűküljön, és vonzó tud maradni a hajójavító vállalatok számára. E munkálatok elvégzése nélkül a szárazdokkok nem lennének megfelelően üzemeltethetők, és hosszú távon a PAN nem tudná folytatni azt az üzleti tevékenységet, amelynek keretében a szárazdokkokat ellentételezés fejében bérbe adja. Ezzel kapcsolatban a 2004-es koncesszió 1. cikke előírja, hogy „a koncesszió odaítélése hajók és kedvtelési célú vízi járművek átalakítási és javítási munkálatainak, valamint a szárazdokkok üzemeltetésének céljából történik…” ([41]), és ezzel előre meghatározza a kérdéses köztulajdonú földterület használatának pontos módját.

(121) Tekintettel az általa végzett közfeladatokra, nem zárható ki, hogy a PAN közszolgálati tevékenységeket is végez, ám a jelen határozat kizárólag a támogatásban részesített szárazdokk-létesítmények kezelésére, illetve ellentételezés fejében történő bérbeadására vonatkozik. Az állandó ítélkezési gyakorlat szerint valamely jogalany vállalkozásnak minősítése minden esetben az adott tevékenység függvénye. Az a jogalany, amely egyszerre végez gazdasági és nem gazdasági tevékenységet, csak az előbbi tevékenység tekintetében minősül vállalkozásnak. A Bizottságnak tehát nem kell állást foglalnia abban a kérdésben, hogy a PAN egyéb tevékenységei (vagyis a hajójavítási létesítmények ellentételezés fejben történő bérbeadásán túli tevékenységek) gazdasági tevékenységnek minősülnek-e.

5.1.2. *Az államnak való betudhatóság és állami források*

(122) A beruházási projektek részére biztosított forrásokat a PAN részére az állami költségvetésből utalták át. Az 5.1.1. szakaszban kifejtettek szerint a PAN a jelen határozat alkalmazásában vállalkozásnak tekinthető, mivel olyan jogalany, amely tulajdonosa (az olasz állam) nevében végez gazdasági tevékenységet. Ezért az átruházás állami források átruházásának minősül, és az államnak tudható be.

5.1.3. *Szelektivitás*

(123) Egy intézkedés abban az esetben minősül állami támogatásnak, ha specifikus vagy szelektív annyiban, hogy csak bizonyos vállalkozásokat és/vagy csak bizonyos áruk termelését részesíti előnyben.

(124) mivel jelen esetben a támogatási intézkedések csak a PAN-t érintik, a gazdasági előny megléte miatt feltételezhető, hogy az intézkedés szelektív. ([42])

(125) A Bizottság mindenesetre megállapítja, hogy a szóban forgó intézkedések előnyhöz juttatják a PAN-t a hasonló ténybeli és jogi helyzetben lévő más vállalkozásokhoz képest. A 413/1998. sz. törvény értelmében a minisztérium a kikötői hatóságok kérése alapján beruházási programot ad ki. A beruházási programot a PAN kérése nyomán, két miniszteri rendelettel (1999. október 27. és 2001. május 2.) fogadták el (lásd a (25) preambulumbekezdést). Bár a beruházási programban ([43]) felsorolt többi kikötői hatóság is igénybe vehetett közfinanszírozást annak érdekében, hogy más olasz kikötőkben hajtson végre beruházásokat, a Bizottság úgy találja, hogy az intézkedések szelektív előnyhöz juttatják a PAN hajógyártási létesítményét. A PAN állami támogatást kapott a kezelésében lévő hajógyártási létesítmény bővítésére, korszerűsítésére és fejlesztésére, szemben azokkal hajógyártásilétesítmény-kezelőkkel, amelyek nem szerepeltek a beruházási programban, mert például nem minősülnek

([40]) Lásd például: A Bizottság határozata (2004. május 12.) a spanyol állami hajógyárak szerkezetátalakításához nyújtott újabb állami támogatásról; C 40/00 (korábbi NN 61/00) sz. állami támogatás ügye, (2005/173/EK).

([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]) A T-314/15 sz., *Görögország kontra Bizottság* ügyben hozott ítélet (ECLI:EU:C:2017:903) 79. pontja.

([43]) Az 1999. október 27-i program 20 olyan kikötőt sorol fel, amely nemzeti finanszírozásban részesül. A 2001. május 2-i program kibővíti a listát (25 kikötőre).

kikötői hatóságnak. A hajógyártási létesítmények programban nem szereplő kezelői a PAN-éhoz hasonló ténybeli és jogi helyzetben vannak, de állami finanszírozás nélkül kényszerülnek a hajógyártási infrastruktúra bővítésére, modernizálására és fejlesztésére. A Bíróság szerint sem a támogatható vállalkozások nagy száma (amely akár egy adott ágazat valamennyi vállalkozását is jelentheti), sem az érintett ágazatok sokfélesége és mérete nem adhat alapot annak megállapítására, hogy egy állami intézkedés általános gazdaságpolitikai intézkedés-e. ([44]) A Bizottság végezetül megjegyzi, hogy az intézkedések azért is szelektívek, mert a hajógyártási és hajójavítási létesítmények kezelőjét részesítik előnyben a gazdaság egyéb ágazataiban működő gyártási vagy javítási létesítmények kezelőivel szemben. Az utóbbiak a PAN-éhoz hasonló ténybeli és jogi helyzetben vannak, mivel szintén az általuk kezelt gyártási vagy javítási létesítményekhez kötődően végzik gazdasági tevékenységüket. Ennek ellenére úgy kell gazdasági tevékenységüket folytatniuk, hogy nem részesülnek a PAN-nak nyújtott beruházási támogatásból származó előnyökből.

5.1.4. *Gazdasági előny*

(126) A 44 138 854,50 EUR állami finanszírozás vissza nem térítendő támogatások formájában vagy a PAN által a pénzügyi intézményekkel megkötött kölcsönszerződések visszafizetésének formájában történik (a fenti 2. táblázatban foglaltak szerint). A vissza nem térítendő támogatás vissza nem térítendő pénzügyi eszköz, amelynek nincsenek finanszírozási költségei. Hasonlóképpen, ha az állam fizeti vissza egy vállalkozás kölcsöneit (azaz a vállalkozásnak mint kedvezményezettnek nem kell viselnie a pénzügyi költségeket), az olyan eszköznek minősül, amely szokásos piaci feltételek mellett nem elérhető, mivel a vállalkozás mentesül azon pénzügyi kötelezettségek alól, amelyeket szokásos esetben vállalnia kellene. A piacon ilyen pénzügyi eszközök nem lennének elérhetők a kedvezményezett számára. A rendelkezésre bocsátott közfinanszírozás tehát gazdasági előnyhöz juttatja a PAN-t.

(127) Azonban az Altmark ügyben hozott ítéletből következik, hogy nem minősül előny nyújtásának az, ha az ellentételezést az állam nyújtja vagy állami források bevonásával nyújtják a vállalkozásoknak a számukra előírt közszolgáltatási kötelezettségeik ellentételezésére, tehát egy támogatás nem tekintendő az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése szerinti állami támogatásnak, amennyiben négy feltétel egyszerre teljesül: ([45])

— Először is, *a kedvezményezett vállalkozást ténylegesen közszolgáltatási kötelezettségnek kell terhelnie, és e kötelezettségnek egyértelműen meghatározottnak kell lennie.* Mivel az általános gazdasági érdekű szolgáltatás meghatározása a tagállamok hatáskörébe tartozik, a Bizottság hatásköre elvben annak ellenőrzésére korlátozódik, hogy a tagállam követett-e el nyilvánvaló hibát, amikor egy szolgáltatást általános gazdasági érdekű szolgáltatásként határozott meg.

— Másodszor, az ellentételezés kiszámításának alapjául szolgáló paramétereket objektív és átlátható módon előre meg kell állapítani. Az ellentételezési paraméterek előzetes megállapítása nem azt jelenti, hogy az ellentételezést egy bizonyos képlet alapján kell kiszámolni. Ehelyett az a fontos, hogy kezdettől fogva egyértelmű legyen, hogy az ellentételezés meghatározása hogyan történik. A közszolgáltatási kötelezettséget előíró vonatkozó jogszabálynak tipikusan meg kell határoznia legalább a közszolgáltatási kötelezettség tartalmát és időtartamát, az érintett vállalkozást és területet, az ellentételezés kiszámításának, ellenőrzésének és felülvizsgálatának paramétereit, valamint a túlkompenzáció elkerülésére és visszafizettetésére hozott intézkedéseket.

— Harmadszor, az ellentételezés nem haladja meg a közszolgáltatási kötelezettségek biztosításához szükséges költség egy része vagy egésze fedezéséhez szükséges összeget, figyelembe véve a kapcsolódó bevételeket és az észszerű nyereséget.

— Negyedszer, ha a közszolgáltatási kötelezettség végrehajtásával megbízott vállalkozást nem közbeszerzési eljárással választották ki, a szükséges ellentételezés mértékét egy olyan költségelemzéssel állapították meg, amely költségek egy átlagos, jól vezetett és megfelelően felszerelt, az igényelt közszolgáltatás követelményeinek megfelelni képes vállalkozásnál e kötelezettségek teljesítésekor felmerültek volna, tekintetbe véve az azzal kapcsolatos bevételeket, valamint a kötelezettségek teljesítéséért felszámított észszerű hasznot.

(128) Ebben az esetben (lásd a (62) preambulumbekezdést) Olaszország azzal érvelt, hogy az 1994. november 14-i miniszteri rendelet 1 g. cikke minden olasz kikötői hatóság számára előírta a közszolgáltatási kötelezettséget. A Bizottság tehát a továbbiakban az értékeli, hogy teljesül-e mind a négy Altmark-feltétel.

([44]) Lásd például a C-75/97. sz., *Belgium kontra Bizottság* ügyben hozott ítélet (ECLI:EU:C:1999:311) 32. pontját és a C-143/99. sz., *Adria-Wien Pipeline & Peggauer Zementwerke* ügyben hozott ítélet (ECLI:EU:C:2001:598) 48. pontja.

