KOMMISSIONENS BESLUT (EU) 2019/422

av den 20 september 2018

om det statliga stöd SA 36112 (2016/C) (f.d. 2015/NN) som Italien har genomfört till förmån för hamnmyndigheten i Neapel och Cantieri del Mediterraneo SpA.

[delgivet med nr C(2018) 6037]

(Endast den italienska texten är giltig)

(Text av betydelse för EES)

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DETTA BESLUT

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (nedan kallat *EUF-fördraget*), särskilt artikel 108.2 första stycket,

med beaktande av avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, särskilt artikel 62.1 a,

efter att i enlighet med nämnda artiklar ha gett berörda parter tillfälle att yttra sig [1] och med beaktande av dessa synpunkter, och

av följande skäl:

1. FÖRFARANDE

(1) I mars 2006 begärde kommissionen upplysningar från de italienska myndigheterna om potentiellt statligt stöd till Cantieri del Mediterraneo SpA (CAMED) gällande planerade arbeten på en torrdocka i Neapels hamn (torrdocka nr 3). Efter de italienska myndigheternas svar av den 3 april 2006 agerade inte kommissionen och undersökte heller inte saken utifrån synpunkterna från Italien, och kommissionens avdelningar avslutade ärendet internt eftersom stödet inte ansågs inbegripa statligt stöd. Italien har aldrig formellt anmält de aktuella åtgärderna till kommissionen.

(2) Den 21 januari 2013 uttryckte en fartygsreparatör med verksamhet i Neapels hamn sin oro avseende den finansiering som offentliga myndigheter i Italien lämnat till tre investeringsprojekt som påståtts ha genomförts mellan 2006 och 2014 för att renovera tre torrdockor (*bacini di carenaggio*) som CAMED drivit genom ett koncessionsavtal. Ärendet registrerades som SA.36112 (2013/CP) – Påstått stöd till Cantieri del Mediterraneo. Den 27 juni 2013 lämnade klaganden ytterligare upplysningar till kommissionen.

(3) Mellan den 28 februari 2013 och den 12 juni 2013 begärde kommissionen upplysningar från de italienska myndigheterna mot bakgrund av klagandens påståenden.

(4) Den 21 oktober 2013 meddelade kommissionens avdelningar klaganden om sina preliminära slutsatser om det påstådda statliga stödet till CAMED och informerade klaganden om att de påstådda åtgärderna, på grundval av den information som fanns tillgänglig vid tidpunkten, inte tycktes utgöra stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget eftersom förekomsten av en fördel för CAMED föreföll utesluten. Kommissionens avdelningar förklarade att det i det skedet inte fanns några tecken på att driftsstöd hade beviljats på operatörsnivå, eftersom CAMED inte tycktes vara befriade från kostnader som företaget normalt sett skulle behöva bära i sin löpande förvaltning eller normala verksamhet.

(5) Mellan den 19 november 2013 och den 10 februari 2015 lämnade klaganden ytterligare upplysningar. Klaganden uttryckte i synnerhet oro över att åtgärderna utgjorde olagligt investeringsstöd till hamnmyndigheten i Neapel och olagligt driftsstöd till CAMED. Kommissionens avdelningar begärde ytterligare upplysningar från de italienska myndigheterna den 17 juni 2014, den 14 november 2014 och den 12 mars 2015, och de italienska myndigheterna besvarade dessa begäranden den 1 augusti, den 3 och 29 september 2014, den 11 februari 2015 och den 10 juni 2015. Eftersom tillgänglig information visade att den offentliga finansieringen redan hade beviljats underrättade kommissionens avdelningar den 4 juni 2015 Italien om att åtgärderna skulle registreras som olagligt stöd (2015/NN) – Investeringsstöd till hamnmyndigheten i Neapel och Cantieri del Mediterraneo SpA, och att de tillämpliga förfaranderegelrna var de som fastställdes i kapitel III i rådets förordning (EG) nr 659/1999 [2].

---

[1] EUT C 369, 7.10.2016, s. 78.