([45]) Lásd a C-280/00. sz., *Altmark Trans kontra Regierungsprasidium Magdeburg* ügyben hozott ítélet (ECLI:EU:C:2003:415) 87–88. pontját.

(129) Az ítélkezési gyakorlat ([46]) szerint mivel az első Altmark-feltétel célja az átláthatóság és a jogbiztonság garantálása, két minimumkövetelménynek kell teljesülnie: i. a vállalkozást ténylegesen közszolgáltatási kötelezettségnek kell terhelnie, és ii. e kötelezettségek jellegének, időtartamának és hatályának egyértelműen meghatározottnak kell lennie. Az ilyen objektív kritériumok egyértelmű meghatározása hiányában nem lehet megállapítani, hogy egy adott tevékenység az általános gazdasági érdekű szolgáltatások körébe tartozik-e. E két minimumkövetelmény szigorúan alkalmazandó, és nem vonatkozik rájuk a tagállamok széles mérlegelési jogköre. Emiatt a Bizottság szigorúan ellenőrzi teljesülésüket, és ebben a szakaszban nem alkalmazza a nyilvánvaló hiba kritériumát. A nyilvánvaló hiba kritériumát csak a későbbi szakaszban alkalmazzák annak ellenőrzésére, hogy a tényleges megbízás tárgyát képező és egyértelműen meghatározott szolgáltatások és kötelezettségek tekinthetők-e általános gazdasági érdekű szolgáltatásnak. A piaci hiányosság megléte csak ebben a későbbi szakaszban lehet releváns.

(130) A jelen esetben nem történt meg azon közszolgáltatási kötelezettség jellegének, időtartamának és hatályának egyértelmű meghatározása, amellyel a PAN-t feltételezetten megbízták. Az olasz hatóságok állításával szemben (lásd a (63) preambulumbekezdést) a nemzeti jog (az 1994. november 14-i miniszteri rendelet 1 g. cikke) csak általánosságban írja le az összes kikötői hatóságra érvényes kötelezettséget, vagyis a szárazdokkok kezelését („*gestione di (…) bacini di carenaggio per il settore industriale*"), és nem határoz meg további részleteket. Az 1 g. cikk egyáltalán nem határozza meg a feltételezett közszolgáltatási kötelezettség időtartamát. Az ilyen általánosságban megfogalmazott rendelkezés emellett nem határozza meg egyértelműen a kötelezettség jellegét és hatályát.

(131) Mindenesetre azzal kapcsolatban, hogy a feltételezett közszolgáltatási kötelezettségek tekinthetők-e általános gazdasági érdekű szolgáltatásnak, a Bizottság megállapítja, hogy az olasz hatóságok nyilvánvaló hibát követtek el. Az olasz hatóságok nem szolgáltak bizonyítékokkal, amelyek azt mutatnák, hogy a PAN – azzal, hogy hajójavítási létesítményeket ad bérbe ellentételezés fejében – olyan tevékenységet végez, amely a piacon nem érhető el az ár, a minőségi jellemzők, a folyamatosság és a szolgáltatáshoz való hozzáférés tekintetében hasonló feltételek mellett. A Bizottság megítélése szerint az, hogy a nápolyi kikötőben és más szomszédos kikötőkben azonos méretű szárazdokkokok és úszódokkok vannak (vagy lehetőség van ezek megépítésére) kizárja annak lehetőségét, hogy egy adott szárazdokk kikötői hatóság általi kezelését általános gazdasági érdekű szolgáltatásnak minősítsék. Emellett a támogatott létesítmények semmiféle általános előnyt nem biztosítanak a társadalom számára, pusztán a nápolyi régióban működő hajójavítóknak nyújtanak szolgáltatást. ([47]) Az *Enirisorse* ügyben hozott ítéletben ([48]) a Bíróság megerősítette, hogy egy kereskedelmi kikötő üzemeltetése nem minősül automatikusan általános gazdasági érdekű szolgáltatás nyújtásának. A Bizottság ezért úgy ítéli meg, hogy a PAN által nyújtott gazdasági szolgáltatások nem mutatnak speciális sajátosságokat a piacon elérhető hajójavítási létesítmények bérléséhez képest ([49]), és nem piaci hiányosságot orvosolnak.

(132) A második és a harmadik Altmark-feltétel kapcsán a Bizottság a következőket jegyzi meg. Az 1994. november 14-i miniszteri rendelet nem ír elő számszerűsítést vagy egyéb objektív, átlátható paramétereket, amelyek alkalmasak lennének a PAN által feltételezhetően nyújtott közszolgáltatási kötelezettség ellentételezésének előzetes kiszámítására. A támogatást odaítélő jogszabályok (lásd a (125) preambulumbekezdést) sem határozzák meg pontosabban a feltételezett közszolgáltatási kötelezettség ellentételezését.

(133) Emiatt nem állapítható meg, hogy az ellentételezés nem haladja-e meg a feltételezett közszolgáltatási kötelezettség teljesítése során felmerült releváns költségek fedezéséhez szükséges összeget (ideértve az észszerű nyereséget is).

(134) A negyedik Altmark-feltétel kapcsán a Bizottság megjegyzi, hogy Olaszország szerint az olasz törvények értelmében a PAN-t nem közbeszerzési eljárás során bízták meg (és közbeszerzési eljárás során nem is bízhatnák meg) közszolgáltatási kötelezettséggel (lásd a (66) preambulumbekezdést).

(135) Az Altmark-feltételek szerint ha a közszolgáltatási kötelezettség végrehajtásával megbízott vállalkozás kiválasztása nem közbeszerzési eljárás keretében történik, amely lehetővé tenné, hogy azt az ajánlattevőt válasszák, aki a közösségnek legkevesebb költséggel járó szolgáltatást tudja nyújtani, a szükséges ellentételezés mértékét azon költségek elemzése alapján kell megállapítani, amelyet egy átlagos, jól vezetett és a közszolgáltatási követelmények kielégítéséhez szükséges eszközökkel megfelelően felszerelt vállalkozásnál e kötelezettségek teljesítésekor felmerülnének, figyelemmel az érintett bevételekre és a kötelezettségek teljesítéséből származó észszerű nyereségre.

([46]) A C-66/16 P–C-69/16 P. sz., *Comunidad Autónoma del País Vasco és Itelazpi kontra Bizottság* egyesített ügyekben hozott ítélet (ECLI:EU:C:2017:999) 72., 73. és 75. pontja. Lásd még Wathelet főtanácsnok indítványát a C-66/16 P–C-69/16 P. sz., *Comunidad Autónoma del País Vasco és Itelazpi kontra Bizottság* egyesített ügyekben (ECLI:EU:C:2017:654) (112., 114–117. és 121–122. pont).

([47]) Lásd 2011-es ÁGÉSZ-közlemény 50. bekezdését.

([48]) A C-34/01 – C-38/01. sz., *Enirisorse* egyesített ügyekben hozott ítélet (ECLI:EU:C:2003:640) 33. pontja.

([49]) Lásd még az európai uniós állami támogatási szabályoknak az általános gazdasági érdekű szolgáltatások nyújtásának ellentételezésére való alkalmazásáról szóló bizottsági közlemény (2011. december 20., a továbbiakban: a 2011-es ÁGÉSZ-közlemény) 45. bekezdését.

(136) Az olasz hatóságok nem nyújtottak be átfogó elemzést egy olyan vállalkozás költségeiről, amely megfelelően felszerelt ahhoz, hogy a feltételezett közszolgáltatási kötelezettségnek megfeleljen. Azt sem jelezték, hogy ilyen elemzést végeztek volna az ellentételezés kiszámításához alkalmazott módszertan meghatározására.

(137) A fentiekre tekintettel a Bizottság megállapítja, hogy a négy feltétel nem teljesül együttesen, és a szóban forgó intézkedések gazdasági előnnyel járnak.

5.1.5. *A verseny torzítása és a kereskedelemre gyakorolt hatás*

(138) Az állandó ítélkezési gyakorlat szerint ha egy tagállam által nyújtott támogatás egy vállalkozás pozícióját az Unión belüli kereskedelemben részt vevő versenytársaival szemben erősíti, legalább egy olyan potenciális hatás van, amely a tagállamok közötti kereskedelmet és a versenyt érinti. ([50])

(139) A Bizottság tudomásul veszi Olaszország érveit, amelyek szerint a nemzeti jog értelmében a kikötők kezelése közfeladatnak minősül, és a kikötői hatóságok olyan ágazatban működnek, amely nem liberalizált, valamint nem nyitott a verseny és a tagállamok közötti kereskedelem előtt.

(140) A (118) és (119) preambulumbekezdésben jelzettek szerint ez a beruházási projekt – mivel helyreállítja a szárazdokkok megfelelő állapotát – lehetővé teszi majd a PAN számára, hogy a gazdasági tevékenységet (a szárazdokkok bérbeadását) folytassa, és ezzel javítsa versenyhelyzetét. Bár a PAN a hajógyártási/hajójavítási infrastruktúra bérbeadásának upstream piacán aktív, torzítja a versenyt és érinti az uniós szintű kereskedelmet az, hogy ez az infrastruktúra támogatásban részesül, majd a downstream szakaszban hajógyártási és hajójavítási szolgáltatásokat nyújtanak vele. Ennek az az oka, hogy a hajógyártási/hajójavítási ágazat nyitott a verseny és az uniós szintű kereskedelem előtt. A hajógyártásra vonatkozó ágazatspecifikus szabályok ezért olyan keretrendszert alkotnak, amely lehetővé teszi az állami beavatkozást e létesítményekben. ([51]) Továbbá a PAN versenytársai olyan kezelők, amelyek az EU-ban bérbe adhatnak hajógyártási/hajójavítási infrastruktúrát. A PAN tehát olyan piacon működik, amely nyitott az verseny és az uniós szintű kereskedelem előtt.