[2] Rådets förordning (EG) nr 659/1999 av den 22 mars 1999 om tillämpningsföreskrifter för artikel 108 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EGT L 83, 27.3.1999, s. 1). Denna förordning har ersatts av rådets förordning (EU) 2015/1589 av den 13 juli 2015 om tillämpningsföreskrifter för artikel 108 i EUF-fördraget (EUT L 248, 24.9.2015, s. 9).

(6) Den 21 september 2015 mötte kommissionens avdelningar de italienska myndigheterna, och kommissionen lämnade en begäran om ytterligare upplysningar den 7 oktober 2015, vilken besvarades av de italienska myndigheterna den 9 november 2015. Den 11 november 2015 mötte kommissionens avdelningar klaganden.

(7) Genom en skrivelse av den 28 juni 2016 underrättade kommissionen de italienska myndigheterna om sitt beslut att inleda det förfarande som föreskrivs i artikel 108.2 i EUF-fördraget avseende stödet.

(8) Kommissionens beslut att inleda förfarandet (nedan kallat *beslutet att inleda förfarandet*) offentliggjordes i *Europeiska unionens officiella tidning* ([3]) den 7 oktober 2016. Kommissionen uppmanade berörda parter att inkomma med sina synpunkter på stödet/åtgärderna i fråga.

(9) Kommissionen mottog synpunkter från två berörda parter: CAMED och klaganden. Kommissionen vidarebefordrade dessa till de italienska myndigheterna, som gavs tillfälle att bemöta dem; de italienska myndigheternas kommentarer mottogs genom en skrivelse av den 12 januari 2017.

(10) Kommissionen skickade ytterligare frågor till Italien den 9 och 16 november 2017, som de italienska myndigheterna besvarade den 24 november 2017.

2. DETALJERAD BESKRIVNING AV STÖDET

2.1 Bakgrund och mottagare av stöd

(11) Neapels hamn är belägen i regionen Kampanien och administreras av hamnmyndigheten i Neapel.

(12) I Neapels hamn finns tre torrdockor som ägs av staten (torrdockor nr 1, 2 och 3) och två flytdockor som ägs av två privata aktörer (dockor nr 5 och 6).

(13) Torrdockor nr 1, 2 och 3 används för fartygsreparationer av CAMED och i princip vilken annan fartygsreparatör som helst i enlighet med förordningen om driften av fartygsreparationsdockorna i Neapels hamn ([4]), som antogs 2002 och senare ändrades (nedan kallad *2002 års förordning*) ([5]). Enligt de italienska myndigheterna måste alla torrdockor i Neapels hamn göras tillgängliga för alla intresserade användare (t.ex. andra fartygsreparatörer) på grundval av vissa på förhand bestämda och objektiva regler.

(14) De italienska myndigheterna förklarade att torrdockorna var i mycket dåligt skick efter att Fincantieri-gruppen – en av de största aktörerna inom varvsindustrin vid denna tidpunkt – i slutet av det senaste seklet beslutade sig att dra sig ur Neapels hamn. Vid denna tidpunkt bedrev CAMED ([6]) hamnreparationsverksamhet i Neapels hamn genom en markkoncession som gällde från 1909 till 2008. Enligt de italienska myndigheterna gick CAMED med på att investera i området under förutsättning att hamnmyndigheten i Neapel genomförde ett antal strukturinvesteringar i torrdockor nr 1, 2 och 3. Efter en begäran som CAMED lämnade till hamnmyndigheten i Neapel 1999 gick den senare med på att utföra arbeten för att modernisera och göra torrdocka nr 3 i skick att användas (nedan kallat *2001 års överenskommelse*) ([7]).

(15) År 2001 begärde CAMED tillstånd från hamnmyndigheten i Neapel för att utföra ett antal arbeten på dockorna i utbyte mot en förlängning på 40 år av den befintliga markkoncessionen (*concessione demaniale*). Hamnmyndigheten i Neapel inledde efter CAMED:s begäran det administrativa förfarande som krävs enligt italiensk lag för tilldelning av markkoncessioner ([8]). Hamnmyndigheten i Neapel offentliggjorde i kommunens register och i sitt eget register under 20 dagar (från den 18 januari 2002 till den 6 februari 2002) CAMED:s begäran om en markkoncession tillsammans med affärsplanen. I offentliggörandet uppmanades berörda parter att lämna sina synpunkter eller alternativa förslag. Enligt förfarandet ska vid invändningar eller klagomål beslutet om tilldelning av en koncession fattas av behörig minister.