(141) A Bizottság tehát azt állapítja meg, hogy a szóban forgó intézkedések alkalmasak arra, hogy torzítsák a versenyt és hatással legyenek az Unión belüli kereskedelemre.

5.1.6. *Az EUMSZ 345. cikkének feltételezett megsértése*

(142) Az olasz hatóságok szerint az intézkedések állami támogatásnak minősítése sértené az EUMSZ 345. cikkét, amely a magán- és állami vállalkozások vonatkozásában a semlegesség elvét írja elő. Az a helyzet állna elő, hogy egy magántulajdonos belátása szerint bármekkora összeget beruházhatna a hajójavítási létesítményekbe, míg az állam által a saját infrastruktúrájában eszközölt beruházások minden esetben állami támogatásnak minősülnének.

(143) A Bizottság megjegyzi, hogy az uniós jogrend tulajdonsemleges, és semmilyen módon nem érinti a tagállamok azon jogát, hogy gazdasági szereplőként járjanak el. Amikor azonban a közigazgatási szervek közvetlenül vagy közvetve valamilyen formában gazdasági ügyleteket bonyolítanak, ([52]) azok az uniós állami támogatási szabályok hatálya alá tartoznak. A közjogi szervek (a közvállalkozásokat is beleértve) által végrehajtott gazdasági ügyletek nem biztosítanak előnyt a másik fél számára, és ezért nem minősülnek támogatásnak, amennyiben azokra rendes piaci körülmények között kerül sor. ([53])

(144) A Bizottság megállapítja, hogy az olasz állam azzal, hogy finanszírozást nyújtott a PAN-nak, nem a „piacgazdasági befektető elvének" megfelelően hajtotta végre a beruházást. Először is, az elv nem alkalmazható olyan helyzetben, amikor egy közigazgatási szerv valamely közszolgáltatás szervező és felhatalmazó hatóságaként tünteti fel magát. Az elv alkalmazhatósága szükségszerűen ki van zárva, mivel a feltételezett közszolgáltatás szervezése és az arra vonatkozó felhatalmazás megadása során definíció szerint a tagállam lép fel közigazgatási szervként. ([54]) Másodszor, még ha alkalmazható is lenne a piacgazdasági befektető elve, a Bizottság megítélése szerint ugyanazon ágazatban egy magánszereplő csak abban az esetben készített volna előzetesen üzleti tervet és hajtott volna végre beruházást, ha annak eredményeként nyereséges lett volna. A nyereségességi elemzés céljából kivételes esetben figyelembe vehetők egyéb megfontolások is (pl. az Olaszország által említett image-javítás, lásd a (69) preambulumbekezdést), de ezeket objektív bizonyítékokkal kell alátámasztani, amit az olasz hatóságok nem tettek meg.

([50]) Lásd például a 730/79. sz., *Philip Morris kontra Bizottság* ügyben hozott ítélet (ECLI:EU:C:1980:209) 11. pontját és a C-372/97 sz., *Olaszország kontra Bizottság* ügyben hozott ítélet (ECLI:EU:C:2004:234) 44. pontját.

([51]) Lásd a Bizottság határozatát (2004. május 12.) a spanyol állami hajógyárak szerkezetátalakításához nyújtott újabb állami támogatásról; C 40/00 (korábbi NN 61/00) sz. állami támogatás ügye, (2005/173/EK).

([52]) Lásd például a 40/85. sz., *Belgium kontra Bizottság* ügyben hozott ítélet (ECLI:EU:C:1986:305) 12. pontját.

([53]) A C-39/94. sz., *SFEI és társai* ügyben hozott ítélet (ECLI:EU:C:1996:285) 60–61. pontja.

([54]) A T-454/13. sz., *SNCM kontra Bizottság* ügyben hozott ítélet (ECLI:EU:C:2017:134) 233. pontja.

(145) Ahogy az eljárás megindításáról szóló határozat kimondja, az olasz hatóságok által benyújtott pénzügyi elemzés a finanszírozási hiányra alapult, amelyet a beruházás várható működési nyeresége diszkontált értékének és a projekt diszkontált beruházási költségeinek különbségeként számoltak ki. E számítás eredményei azt mutatják, hogy a 25 éves referencia-időszakban a projekt pénzügyi nettó jelenértéke negatív: -44 274 286,68 EUR.

(146) A Bizottság ezért úgy véli, hogy az intézkedések állami támogatásnak minősítése nem sértené az EUMSZ 345. cikkét.

5.1.7. *Az intézkedések létező támogatásnak minősítése*

(147) Olaszország kijelenti, hogy a kérdéses intézkedések támogatásnak minősülnek az eljárási rendelet 1. cikk b) pontjának v. alpontja szerint, amely a következőképpen határozza meg a létező támogatás fogalmát: *„olyan támogatás, amelyet létező támogatásnak kell tekinteni, mert megállapítható, hogy a hatálybalépése idején nem minősült támogatásnak, és ezt követően – a közös piac fejlődésének eredményeként és anélkül, hogy a tagállam módosította volna – vált támogatássá."* Az 1. cikk b) pontjának v. alpontja pedig így rendelkezik: *„[e]gyes intézkedéseknek egy tevékenység az uniós jog általi liberalizálását követő támogatássá válása során az ilyen intézkedések a liberalizációra megállapított időpontot követően már nem minősülnek támogatásnak"*.

(148) A Bizottság úgy véli, hogy a támogatás nem tekinthető létező támogatásnak, mivel az állam által a hajógyártási és hajójavítási létesítményeknek nyújtott támogatást már a Leipzig Halle ügyben hozott ítélet előtt is állami támogatásnak tekintették. ([55])

(149) A Bizottság tudomásul veszi Olaszország érveit, melyek szerint a szicíliai regionális törvényről hozott 94/374/EK határozat (amelyre az eljárás megindításáról szóló határozat hivatkozik, lásd a (74) preambulumbekezdést) nem támasztja alá azt a következtetést, hogy a szárazdokkok hajójavítási létesítményeinek közpénzből nyújtott támogatására vonatkozó intézkedések minden esetben az EUMSZ 107. cikke (1) bekezdésének hatálya alá tartoztak. A Bizottság azonban úgy ítéli meg, hogy e határozat egyértelműen megkülönbözteti a kikötő kezeléséért felelős szervnek közpénzből nyújtott támogatást (amelyet nem soroltak az állami támogatások körébe) az ugyanezen közjogi szerv számára a szárazdokkon végzett karbantartási munkálatok céljából közpénzből nyújtott támogatástól (amelyet az állami támogatások körébe soroltak). Az állami támogatás fogalma mindenesetre objektív fogalom, amelynek szempontjából csak az számít, hogy az állami intézkedés egy vagy több konkrét vállalkozást részesít-e előnyben; a Bizottság döntéshozatali gyakorlata nem befolyásolja. ([56])

(150) A Bizottság ezért megismétli következtetését, miszerint a kérdéses intézkedések már a Leipzig Halle ügyben hozott döntést megelőzően is állami támogatásnak minősültek.

5.2. **A CAMED részére nyújtott támogatás megléte**

(151) mivel a PAN közpénzből nyújtott támogatásban részesült és fog részesülni, amelyből a CAMED-del érvényes megállapodásának tárgyát képező beavatkozásokat finanszírozza, a CAMED-nek – a hajójavítási létesítmények piaci magánüzemeltetőivel ellentétben – nem kell a teljes beruházási költséget fedeznie. A Bizottság megállapítja, hogy Olaszország azzal, hogy a CAMED részére a piaci áraknál alacsonyabb árakon tette elérhetővé a szárazdokkokat, szelektív gazdasági előnyhöz juttatta a CAMED-et.

5.2.1. *Az államnak való betudhatóság és állami források*

(152) A PAN a közigazgatás részét képező nyilvánosan működő jogalany (abban az esetben is, ha úgy tekintik, hogy magánvállalkozásként jár el, lásd a (118) preambulumbekezdést), ezért a Bizottság úgy ítéli meg, hogy az intézkedések az államnak tudhatók be. Azokban az esetekben, amikor egy közigazgatási szerv támogatást nyújt egy kedvezményezettnek, az átruházás az államnak tudható be, még akkor is, ha a szóban forgó szerv jogilag független a többi közigazgatási szervtől.

(153) Állami forrás a közszféra minden erőforrása, ideértve az állami szint alatti (decentralizált, szövetségi, regionális vagy más) jogalanyok erőforrásait. Emellett az egyébként az államnak befizetendő bevételekről való lemondás állami források átruházásának minősül. Amennyiben a közigazgatási szervek a piacinál alacsonyabb áron kínálnak árukat vagy szolgáltatásokat, az állami bevételekről való lemondásnak (egyúttal pedig előny nyújtásának) minősül.

(154) A Bizottság tehát megállapítja, hogy a PAN állami bevételekről mondott le, amikor a CAMED részére a piaci áraknál alacsonyabb árakon tette elérhetővé a szárazdokkokat.

([55]) Lásd a 94/374/EK határozatot.

([56]) A T-445/05. sz., *Associazione italiana del risparmio gestito e Fineco Asset Management kontra Commission* ügyben hozott ítélet (ECLI:EU:T:2009:50) 145. pontja.

5.2.2. *Szelektivitás*

(155) Egy intézkedés abban az esetben minősül állami támogatásnak, ha specifikus vagy szelektív annyiban, hogy csak bizonyos vállalkozásokat és/vagy csak bizonyos áruk termelését részesíti előnyben. Olaszország kijelenti, hogy az intézkedések általánosak és több területet érintenek, mivel azon állami modell szerint, amely alapján az olasz törvényhozás a kikötői ágazatot szervezte, valamennyi olasz kikötő (nem csak Nápoly) területén, valamennyi ágazatban (nem csak a hajógyártásban) működő valamennyi vállalkozás (nem csak a CAMED) „élvezett" pontosan olyan „támogatást", mint amilyenben a CAMED állítólagosan részesült. A Bizottság az alábbi okok miatt nem ért egyet ezzel az értékeléssel.