(16) Eftersom inga synpunkter lämnades till hamnmyndigheten i Neapel efter offentliggörandet av CAMED:s begäran beviljade hamnmyndigheten CAMED markkoncession (*atto di concessione demaniale*) nr 125 av den 29 juli 2004 (nedan kallad *2004 års koncession*) för drift och användning av de tre torrdockorna, med skyldighet att göra dem tillgängliga för alla intresserade användare (t.ex. andra fartygsreparatörer) i enlighet med 2002 års förordning.

([3]) Se fotnot 1.
([4]) *Regolamento per l'esercizio dei bacini di carenaggio*, http://porto.napoli.it/wp-content/uploads/2015/05/RegolamentoBacini.pdf.
([5]) Den senaste ändringen av förordningen gjordes 2012, http://porto.napoli.it/wp-content/uploads/2015/06/Ordinanza_N.6_03-04-2012.pdf.
([6]) De italienska myndigheterna förklarade att företaget genomgick ett antal företagsomvandlingar och bytte namn vid ett flertal tillfällen. För enkelhetens skull används i beslutet namnet ”CAMED” för att beteckna företaget, även om det tidigare haft ett annat namn (Bacini Napoletani SpA).
([7]) Överenskommelse (*Convenzione*) mellan hamnmyndigheten i Neapel och Bacini Napoletani SpA (dvs. CAMED) av den 12 juni 2001. Enligt 2001 års överenskommelse har CAMED drivit torrdocka nr 3 sedan åtminstone 1959.
([8]) Artikel 36 i sjölagen (*Codice navale*) och artikel 18 i förordningen om sjölagen (*Regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione marittima*).

CAMED gick med på att den tidigare markkoncession som gällt från 1909 avslutades. Enligt 2004 års koncession har CAMED rätt att driva och använda torrdockorna i 30 år från och med den 28 juli 2003 i stället för i de 40 år som begärts i utbyte mot en årlig markanvändningsavgift som beräknas på grundval av fasta lagstadgade parametrar (euro/m²) med en årlig justering för inflationen, i enlighet med ministerdekret av den 15 november 1995. Den markanvändningsavgift som betalats under perioden 2004–2017 visas i tabell 1:

Tabell 1

Koncessionsavgifter

(i euro)

År	Årlig koncessionsavgift
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) Enligt artikel 1 i 2004 års koncession ger koncessionens varaktighet möjlighet till avskrivning av tidigare investeringar och av ett nytt investeringsprogram från CAMED med ett värde på 24 miljoner euro (47 662 miljoner italienska lire) ([9]). Enligt 2004 års koncession gav CAMED även en garanti (*cauzione*) på 275 000 euro gällande de skyldigheter som fastställs i koncessionen.

(18) Enligt artikel 3 i 2004 års koncession åtar sig hamnmyndigheten i Neapel att fram till 2006 genomföra strukturarbeten i det område som CAMED har beviljats koncession för, närmare bestämt att i) anpassa pumpstationen för dockor nr 1 och 2, ii) bygga en ny certifierad dockport (*barche-porte*) för dockor nr 1, 2 och 3, iii) renovera väggar (*paramenti*) och bädd (*platea*) för docka nr 2, iv) utföra strukturell renovering av kajer (*banchine*) och väggar för docka nr 2 och kaj 33b.

(19) Efter beslutet att inleda förfarandet har de italienska myndigheterna förtydligat att CAMED genomfört investeringar på 24 610 420 euro i enlighet med 2004 års koncession och ytterligare investeringar på 17 931 075 euro fram till 2016.

2.2 **Klagandens påstående om statligt stöd**

(20) I sin första inlaga hävdade klaganden att CAMED tagit emot stöd på två nivåer: i) som operatör (dvs. förvaltare av torrdockorna) genom minskade kostnader för renovering av infrastrukturen (driftsstöd), och ii) som användare av infrastrukturen (dvs. som fartygsreparatör) eftersom infrastrukturen, som i princip skulle vara öppen för alla företag som slutanvändare på icke-diskriminerande grund, i själva verket bara användes av CAMED. Klagomålet innehöll även antitrustrelaterade påståenden som inte är relevanta för det aktuella beslutet och för vilka klaganden har varit mottagare i ett separat beslut som antogs den 24 juli 2014.