(156) Először is, mivel a koncessziós szerződést kifejezetten a CAMED-del írták alá, feltételezhető, hogy a CAMED szelektíven jutott az előnyhöz. Az egyedi támogatási intézkedések esetében a gazdasági előny megléte miatt feltételezhető, hogy az intézkedés szelektív. ([57]) Másodszor, az intézkedések mindenképpen szelektívek, mert a CAMED-et előnyben részesítik a hasonló jogi és tényleges helyzetben lévő vállalkozásokkal szemben. Ahogy azt a jelen határozat 5.2.3. szakasza bemutatja, a CAMED úgy üzemeltetheti a nápolyi kikötőben található hajógyártási és hajójavítási létesítményeit, hogy a költségeknek csak töredékét fizeti meg. Ezzel szemben azok a hajógyáraknak, amelyek más kikötőkben vagy a kikötők területén kívül működnek, és nem állami tulajdonú létesítményeket üzemeltetnek, ezért nem tartoznak az 595/1995. sz. miniszteri rendelet hatálya alá, elvben maguknak kell viselniük az ilyen szolgáltatások biztosítása érdekében üzemeltetett hajógyártási és hajójavítási létesítményeik kialakításának teljes költségét. A Bizottság végezetül megjegyzi, hogy az intézkedések azért is szelektívek, mert a hajógyártási és hajójavítási létesítmények kezelőjét előnyben részesítik a gazdaság egyéb ágazataiban működő gyártási vagy javítási létesítmények kezelőivel szemben. Az utóbbiak a PAN-éhoz hasonló tényleges és jogi helyzetben vannak, mivel szintén az általuk kezelt gyártási vagy javítási létesítményekhez kötődően végzik gazdasági tevékenységüket. Azonban – a CAMED-től eltérően – úgy kell gazdasági tevékenységüket folytatniuk, hogy nem részesülnek abban az előnyben, amelyet a létesítményekért felszámolt költség alatti bérleti díj jelentene.

5.2.3. *Gazdasági előny*

(157) A CAMED kapcsán a Bizottság megjegyzi, hogy a koncessziós szerződés odaítélése nem nyílt ajánlattételi eljárással történt, hanem más típusú eljárás keretében, ahol a többi üzemeltető egy bizonyos koncessziós ajánlattal kapcsolatosan tehette meg észrevételeit, illetve azzal szemben nyújthatott be alternatív ajánlatokat (egyfajta „felszólalási eljárás" keretében, lásd a (15) preambulumbekezdést).

(158) A Bizottság azt is megjegyzi, hogy a CAMED által a 2004-es koncesszió értelmében fizetett díj nem áll összhangban a piacnak megfelelő árakkal. A CAMED által a PAN-nak fizetett földhasználati díj összegét meghatározott jogi paraméterek alapján számítják ki. Évente körülbelül 140 201,29 EUR, vagyis a 30 éves koncessziós időszak alatt összesen körülbelül 4,2 millió EUR lenne ([58]). A díjat az 1995. november 15-i 595/1995. számú miniszteri rendelet alapján határozzák meg, tekintetbe véve a koncesszió által érintett közterületet négyzetméterben kifejezett területét. Ezt szorozzák meg egy euróban kifejezett mennyiségi egységgel, amelyet évente megemelnek egy százalékban kifejezett együtthatóval. Az euróban kifejezett mennyiségi egység a koncesszióval érintett tevékenységektől függően változik. A rendelet többek között „hajógyári tevékenységről" (azaz hajók javításáról és átépítéséről tesz említést), nem említi viszont a szárazdokkok kezelését, amelyre a CAMED a koncesszió alapján kapott megbízást.

(159) A Bizottság úgy gondolja, hogy a fenti módszer alapján meghatározott díj csupán az állami tulajdon használatának ellenértéke, de nem veszi figyelembe a koncesszió tényleges tárgyát és az abból eredő gazdasági értéket. Ezen belül a díj nem veszi figyelembe azt, hogy a koncesszió értelmében a CAMED nem csak hajójavítási tevékenységeket végezhet, hanem az állami tulajdonú szárazdokkok kizárólagos kezelését is végezheti. Ez lehetőséget ad a CAMED-nek arra, hogy az adott dokkokban javítási munkálatokat elvégezni kívánó más kikötőüzemeltetők felé díjat számoljon fel. ([59])

(160) A Bizottság továbbá megjegyzi, hogy a 2004-es koncesszió szerint a CAMED vállalta, hogy 24 610 420 EUR összegben hajt végre beruházásokat. Az olasz hatóságok és a CAMED szerint a CAMED beruházási programjai ténylegesen 42 541 495 millió EUR összegre rúgtak (lásd a (80) és a (100) preambulumbekezdést).

(161) A Bizottság megállapítja, hogy a CAMED – mint a szárazdokkok kezelője és üzemeltetője, vagyis hajójavítási szolgáltatások nyújtója – lenne a felelős azért, hogy a felújítási munkálatok összes költségét viselje. Vagy – amennyiben a CAMED rendelkezésére bocsájtják a felújított létesítményeket – a CAMED köteles lenne olyan

([57]) A T-314/15 sz., *Görögország kontra Bizottság* ügyben hozott ítélet (ECLI:EU:C:2017:903) 79. pontja. 79. pontja.

([58]) Az összeg kiszámításához a CAMED által a 2004 és 2017 közötti időszakban kifizetett átlagos koncessziós díjat extrapolálták a 30 éves időszakra.

([59]) A többi kikötőüzemeltető által a CAMED-nek fizetett díj a következőket fedezi: i. a szárazdokkok használata és ii. a „kapcsolódó szolgáltatások" (például a hajó dokkhoz történő érkezése, az oda történő belépése és az ott végzett karbantartás, villamosenergia-szolgáltatás, sűrített levegő, kikötői daru, ellenőrzés és környezetbiztonság) CAMED általi nyújtása.

(koncessziós) díjat fizetni, amely tükrözi legalább az olasz állam és a PAN által a felújítás érdekében végrehajtott beruházások értékét. Ennek az az oka, hogy a támogatott infrastruktúrát teljes életciklusán keresztül használja a CAMED, így az államnak a koncessziós időszak lejártakor csak korlátozott maradványérték marad a birtokában.

(162) A Bizottság megjegyzi, hogy a CAMED beruházásainak csak egy része kapcsolódik a szárazdokkok felújításához (lásd a (100) preambulumbekezdést). A beruházások fennmaradó (nagyobb) részét közvetlenül a létesítmények napi szintű működtetésére és kezelésére fordítják, amelyért a CAMED mindenképpen felelős lenne.

(163) Emiatt a 42 millió EUR összegű beruházás, amelyet a CAMED a saját javára hajtott végre (azaz olyan költségek fedezésére, amelyeket mindenképpen viselnie kellett volna) további magánbefektetésnek tekinthető, amely a 2. táblázatban felsorolt állami beavatkozásokon túl valósul meg, és nem tekinthető piaci feltételek melletti koncessziós díj megfizetésének. Nem tekinthető saját hozzájárulásnak az összeg azon része (11,1 millió EUR) sem, amelyet a CAMED a dokkokon végrehajtandó beruházások céljára tartott fent (lásd a (15) preambulumbekezdést), mivel a koncessziós szerződés lejártakor az összes eszközt érintő amortizáció következtében a PAN birtokában nem maradt érték (vagy minimális érték maradt).

(164) Továbbá, ahogy az eljárás megindításáról szóló határozat kimondja, a Bizottság kételyei voltak azzal kapcsolatban, hogy a koncessziós szerződés előírt-e a CAMED számára közszolgáltatási kötelezettséget. Olaszország az eljárás megindításáról szóló határozat előtt azzal érvelt, hogy mivel a CAMED a szárazdokkokat általános gazdasági érdekű szolgáltatás nyújtásához használja, az e szolgáltatásnyújtáshoz szükséges beruházás a szolgáltatás ellentételezésének minősül.

(165) Bár Olaszország az eljárás megindításáról szóló határozat után már nem állította, hogy a CAMED-nek közszolgáltatási kötelezettsége van, a teljesség kedvéért a Bizottság az alábbi preambulumbekezdésekben értékeli, hogy a CAMED-et támogató intézkedések kapcsán teljesül-e együttesen a négy Altmark-feltétel.

(166) Az első Altmark-feltétellel kapcsolatban elmondható, hogy a (129) preambulumbekezdésben említett minimumkövetelmények nem teljesülnek. Nevezetesen, nem történt meg azon közszolgáltatási kötelezettség jellegének és hatályának egyértelmű meghatározása, amellyel a CAMED-et állítólagosan megbízták. A koncesszió a kötelezettség meghatározásához csupán az 1994. november 14-i miniszteri rendelet 1 g. cikkének általánosan megfogalmazott rendelkezésére hivatkozik. Emiatt – bár lehet azzal érvelni, hogy a kötelezettség időtartamát meghatározza a koncesszió 30 éves időtartama – a jelen határozat (130) preambulumbekezdésében kifejtett okok miatt továbbra sincs egyértelműen meghatározva a feltételezett közszolgáltatási kötelezettség jellege és alkalmazási köre.

(167) Ami azt a kérdést illeti, hogy a feltételezett közszolgáltatási kötelezettségek tekinthetők-e általános gazdasági érdekű szolgáltatásnak, a Bizottság semmiképp nem gondolja, hogy a CAMED-nek közszolgáltatási kötelezettségi lennének. A szolgáltatást (szárazdokkok kezelését) a szokásos piaci viszonyok között működő más vállalkozások már kielégítően biztosítják és képesek kielégítően biztosítani. A szolgáltatás nem mutat speciális sajátosságokat a hajójavítási szolgáltatások magántulajdonosai vagy az ilyen létesítmények kezelői által nyújtott szolgáltatásokhoz képest, és nem piaci hiányosságot orvosol. Az olasz hatóságok nem szolgáltak bizonyítékokkal, amelyek azt mutatnák, hogy a CAMED olyan tevékenységet végez, amely a piacon nem érhető el az ár, a minőségi jellemzők, a folyamatosság és a szolgáltatáshoz való hozzáférés tekintetében hasonló feltételek mellett. Emellett a támogatott létesítmények semmiféle általános előnyt nem biztosítanak a társadalom számára, pusztán a nápolyi régióban működő hajótulajdonosoknak nyújtanak szolgáltatást. ([60])

(168) A második Altmark-feltétel kapcsán megemlítendő, hogy a 2004-es koncesszió kifejezetten nem tartalmaz olyan számszerűsítést vagy paramétert, amelyet előzetesen, objektív és átlátható módon határoztak volna meg azon ellentételezés összegének kiszámítása céljából, amelyet a PAN a CAMED-nek azért fizet, mert az köteles bármely más hajójavító vállalat számára nyílt hozzáférést biztosítani a szárazdokkhoz. A 2004-es koncesszió kifejezetten nem kapcsolja össze a szóban forgó kötelezettséget a PAN kérdéses beavatkozások végrehajtására vonatkozó kötelezettségvállalásával. A 2004-es koncesszió emellett nem azonosítja egyértelműen sem a CAMED által állítólagosan elszenvedett működési veszteséget, sem pedig a beavatkozások összegét.

(169) A Bizottság továbbá megjegyzi, hogy a túlkompenzáció kockázatát nem zárja ki az, hogy a beavatkozások finanszírozása a CAMED részére a szárazdokkokhoz való szabad hozzáférés biztosítására vonatkozó kötelezettség ellentételezése formájában történik (a túlkompenzáció kockázatának kizárását a harmadik Altmark-feltétel írja elő). A közszolgáltatási kötelezettség teljesítése során feltételezetten felmerülő működési költségek kiszámításának vagy becslésének hiányában nem lehetséges igazolni azt, hogy a beavatkozások céljára nyújtott beruházások összege megfelel ezen működési költségeknek (beleértve az észszerű nyereséget is).

([60]) Lásd 2011-es ÁGÉSZ-közlemény 50. bekezdését.

(170) A negyedik Altmark-feltétel kapcsán megemlítendő, hogy a CAMED a földkoncessziót közbeszerzési eljárás nélkül nyerte el, hogy Olaszország nem adta meg az információkat, amelyek szükségesek lettek volna annak megítéléséhez, hogy a beavatkozásokban eszközölt beruházások összege megfelel-e egy olyan átlagos, jól vezetett vállalkozás költségszintjének, amely más hajójavító vállalatok számára biztosít szabad hozzáférést szárazdokkokhoz.

(171) A Bizottság tehát megállapítja, hogy a négy feltétel nem teljesül együttesen, ezért a szóban forgó intézkedések a CAMED-nek nyújtott gazdasági előnynek minősülnek.

5.2.4. *A verseny torzítása és a kereskedelemre gyakorolt hatás*

(172) A hajójavítás olyan ágazatba tartozó gazdasági tevékenység, amely nyitva áll az uniós szintű verseny és kereskedelem előtt. Ennek következtében a CAMED-nek nyújtott előny alkalmas arra, hogy torzítsa a versenyt és hatással legyen az Unión belüli kereskedelemre.

5.2.5. *Az intézkedések létező támogatásnak minősítése*

(173) A jelen határozat PAN-ra vonatkozó 5.1.7. szakaszában elemzett okokból a Bizottság úgy véli továbbá, hogy a CAMED-nek előnyt jelentő intézkedések nem tekinthetők meglévő támogatásnak.

5.3. **Összeegyeztethetőség**

(174) A Bizottság megállapítja, hogy a szárazdokkok nem a közlekedési infrastruktúra részét képezik, hanem hajógyárak gyártási létesítményei, mivel nem közlekedési, hanem hajógyártási vagy hajójavítási célokat szolgálnak. A Bizottság ezért úgy véli, hogy – szemben az olasz hatóságok állításával (lásd a (86) preambulumbekezdést) – az intézkedések nem tekinthetők közvetlenül az EUMSZ 107. cikk (3) bekezdésének c) pontja szerinti, a közlekedési infrastruktúrának juttatott beruházási támogatásnak.

(175) A Bizottság továbbá azt is megállapítja, hogy a támogatás nem értékelhető az EUMSZ 107. cikk (2) bekezdésének b) pontja alapján, amely a természeti csapások vagy más rendkívüli események által okozott károk helyreállítására nyújtott támogatásra vonatkozik. A Bizottság megjegyzi, hogy egy támogatás e cikk szerinti összeegyeztethetősége csak abban az esetben állapítható meg, ha igen szigorú feltételek teljesülnek, többek között az, hogy a támogatás kizárólag a kérdéses esemény által közvetlenül okozott kárt kompenzálja, és nem vezet túlkompenzációhoz, amit ebben az ügyben nem bizonyítottak. ([61])

(176) A Bizottság emiatt úgy ítéli meg, hogy a PAN és a CAMED részére nyújtott támogatások összeegyeztethetőségének vizsgálatát először „A Bizottság közleménye – A közszolgáltatás ellentételezése formájában nyújtott állami támogatásról szóló európai uniós keretszabály" című dokumentum (a továbbiakban: a 2011-es ÁGÉSZ-keretszabály) alapján kell elvégezni ([62]).

(177) Amennyiben a 2011-es ÁGÉSZ-keretszabályban foglalt összeegyeztethetőségi feltételek nem teljesülnek, a Bizottság úgy véli, hogy a PAN és a CAMED részére nyújtott támogatások összeegyeztethetőségének ellenőrzése elvégezhető az egyes intézkedések nyújtásának idején a hajógyártási ágazatban nyújtott állami támogatásokra vonatkozó szabályok alapján is.

(178) A Bizottság megállapítja, hogy – Olaszország állításával szemben (lásd az (85) preambulumbekezdést – a PAN-nak juttatott egyedi támogatások odaítélésének időpontja nem a 413/1998. sz. törvény hatálybalépésének dátuma. Az említett törvény túlságosan általános, és a kedvezményezettre nem ruházhatja át a támogatás igénybevételének törvény szerinti jogát, mivel sem a konkrét kedvezményezetteket, sem a támogatási összegeket nem sorolja fel ([63]). A Bizottság ehelyett azt állapítja meg, hogy a kérdéses támogatás igénybevételének joga a 2001. május 2-i miniszteri rendelettel együtt értelmezendő 1999. december 27-i miniszteri rendeletből ered, amelynek elfogadása a 413/1998. sz. törvény által megállapított általános keretrendszeren belül történt (ezek a 413/1998. sz. törvény értelmében az intézkedés hatályos végrehajtási jogi aktusai).

(179) A 413/1998. sz. törvény 9. cikkének értelmében az érintett kikötői hatóságok kérése alapján az 1999. október 27-i miniszteri rendelet 1. cikke rendelkezik a mellékletben felsorolt kikötők bővítését, korszerűsítését és fejlesztését célzó infrastrukturális program elfogadásáról, valamint a mellékletben felsorolt források allokációjáról. E melléklet szerint a minisztérium 51,403 millió EUR (99,53 milliárd ITL) összeget tesz majd elérhetővé a nápolyi kikötő szárazdokkjain elvégzendő beruházási munkák céljára. A 2001 és 2017 közötti időszakban valamennyi kikötői infrastrukturális beruházás számára elérhetővé tett összegeket a 2001. május 2-i miniszteri rendelet írja elő, amelyet szintén a 413/1998. sz. törvény alapján fogadtak el. A PAN vonatkozásában e rendelet a teljes finanszírozás maximális összegét 102 millió EUR (197,5 milliárd ITL) összegben határozta meg. E rendeletek a PAN-t felruházták – többek között – azzal a joggal, hogy a miniszteri rendeletek mellékletében

([61]) A SA.39622 (2014/N) sz., állami támogatásról (Szlovén Köztársaság – az ónos eső által 2014 januárjában és februárjában okozott károk helyreállítására irányuló támogatás (a mezőgazdaság, az erdőgazdálkodás, a halászat és akvakultúra kivételével minden ágazat).
([62]) HL C 8., 2012.1.11., 15. o.
([63]) Lásd a C-245/16. sz., *NEREA* ügyben hozott ítélet (ECLI:EU:C:2017:521) 32. pontját.

meghatározott kikötőiinfrastruktúra-projektekhez (többek között a szóban forgó szárazdokkokat érintő projektekhez) kapcsolódó kölcsönök összegét a minisztérium általi visszatérítés útján visszaszerezze. E beruházási összegeket a 2004-es koncesszió idején a CAMED már megkapta, és a koncesszió maga is hivatkozik e beruházásokra, amelyeket már a 2001-es megállapodás is tartalmaz. Ennek megfelelően a PAN és a CAMED részére juttatott hajógyártási támogatás (a meglévő hajógyárak fejlesztése vagy korszerűsítése terén végrehajtandó beruházásokhoz nyújtott, a meglévő létesítmények produktivitásának javítását célzó regionális támogatás) összeegyeztethetősége az alábbiak alapján ítélhető meg:

(1) Az 1540/98/EK rendelet, amely 1999. január 1-jétől 2003. december 31-ig volt hatályban.

(2) A hajógyártáshoz nyújtott állami támogatás 2004-es keretszabálya, amely eredetileg 2004. január 1. és 2006. december 31. között lett volna alkalmazandó, de később két alkalommal – 2008. december 31-ig és 2011. december 31-ig – meghosszabbították.

(3) A hajógyártáshoz nyújtott állami támogatás 2011-es keretszabálya, amely a 2011. december 31-ig nyújtott be nem jelentett támogatásra volt alkalmazandó. E keretszabály alkalmazását 2014. június 30-ig meghosszabbították.