([9]) Det investeringsbelopp som anges i 2004 års koncession uppgår i själva verket till 24 miljoner euro och inte 24 000, som anges i beslutet att inleda förfarandet.

(21) Enligt klaganden härrörde den fördel som CAMED fick från att följande arbeten utfördes (nedan kallade *ingripandena*):

(1) Ingripande nr 1: Strukturell ombyggnad av vissa delar av torrdocka nr 3 (stödbelopp: 12 928 537 euro).

(2) Ingripande nr 2: Anpassning av pumpstationerna i dockorna nr 1 och 2, förnyelse av kajmuren invid docka nr 2 (stödbelopp: 23 170 000 euro).

(3) Ingripande nr 3: Reparation och förstärkning av den inre kajen i docka nr 3 (*Molo Cesario Console*) (stödbelopp: 13 000 000 euro).

(22) Genom sin inlaga av den 19 november 2013 utökade klaganden omfattningen av sitt klagomål och hävdade att ingripandena inneburit stöd till hamnmyndigheten i Neapel, i linje med kommissionens rättspraxis ([10]). Enligt klaganden förekom även stöd till koncessionshavaren (CAMED), eftersom koncessionen inte hade beviljats genom ett offentligt, öppet, transparent och icke-diskriminerande anbudsförfarande. Klaganden framhöll vidare avsaknaden av bevis på att den markanvändningsavgift som CAMED betalade uteslöt förekomsten av någon fördel. Enligt klaganden medger inte metoden i den nationella lagstiftningen för att fastställa markanvändningsavgifter (se skäl 16) att någon hänsyn tas till det ökade värdet för infrastrukturen efter eventuella ingripanden, eftersom avgiften utgörs av ett fast belopp i euro per kvadratmeter.

(23) Den 1 oktober 2015 lämnade klaganden även in en förteckning över beslut som hamnmyndigheten i Neapel hade fattat (beslut nr 308/2015, nr 181/2015, nr 233/2015, nr 277/2015, nr 279/2015, nr 281/2015, nr 293/2015, nr 302/2015) om arbeten som skulle utföras i torrdockorna, som bevis för överträdelsen av genomförandeförbudet.

2.3 **Italiens kommentarer om det påstådda statliga stödet/finansieringen av investeringsprojekten och den rättsliga grunden**

(24) Innan beslutet att inleda förfarandet antogs förtydligade de italienska myndigheterna att bara vissa delar av de planerade renoveringsarbetena för torrdocka nr 3 hade slutförts 2006, efter ett offentligt upphandlingsförfarande (ingripande nr 1), medan de arbeten som planerats genom ingripandena 2 och 3 inte hade slutförts vid den tidpunkten. Av hela det projekt som överenskommits med CAMED i 2001 års överenskommelse och 2004 års koncession hade i själva verket bara en av delarna genomförts helt och hållet.

(25) Enligt Italien hade hamnmyndigheten i Neapel redan 1998 beviljats den lagliga rätten till finansiering i enlighet med artikel 9 i lag nr 413/1998, enligt vilken transport- och sjöfartsministeriet (nedan kallat *ministeriet*) ska anta ett investeringsprogram för hamnar baserat på begäranden från hamnmyndigheter ([11]). Investeringsprogrammet förefaller att ha antagits genom två förordningar utfärdade av ministeriet och har därefter ändrats. I den första förordningen, av den 27 oktober 1999 ([12]) (nedan kallad *ministerdekretet av den 27 oktober 1999*) listas 20 hamnar som får statlig finansiering, och i den andra förordningen ([13]) (nedan kallad *ministerdekretet av den 2 maj 2001*) utökas förteckningen till 25 hamnar. Enligt dessa förordningar är det tillåtet för hamnmyndigheter att låna eller begära andra finansiella transaktioner på totalt 100 miljarder italienska lire (cirka 51 miljoner euro). Ministeriet skulle göra direkta återbetalningar till de finansinstituten varje år ([14]). Enligt Italien beviljades därför åtgärderna till förmån för hamnmyndigheten i Neapel 1998 genom lag nr 413/1998.