(4) 2014. július 1-jétől kezdődően a 2014–2020-as időszakra vonatkozó regionális állami támogatásokról szóló iránymutatás.

(180) Olaszország azzal érvel, hogy a hajógyártásnak nyújtott támogatás összeegyeztethetőségének értékelésére szolgáló alapot nem így kell alkalmazni, és hogy az összeegyeztethetőséget ehelyett közvetlenül az EUMSZ 107. cikke alapján, valamint az állami támogatás ágazatában elfogadott másodlagos jogszabályok rendelkezéseinek fényében kell értékelni ([64]). Olaszország említést tesz a második világháború idején történt bombázásokról, valamint hivatkozik földrengésekre, egy támogatott terület gazdaságának fejlesztésére, valamint a kikötői infrastruktúra korszerűsítésére és fejlesztésére.

(181) Az ítélkezési gyakorlat szerint a tagállam feladata felhívni a figyelmet arra, hogy egy nemzeti intézkedés körülményei eltérnek a vonatkozó iránymutatásokban előírtaktól, és hogy emiatt a Bizottságnak közvetlenül az EUMSZ 107. cikkének (3) bekezdése alapján kell értékelnie az intézkedést ([65]). Olaszország a második világháborús bombázásokra és földrengésekre hivatkozik mint a fenti iránymutatásoktól való eltérések okára; ezzel kapcsolatban a Bizottság már a (175) preambulumbekezdésben kifejtette, hogy az EUMSZ 107. cikk (2) bekezdésének b) pontjában meghatározott feltételek miért nem teljesülnek a szóban forgó intézkedések esetében. Azzal az érvvel kapcsolatban, amely szerint a kikötői infrastruktúra korszerűsítése és fejlesztése miatt értékelhetők az intézkedések közvetlenül az Szerződés alapján, a Bizottság a (174) preambulumbekezdésben már kifejtette, hogy a szárazdokkok nem közlekedési infrastruktúrák, és ezért nem értékelhetők közvetlenül az EUMSZ 107. cikk (3) bekezdésének c) pontja alapján. Végezetül, Olaszországnak azon érve kapcsán, amely az érintett támogatott régió gazdaságának fejlesztésére hivatkozik, a Bizottság megjegyzi, hogy e támogatást nem az intézkedés nyújtásának idején alkalmazandó regionális támogatási iránymutatások alapján kell értékelni, mivel a hajógyártási támogatásra – ahogy arra a (176) preambulumbekezdés is utal – ágazati szabályok vonatkoznak. Ezt a tényt a támogatás odaítélésnek idején érvényes regionális támogatási iránymutatások mindegyike egyértelműen jelezte. ([66]) Célszerű megoldás, hogy a hajógyártási eszközökhöz kapcsolódó támogatás értékelése a hajógyártás specifikus ágazati szabályai alapján, nem pedig a regionális támogatásokra vonatkozó általánosabb szabályok szerint történik, hiszen csak az ágazati iránymutatások képesek lefedni a sajátos ágazati jellemzőket, és ennek köszönhetően a legjobban kezelni a támogatással elérendő közös célkitűzést.

5.3.1. *A PAN-nak nyújtott támogatás összeegyeztethetőségének értékelése*

(182) Az egyik feltétel, amelynek teljesülnie kell ahhoz, hogy egy támogatást a 2011-es ÁGÉSZ-keretszabály alapján összeegyeztethetőnek lehessen nyilvánítani, az, hogy a támogatást az EUMSZ 106. cikkének (2) bekezdésében hivatkozott tényleges, pontosan meghatározott általános gazdasági érdekű szolgáltatás céljára kell nyújtani. Továbbá az általános gazdasági érdekű szolgáltatás esetében a megbízásnak olyan jogi aktus útján kell megtörténnie, amely meghatározza a közszolgáltatási kötelezettségeket és az ellentételezés kiszámításának módját, valamint az ellentételezés összege nem haladhatja meg a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítésének nettó költségét (beleértve az észszerű nyereséget is).

(183) Az 5.1.4. szakaszban szereplő érvek azt mutatják, hogy a Bizottság úgy ítéli, hogy Olaszország nyilvánvaló értékelési hibát követett el a PAN számára előírt közszolgáltatás meghatározása során. Emellett a vonatkozó

([64]) Olaszország itt a 2003/C 317/06. sz. közleményre (HL C 317., 2003.12.30., 11. o.), azon belül a 12. bekezdésre utal, amely szerint „hajógyártási támogatás az [EUMSZ 107. és 108.] cikkének és az e cikkek alapján elfogadott jogszabályoknak és intézkedéseknek értelmében adható."

([65]) A C-431/14. sz., *Görögország kontra Bizottság* ügyben hozott ítélet (ECLI:EU:C:2016:145) 70–72. pontja.

([66]) Lásd az Iránymutatás a 2007–2013 közötti időszakra vonatkozó nemzeti regionális támogatásokról című dokumentum 8. pontját (és 9. lábjegyzetét) (HL C 54., 2006.3.4., 13. o.): „(…) néhány további ágazat [a szállítás és a hajógyártás] is olyan specifikus szabályok tárgyát képezi, amelyek figyelembe veszik az érintett ágazatok sajátos helyzetét, és amelyek teljességgel vagy részben eltérnek ezen iránymutatástól", lásd A 2000 és 2006 közötti időszakra vonatkozó regionális állami támogatásokról szóló iránymutatás (HL C 74., 1998.3.10., 9. o.) 2.pontját: „Ezenkívül az iránymutatás körébe vont egyes ágazatokra a kifejezetten a konkrét ágazatot célzó szabályok is vonatkoznak."

jogszabályok semmilyen formában nem tüntetik fel a PAN számára a szárazdokkok kezelése fejében nyújtandó ellentételezés összegét vagy ezen összeg kiszámításának módját. Ezek alapján tehát nem állapítható meg, hogy a nyújtott ellentételezés a feltételezett közszolgáltatási kötelezettségek teljesítése során felmerülő releváns költségekre korlátozódik-e. Továbbá – ahogy arra a (167) preambulumbekezdés kitér – nem került sor a PAN feltételezett közszolgáltatási kötelezettségei jellegének, időtartamának és hatályának egyértelmű meghatározására.

(184) A Bizottság tehát azon a véleményen van, hogy az intézkedések nem felelnek meg valamennyi összeegyeztethetőségi feltételnek, és ezért a PAN-nak nyújtott támogatás kapcsán nem tekinthetők összeegyeztethetőnek a 2011-es ÁGÉSZ-keretszabály alapján.

(185) A Bizottság értékelte azt is, hogy az intézkedések összeegyeztethetőnek nyilváníthatók-e a vonatkozó hajógyártási szabályok alapján.

(186) A Bizottság megjegyzi, hogy tekintettel a támogatás odaítéléséről szóló jogi aktusokra (lásd a (25) és a (179) preambulumbekezdést), a különböző támogatásokra vonatkozó jogalap (a (179) preambulumbekezdés i. és ii. pontjában leírtak szerint) az 1540/98/EK rendelet és a hajógyártáshoz nyújtott állami támogatás keretszabálya ([67]). A Bizottság a továbbiakban ellenőrizte, hogy az összeegyeztethetőség megállapításához használt alapok feltételei egyenként teljesülnek-e.

(187) Egy támogatás a hajógyártási szabályok alapján akkor elfogadható, ha olyan beruházások céljára ítélik oda, amelyek meglévő gyárak fejlesztéséhez vagy korszerűsítéséhez kapcsolódnak, nem érinti az adott gyár(ak) pénzügyi szerkezetátalakítását, és célja a meglévő létesítmények produktivitásának javítása (az értékcsökkent eszközök puszta cseréje nem sorolható ide). ([68])

(188) Az olasz hatóságok kijelentették (lásd az (86) preambulumbekezdést), hogy a feltételezett támogatásnak nem az a célja, hogy egy hajógyár meglévő létesítményeinek produktivitását fokozza, hanem az, hogy bizonyos, az olasz állam kizárólagos tulajdonában álló kikötői infrastruktúra-elemeken specifikus fenntartási munkákat végezzenek el, illetve megakadályozzák azok elavulását. A beruházások tehát a hajógyártási szabályok alapján nem támogathatók.

(189) Olaszország továbbá nem bizonyította, hogy a támogatásnak ösztönző hatása van, vagyis hogy a támogatási kérelem benyújtására a munkálatok kezdete előtt került sor vagy hogy a támogatás a vonatkozó regionális támogatási iránymutatásokban meghatározott támogatható költségre korlátozódik (lásd a (89) preambulumbekezdést).

(190) Az e projektnek megítélt közfinanszírozás összege (44 138 854,50 EUR, vagyis a teljes beruházási költség 76,42 %-a) meghaladja a három egymást követő hajógyártási keretelvben a hajógyártási létesítmények számára nyújtható regionális beruházási támogatás maximális megengedhető támogatási intenzitását (amely az adott régió regionális támogatási státuszától függően 12,5 % és 22,5 % között mozog).

(191) Tekintettel arra, hogy a fent említett összeegyeztethetőségi feltételek nem teljesülnek, a Bizottság megállapítja, hogy a PAN-nak kedvező támogatási intézkedések a belső piaccal nem egyeztethetők össze.

5.3.2. *A CAMED-nek nyújtott támogatás összeegyeztethetőségének értékelése*

(192) Ahogy az 5.2.3. szakasz bemutatja, Olaszország nyilvánvaló értékelési hibát követett el, amikor azt vizsgálta, hogy a CAMED-nek nyújtott hajójavítási szolgáltatások közszolgáltatási kötelezettségnek minősülnek-e. Továbbá a vonatkozó jogszabályok semmilyen formában nem tüntetik fel a CAMED számára a szárazdokkokhoz való nyílt hozzáférés biztosításának kötelezettségéhez kapcsolódóan nyújtandó ellentételezés összegét vagy ezen összeg kiszámításának módját. Ezek alapján tehát nem állapítható meg, hogy a nyújtott ellentételezés a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítéséhez szükséges releváns költségeket nem haladja-e meg. A Bizottság megjegyzi, hogy a túlkompenzáció kockázatát nem zárja ki az, ha a beavatkozások finanszírozását (amelyből 44 138 854,50 EUR összeget az olasz állam biztosított, 13 621 000 EUR összeget pedig a PAN biztosított saját forrásaiból) a CAMED számára előírt kötelezettség (a szárazdokkokhoz való szabad hozzáférés biztosítása) ellentételezésének tekintik (lásd a (169) preambulumbekezdést). Továbbá – ahogy arra a (162) preambulumbekezdés kitér – nem került sor a feltételezett közszolgáltatási kötelezettségek jellegének és hatályának egyértelmű meghatározására.

(193) A Bizottság tehát azt állapítja meg, hogy a CAMED részére nyújtott feltételezett támogatás kapcsán az intézkedések a 2011-es ÁGÉSZ-keretszabály alapján nem tekinthetők összeegyeztethetőnek.

([67]) Lásd i. az 1540/98/EK rendeletet, amely 1999. január 1-jétől 2003. december 31-ig volt hatályban, és ii. a hajógyártáshoz nyújtott állami támogatás 2004-es keretszabályát, amely eredetileg 2004. január 1. és 2006. december 31. között volt alkalmazandó, de később két alkalommal – 2008. december 31-ig és 2011. december 31-ig – meghosszabbították.

([68]) Lásd az 1540/98/EK rendelet 7. cikkét, a hajógyártáshoz nyújtott állami támogatás 2003-as keretszabályának 26. bekezdését, a hajógyártáshoz nyújtott állami támogatás 2011-es keretszabályának 13. preambulumbekezdését; lásd továbbá a Szlovák Köztársaság által a Slovense lodenice Komarno esetében alkalmazandó C21/2006 (korábbi N 635/2005) sz. támogatásról szóló 2007/529/EC bizottsági határozatot.

(194) A CAMED-nek nyújtott támogatás hajógyártási szabályok alapján értékelt összeegyeztethetősége kapcsán a Bizottság megjegyzi, hogy a CAMED mint a támogatásban részesülő létesítmények kezelője és üzemeltetője – a csökkentett koncessziós díjak formájában – működési támogatásban részesült, amelyek célja azoknak a költségeknek a csökkentése volt, amelyeket a CAMED-nek máskülönben viselnie kellett volna. Az egyes intézkedések nyújtásának idején a hajógyártási ágazatban nyújtott állami támogatásokra vonatkozó szabályok (lásd a (179) preambulumbekezdést) nem rendelkeznek a hajógyártási létesítmények kezelői vagy használói számára nyújtandó működési támogatásról. A Bizottság ezért megállapítja, hogy a CAMED részére nyújtott támogatás nem tekinthető összeegyeztethető támogatásnak.

6. **KÖVETKEZTETÉS A TÁMOGATÁS MEGLÉTÉRŐL**

(195) A Bizottság megállapítja, hogy Olaszország jogellenesen, az EUMSZ 108. cikkének (3) bekezdését megsértve nyújtott beruházási támogatást a PAN részére.

(196) A Bizottság továbbá megállapítja, hogy Olaszország jogellenesen, az EUMSZ 108. cikkének (3) bekezdését megsértve nyújtott működési támogatást a CAMED részére.

(197) Nem azonosítható olyan jogalap, amely alapján az intézkedéseket a belső piaccal összeegyeztethetőnek lehetne nyilvánítani, ezért összeegyeztethetetlennek kell tekinteni őket.

7. **VISSZATÉRÍTTETÉS**

7.1. **Jogvesztő határidő**

(198) A Bizottság megjegyzi, hogy az olasz hatóságok szerint a vizsgált állami támogatás nem téríttethető vissza, mivel az eljárási rendelet 17. cikkében megállapított jogvesztő határidő lejárt.

(199) A 17. cikk (1) bekezdése szerint „a Bizottság támogatás-visszatéríttetésre vonatkozó hatásköre tízéves jogvesztő határidőn belül érvényesíthető." Azonban a 17. cikk (2) bekezdése szerint: „a jogvesztő határidő azon a napon kezdődik, amikor a jogellenes támogatást a kedvezményezettnek egyedi támogatás formájában vagy támogatási program részét képező támogatás formájában nyújtják. A Bizottság vagy a Bizottság kérésére eljáró tagállam jogellenes támogatással kapcsolatos intézkedései megszakítják a jogvesztő határidőt. A jogvesztő határidő minden megszakítástól számítva újra indul. A jogvesztő határidőt fel kell függeszteni, amíg a Bizottság határozata az Európai Unió Bírósága előtt függőben lévő eljárás alá tartozik."

(200) A Bizottság álláspontja szerint az olasz hatóságok érvei nem állják meg a helyüket. A Bizottság fellépései – az, hogy 2006 márciusában tájékoztatást kért, 2013-ban és 2014-ben két előzetes értékelő levelet küldött a panaszosnak, valamint további tájékoztatást kért az olasz hatóságoktól (lásd a (3), (5) és (6) preambulumbekezdést) – megszakították a jogvesztő határidőt, így a 10 éves jogvesztő határidő még nem járt le.

7.2. **A bizalomvédelem elve és a jogbiztonság;**

(201) Az eljárási rendelet 16. cikk (1) bekezdése értelmében vissza kell téríttetni minden olyan támogatást, amely a belső piaccal összeegyeztethetetlen.

(202) Az eljárási rendelet 16. cikkének (1) bekezdése azonban úgy rendelkezik, hogy *„a Bizottság nem követeli meg a támogatás visszafizettetését, amennyiben az ellentétes az uniós jog valamelyik általános elvével."* Ezzel kapcsolatban a Bíróság megállapította, hogy a Bizottság hivatalból köteles tekintetbe venni azokat a rendkívüli körülményeket, amelyek a 16. cikk (1) bekezdése értelmében indokolják a jogellenesen nyújtott támogatások visszatéríttetésének elrendelésétől való tartózkodást abban az esetben, ha e visszatéríttetés ellentmondana az uniós jog valamely alapelvének. ([69])

(203) A Bizottság megjegyzi, hogy Olaszország és a CAMED az eljárás megindításáról szóló határozattal kapcsolatos észrevételeikben azzal érveltek, hogy a Bizottság határozata jogellenes, és sérti a jó közigazgatás, a jogbiztonság és a bizalomvédelem általános alapelveit (lásd az (52)–(54) és a (91) preambulumbekezdést).

([69]) A 223/85. sz., *RSV kontra Bizottság* ügyben hozott ítélet (ECLI:EU:C:1987:502).

(204) A Bíróság ítélkezési gyakorlatának megfelelően a bizalomvédelem elvére való hivatkozás joga feltételezi, hogy az Unió illetékes hatóságai feljogosított és megbízható forrásból származó pontos, feltétlen és egybehangzó tájékoztatást nyújtottak az érintett személy számára. ([70]) Az ítélkezési gyakorlat szerint e tájékoztatások lehetnek kifejezettek (pl. egy tagállam közvetlen tájékoztatása egy bizonyos intézkedés érvényességéről) ([71]) vagy implicitek (pl. az eljárás indokolatlan elhúzódása, hasonló rendszerek korábbi elfogadása). ([72]) Valamely állami támogatás szabályszerűségébe vetett jogos bizalomra – rendkívüli körülményektől eltekintve – csak abban az esetben lehet hivatkozni, ha ezt a támogatást az EUMSZ 108. cikkben előírt eljárás betartásával nyújtották. ([73])

(205) A Bizottság megállapítja, hogy a kérdéses ügyben nem állt fenn a bizalomvédelem elvének megsértése. Ahogy azt a (147)–(150) preambulumbekezdés kifejti, az olasz hatóságok a Bizottságot nem értesítették. A Bizottság továbbá nem adott pontos, feltétlen és egybehangzó tájékoztatást arról, hogy az intézkedés nem minősül támogatásnak vagy összeegyeztethető támogatásnak minősül. ([74])

(206) Ahogy arra az eljárási rendelet 16. cikke is kitér, a jogbiztonság alapvető követelményének célja az uniós jog által szabályozott jogi helyzetek és jogviszonyok előreláthatóságának garantálása, és ezért megakadályozza azt, hogy a Bizottság bármeddig késlekedhessen jogkörének gyakorlásával. ([75])

(207) A Bizottság úgy véli, hogy tekintettel az ügy sajátos körülményeire, az olasz hatóságok vonatkozásában a jogbiztonság elvét nem vették megfelelően figyelembe.

(208) A Bizottság megállapítja, hogy bizonyítékok mutatják, hogy i. a Bizottság a szóban forgó intézkedések vizsgálata kapcsán késlekedett jogköreinek gyakorlásával és ii. az ügy 2013-as újbóli megnyitása előtt a Bizottság által az olasz hatóságoknak adott implicit jelzés félrevezethette azokat az intézkedések jogszerűségének vonatkozásában. ([76])

(209) Először is, a Bizottság a kérdéses intézkedések vizsgálata kapcsán késlekedett jogköreinek gyakorlásával: a Bizottság 2006 márciusában küldte meg tájékoztatási kérését, amelyre Olaszország 2006. április 3-án válaszolt, kimerítő információkat nyújtva, amelyek alapján a Bizottságnak meg kellett volna állapítania, hogy a vizsgált intézkedés valójában közpénzből nyújtott támogatás. A Bizottság szolgálatai azonban semmilyen módon nem kísérték figyelemmel a levelet, és az ügyet lezárták. Az ügyet csak hét évvel később, egy 2013 februárjában benyújtott hivatalos panasz nyomán nyitották meg újra. Az eljárás megindításáról szóló határozat kibocsátására végül 2016 júniusában került sor.