(26) Efter beslutet att inleda förfarandet lämnade Italien ytterligare förtydliganden om investeringsbeloppen från den italienska staten och hamnmyndigheten i Neapel.

Ingripande nr 1

(27) De italienska myndigheterna uppgav att arbetena i ingripande nr 1 påbörjades den 21 oktober 2002 och avslutades den 24 januari 2006. Vid tidpunkten då detta beslut antogs uppgick kostnaderna till 12 859 854,50 euro.

([10]) Klaganden hänvisade bland annat till kommissionens beslut i ärendet om statligt stöd nr SA.34940 (N/2012) – Italien – *Porto di Augusta* av den 19 december 2012 (EUT C 77, 15.3.2013, s. 1).

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

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

([13]) "Decreto 2 maggio 2001 Ripartizione delle risorse di cui all'art. 9 della legge n. 413 del 1998, 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]) Ytterligare finansiering beviljades senare även genom artikel 54 punkt 1 i lag nr 488/1999, artikel 144 punkt 1 i lag nr 388/2000 och artikel 36 i lag nr 166/2002.

Ingripande nr 2

(28) Ingripande nr 2 har medfinansierats av ministeriet med ett belopp av 14 971 621,41 euro. Beloppet 5 498 378,59 euro, som hamnmyndigheten i Neapel delvis skulle betala ut och sedan få ersättning för av ministeriet, har emellertid inte betalats av ministeriet.

(29) För ingripande nr 2 tillhandahöll hamnmyndigheten i Neapel egna medel på 2 700 000 euro (beslut nr 89/2016 av den 22 mars 2016) och 5 830 000 euro (beslut nr 175/2017 av den 31 maj 2017).

(30) Arbetena i ingripande nr 2 påbörjades den 5 november 2012 och har ännu inte avslutats. Vid tidpunkten då detta beslut antogs uppgick kostnaderna till 11 192 515,79 euro. Den totala kostnaden för detta ingripande beräknas komma att uppgå till 29 000 000 euro.

Ingripande nr 3

(31) Ingripande nr 3 har delvis finansierats via hamnmyndigheten i Neapels egna medel (5 091 000 euro, som tillhandahållits genom beslut nr 356/2014 av den 24 december 2014).

(32) I december 2017 hade arbetena i ingripande nr 3 ännu inte påbörjats (arbetena hade tilldelats den 19 juli 2017) och kostnaderna dittills uppgick till 6 880,50 euro. Den totala kostnaden för detta ingripande beräknas komma att uppgå till 15 900 000 euro.

(33) Den totala kostnaden för investeringsprojektet (dvs. alla tre ingripandena) är 57 759 874,50 euro och är uppdelad i tre delar, vilket framgår av tabell 2.

Tabell 2

Planerade offentliga investeringar

Ingripande	Belopp	Utbetalat?	Utbetalningsdatum	Planerad investeringskostnad
1. Strukturell ombyggnad av vissa delar av torrdocka nr 3.	9 760 629,57	Ja	8.1.2003 21.12.2004 14.7.2005 26.10.2005 12.12.2011	12 859 854,50
	3 099 224,93	Ja	31.12.2002 26.4.2004 19.4.2005 6.10.2005 24.4.2006	
2. Anpassning av pumpstationerna i dockorna nr 1 och 2, förnyelse av kajmuren invid docka nr 2.	8 300 000,00	Ja	4.8.2006 27.12.2006 29.12.2006	29 000 000,00
	6 671 621,41	Ja	1.9.2011 22.3.2013 17.12.2014	
	2 700 000,00 (eget bidrag hamnmyndigheten i Neapel)	Ja	23.3.2016	
	5 498 378,59 (utbetalas av hamnmyndigheten i Neapel och ersätts av italienska staten)	Nej	Ej tillämpligt	
	5 830 000,00 (eget bidrag hamnmyndigheten i Neapel)	Ja	31.5.2017	