(210) Másodszor, az ügy 2013-as újbóli megnyitása előtt a Bizottság által az olasz hatóságoknak adott implicit jelzés félrevezethette azokat az intézkedések jogszerűségének vonatkozásában. Az olasz hatóságok 2006. április 3-i keltezésű levelükben kijelentették, hogy a szóban forgó szárazdokkok állami infrastruktúrának minősülnek, így nem tartoznak a hajógyártásról szóló irányelvek hatálya alá. Azonban az olasz hatóságok által a Bizottság rendelkezésére bocsátott információk alapján a Bizottságnak arra a következtetésre kellett volna jutnia, hogy a vizsgált intézkedés valójában a hajógyártó és hajójavító létesítményeknek közpénzből nyújtott támogatás volt, amely állami támogatásnak minősül és amelyről a Bizottságot értesíteni kellett volna. Tehát annak ellenére, hogy a Bizottság értesült a támogatott beruházási projekt jellegéről, a 2006-tól 2013-ig terjedő időszakban nem tett további lépéseket és nem folytatott további vizsgálatot, amivel Olaszországnak implicit módon azt jelezte, hogy helyesen minősítette a szárazdokkokat kikötői infrastruktúrának.

(211) A hét év alapján, amely ebben a konkrét esetben az olasz hatóságok által a Bizottság levelére adott válasz és a Bizottság által Olaszországnak küldött újabb információkérés között eltelt, Olaszország a Bizottság hallgatása miatt feltételezhette, hogy a Bizottság implicit módon megerősíti Olaszország eredeti álláspontját, miszerint az intézkedés nem tartozik az állami támogatások körébe. Jóllehet elvben az, hogy a Bizottság nem reagál egy tagállam válaszára, önmagában még nem jelenti a jogbiztonság elvnek megsértését, egyértelműen látszik, hogy ebben a konkrét esetben a Bizottság nem csak tétlen volt, hanem a Bizottság szolgálatai implicit jelzést is adtak

([70]) A C-537/08 P. sz., *Kahla Thuringen* Porzellan ügyben hozott ítélet (ECLI:EU:C:2010:769) 63. pontja és a hivatkozott ítélkezési gyakorlat.
([71]) A 267/85. sz., *Van den Bergh en Jurgens kontra Bizottság* ügyben hozott ítélet (ECLI:EU:C:1987:121) 44. pontja.
([72]) A 223/85. sz., *RSV kontra Bizottság* ügyben hozott ítélet (ECLI:EU:C:1987:502).
([73]) A C-630/11 P–C-633/11 P. sz., *HGA Srl és társai* egyesített ügyekben hozott ítélet (ECLI:EU:C:2013:387) 134. pontja.
([74]) A bizalomvédelem elvének meghatározása kapcsán lásd a Bíróság 265/85. sz., *Van den Bergh en Jurgens kontra Bizottság* ügyben hozott ítéletének (ECLI:EU:C:1987:121) 44. pontját, a C-152/88. sz., *Sofrimport kontra Bizottság* ügyben hozott ítéletének (ECLI:EU:C:1990:259) 26. pontját, a Törvényszék T-290/97. sz., *Mehibas Dordtselaan kontra Bizottság* ügyben hozott ítéletének (ECLI:EU:T:2000:8) 59. pontját és a T- 223/00. sz., *Kyowa Hakko Kogyo kontra Bizottság* ügyben hozott ítéletének (ECLI:EU:T:2003:194) 51. pontját; a jogellenesen végrehajtott támogatás kedvezményezettei jogos bizalmának hiánya kapcsán lásd a Bíróság C-183/02 P. és C-187/02 P. sz., *Demesa és Territorio Histórico de Álava kontra Bizottság* egyesített ügyekben hozott ítéletének (ECLI:EU:C:2004:701) 44. és 45. pontját, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlatot.
([75]) Lásd a Bíróság C-74/00 P. és C-75/00 P. sz., a *Falck and Acciaierie di Bolzano kontra Bizottság* egyesített ügyekben hozott ítéletének (ECLI:EU:C:2002:524) 140. pontját.
([76]) Lásd a Franciaország által a francia adótörvénykönyv 39 CA. cikke alapján biztosított támogatási rendszerről – C46/2004 (ex NN 65/2004) állami támogatás – szóló, 2006. december 20-i 2007/256/EK bizottsági határozatot (HL L 112., 2007.4.30., 41. o.), és a C-408/04 P.sz., *Bizottság kontra Salzgitter* ügyben hozott ítélet (ECLI:EU:C:2008:236) 106. pontját.

Olaszországnak, aminek következtében rendkívüli körülmények álltak be. Ennek következtében i. a Bizottság döntéshozatali folyamatának hét évig tartó késlekedése (vagyis az, hogy az olasz hatóságok 2006. április 3-i keltezésű első levelére nem érkezett reakció) és ii. a Bizottság tétlensége, amelyet a jelen ügy konkrét körülményei között úgy is lehetett értelmezni, hogy hallgatólagosan elfogadásra került az, ahogy az olasz hatóságok az intézkedések értékeléséhez kapcsolódó jogi keretrendszert azonosították és értelmezték, együttesen kételyt vethetett fel az intézkedések jogszerűségével kapcsolatban, és visszatarthatta az olasz hatóságokat attól, hogy lépéseket tegyenek annak érdekében, hogy a kérdéses intézkedéseket megfelelő időben összhangba hozzák az állami támogatásokra vonatkozó szabályokkal.

(212) Ezért – a jelen ügy sajátos körülményei és a fenti tényezők összessége alapján, valamint az uniós jog által szabályozott jogi helyzetek és jogviszonyok előreláthatóságának garantálása érdekében – a Bizottság megállapítja, hogy a jelen ügy sajátos körülményei miatt Olaszország nem köteles visszatéríteni azokat a PAN-nak vagy a CAMED-nek juttatott, az 5. pontban hivatkozott nem összeegyeztethető támogatásokat, amelyek nyújtására még azelőtt került sor, hogy a Bizottság 2013. február 28-án tájékoztatást kért Olaszországtól (újra megnyitva ezzel az ügyet).

(213) A 2013. február 28. után nyújtott támogatások vonatkozásában azonban az összeegyeztethetetlen támogatást minden esetben vissza kell fizettetni a kedvezményezettekkel. A Bizottság megállapítja, hogy a részletes tájékoztatáskérés 2013. február 28-i megküldése után az olasz hatóságoknak már minden információ birtokukban volt a Bizottságnak a támogatás jogszerűségével és összeegyeztethetőségével kapcsolatos kételyeiről.

(214) Azonban – ahogy a fenti (178) preambulumbekezdésben szerepel – a Bizottság megállapítja, hogy a PAN részére minden kérdéses intézkedést 2013. február 28. előtt nyújtottak, vagyis azelőtt, hogy a Bizottság a 2013-as hivatalos panasz nyomán tájékoztatást kért volna Olaszországtól. A CAMED esetében is 2013. február 28. előtt került sor az összes szóban forgó intézkedés nyújtására, mivel a CAMED a 2004-es koncesszió értelmében kapta meg a támogatás igénybevételének törvény szerinti jogát. Tehát a jelen ügy tárgyát képező támogatási intézkedések egyikét sem 2013. február 28. után nyújtották.

7.3. **A PAN és a CAMED által visszatérítendő támogatás**

(215) A jelen ügyben bemutatott sajátos körülmények fényében – ahogy azt a (207)–(211) preambulumbekezdés és a (214) preambulumbekezdésben foglalt következtetés kifejti – Olaszország nem köteles támogatást visszatéríttetni sem a PAN-nal, sem a CAMED-del. Ugyanezen okok miatt a jelen határozat nem zárja ki azon jövőbeni kifizetéseket, amelyek a PAN részére a 2013. február 28. előtt odaítélt konkrét összegeket érintik (amely összegek odaítélése a 2001. május 2-i miniszteri rendelettel történt, amely együtt értelmezendő 1999. október 27-i miniszteri rendelettel, amelynek elfogadására a 413/1998. sz. törvény által megállapított általános keretrendszeren belül került sor), illetve a CAMED részére (a 2004-es koncessziós megállapodással) a 2013. február 28. előtt odaítélt összegeket érintik.

(216) Mindazonáltal ha Olaszország további támogatási intézkedéseket kíván végrehajtani a nápolyi kikötő kapcsán, akkor természetesen köteles az EUMSZ 108. cikkének (3) bekezdése szerint tájékoztatni a Bizottságot ezekről az intézkedésekről, hogy az értékelhesse azok közös piaccal való összeegyeztethetőségét (kivéve, ha az intézkedések csoportmentesség keretében mentesülnek a tájékoztatási kötelezettség alól).

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

(1) Összeegyeztethetetlen a belső piaccal az az állami támogatás, amely az Olaszország által a PAN-nak nyújtott beruházási támogatás formájában valósult meg (és odaítélésére a 2001. május 2-i miniszteri rendelettel együtt értelmezendő 1999. október 27-i miniszteri rendelettel került sor, amelyet a 413/1998. sz. törvény által megállapított általános keretrendszeren belül fogadtak el) és amelyet Olaszország jogellenesen, az Európai Unió működéséről szóló szerződés 108. cikkének (3) bekezdését megsértve hajtott végre.

(2) Összeegyeztethetetlen a belső piaccal az állami támogatás, amely a nápolyi kikötői hatóságoktól beszedett indokolatlanul alacsony koncessziós díjak formájában valósult meg és a CAMED-et részesítette előnyben, és amelyet Olaszország jogellenesen, a CAMED és a PAN által 2004. július 29-én aláírt 2004-es koncessziós szerződés útján, az Európai Unió működéséről szóló szerződés 108. cikkének (3) bekezdését megsértve hajtott végre.

2. cikk

Olaszország nem köteles visszatéríteni az 1. cikkben említett támogatást.

3. cikk

Ennek a határozatnak az Olasz Köztársaság a címzettje.

Kelt Brüsszelben, 2018. szeptember 20-án.

a Bizottság részéről
Margrethe VESTAGER
a Bizottság tagja