Ingripande	Belopp	Utbetalat?	Utbetalningsdatum	Planerad investeringskostnad
3. Reparation och förstärkning av den inre kajen i docka nr 3.	10 809 000,00	Ja	18.11.2014	15 900 000
	5 091 000,00 (eget bidrag hamnmyndigheten i Neapel)	Ja	24.12.2014	
Total finansiering från hamnmyndigheten i Neapel				13 621 000,00
Total finansiering från italienska staten				**44 138 854,50**
Summa				**57 759 854,50**

(34) Mot bakgrund av ovanstående uppgår den finansiering från den italienska staten som redan beviljats eller anslagits för detta projekt till 44 138 854,50 euro. Finansieringen har i huvudsak skett i form av direkta återbetalningar från ministeriet till finansinstituten för de lån som hamnmyndigheten i Neapel tagit och i form av direkta bidrag till hamnmyndigheten från den italienska statsbudgeten. De italienska myndigheterna förklarade att det återstående beloppet på 13 621 000 euro (varav 2 700 000 euro och 5 830 000 euro för ingripande nr 2 och 5 091 000 euro för ingripande nr 3) tillhandahölls av hamnmyndigheten i Neapel från egna medel som samlats in i samband med den ekonomiska verksamheten i form av förvaltning av hamnen.

2.4 **Skäl till att inleda förfarandet**

(35) Den 28 juni 2016 antog kommissionen ett beslut att inleda en formell granskning med avseende på ovanstående åtgärder för att utröna om dessa åtgärder utgör statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget och huruvida de är förenliga med den inre marknaden.

2.4.1 *Tvivel angående förekomsten av stöd till hamnmyndigheten i Neapel*

(36) I beslutet att inleda förfarandet drog kommissionen den preliminära slutsatsen att åtgärderna utgör statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget, eftersom hamnmyndigheten i Neapel mottog statliga medel för att uppgradera anläggningar för fartygsreparationer som utnyttjas kommersiellt av hamnmyndigheten. Hamnmyndigheten i Neapel kan – i egenskap av en enhet som utför en ekonomisk verksamhet på uppdrag av sin ägare, dvs. den italienska staten – klassificeras som ett företag. Denna överföring förefaller därför vara en överföring av statliga medel och kan tillskrivas staten.

(37) Enligt beslutet att inleda förfarandet förefaller den offentliga finansieringen ge hamnmyndigheten i Neapel en ekonomisk fördel. Kommissionen uttryckte tvivel om huruvida hamnmyndigheten i Neapel måste tillhandahålla allmännyttiga tjänster som är klart definierade och uppfyller de fyra kumulativa Altmark-kriterierna. Den tjänst som tillhandahålls av hamnmyndigheten i Neapel (dvs. uthyrning av anläggningar för fartygsreparation i utbyte mot ersättning) uppvisar inga särdrag jämfört med andra ekonomiska verksamheter. Kommissionen uttryckte tvivel huruvida i) hamnmyndigheten i Neapel faktiskt hade skyldighet att tillhandahålla en allmännyttig tjänst och att denna skyldighet är klart definierad, ii) parametrarna för beräkningen av ersättningen har fastställts på förhand på ett objektivt och öppet sätt, iii) ersättningen inte är högre än vad som är nödvändigt för att täcka de kostnader som uppstått i samband med tillhandahållandet av den allmännyttiga tjänsten, med hänsyn till intäkterna i samband med detta och till en rimlig vinst för att fullgöra denna skyldighet, iv) operatören har valts ut genom ett offentligt upphandlingsförfarande eller kostnaderna för att tillhandahålla den allmännyttiga tjänsten är begränsade till kostnaderna för ett genomsnittligt företag (som är välskött och innehar de för uppgiften nödvändiga transportmedlen).

(38) Kommissionen konstaterade preliminärt att investeringsprojektet ger hamnmyndigheten i Neapel möjlighet att fortsätta sin ekonomiska verksamhet att hyra ut torrdockorna, ett verksamhetsområde som är öppet för konkurrens och handel på unionsnivå, och att åtgärden kan snedvrida konkurrensen och påverka handeln inom unionen.

(39) I beslutet att inleda förfarandet ansåg kommissionen att en klassificering av åtgärderna som statligt stöd inte skulle strida mot artikel 345 i EUF-fördraget, i vilken principen om lika behandling av offentliga och privata enheter fastslås. Kommissionen konstaterade preliminärt att ett betraktande av åtgärderna som statligt stöd inte förefaller att diskriminera offentliga ägare, eftersom privata ägare med samma verksamhet också skulle ha varit tvungna att utarbeta en affärsplan på förhand och bara hade genomfört investeringen om den visade att den var lönsam. Om så inte vore fallet skulle både offentliga och privata ägare kunna komma i fråga för förenligt stöd under förutsättning att alla de villkor som föreskrivs i tillämpliga regler om statligt stöd till varvsindustrin är uppfyllda.

(40) I beslutet att inleda förfarandet ansåg kommissionen även preliminärt att åtgärderna i fråga inte kunde betraktas som befintligt stöd i den mening som avses i artikel 1 b i förordning (EU) 2015/1589 (nedan kallad *förfarandeförordningen*), eftersom offentligt stöd till anläggningar för fartygsbyggnad eller fartygsreparationer betraktades som statligt stöd även före domen i målet Leipzig-Halle.

2.4.2 *Tvivel angående förekomsten av stöd till CAMED*

(41) I fråga om möjligheten att det förekommit stöd till CAMED konstaterade kommissionen i beslutet att inleda förfarandet att det offentliga stödet till hamnmyndigheten i Neapel hade befriat den från investeringskostnader som andra privata ägare till anläggningar för fartygsreparationer på marknaden skulle behöva betala till fullo, vilket medförde att hamnmyndigheten kunde kräva lägre avgifter av CAMED.

(42) Åtgärderna i fråga kan tillskrivas staten (dvs. de beviljades av hamnmyndigheten i Neapel, som är en del av statsförvaltningen även om enheten i fråga är juridiskt oberoende från andra offentliga myndigheter). I beslutet att inleda förfarandet konstaterade kommissionen även att hamnmyndigheten i Neapel kan ha avstått från statliga medel genom att tillhandahålla CAMED torrdockorna till ett pris som eventuellt låg under marknadsnivån.

(43) Avsaknaden av ett anbudsförfarande och det faktum att den markanvändningsavgift som CAMED betalar till hamnmyndigheten i Neapel beräknas på grundval av fasta lagstadgade parametrar innebar att kommissionen intog den preliminära ståndpunkten att avtalsarrangemanget mellan hamnmyndigheten i Neapel och CAMED skulle kunna ge CAMED en ekonomisk fördel jämfört med marknadsvillkoren genom att tillhandahålla renoverade torrdockor till ett pris som eventuellt ligger under marknadsnivån. Även om det skulle kunna godtas att CAMED genomförde vissa investeringar i utbyte mot att ingripandena genomfördes, fanns det inget som tydde på att värdet av de investeringar som CAMED genomförde för hamnmyndigheten i Neapel tillsammans med markanvändningsavgiften motsvarar värdet av de ingripanden som hamnmyndigheten utför för CAMED. Kommissionen uppmanade således de italienska myndigheterna och tredje parter att lämna in synpunkter på dessa preliminära slutsatser.

(44) I beslutet att inleda förfarandet uttryckte kommissionen tvivel om huruvida åtgärderna till stöd för CAMED kumulativt uppfyller de fyra Altmark-kriterierna.

(45) Kommissionen konstaterade också att åtgärderna skulle kunna snedvrida konkurrensen och påverka handeln inom unionen.

2.4.3 *Tvivel angående stödets förenlighet*

(46) Vad gäller förenligheten ansåg kommissionen preliminärt att torrdockor inte är transportinfrastruktur utan produktionsanläggningar för varv, eftersom de används för fartygsbyggnad eller fartygsreparationer och inte för transportändamål. Följaktligen kunde stödet inte bedömas direkt i enlighet med artikel 107.3 c i EUF-fördraget som ett investeringsstöd för transportinfrastruktur.

2.4.3.1 Förenligheten hos stödet till hamnmyndigheten i Neapel

(47) Kommissionen uttryckte tvivel om huruvida stödet till hamnmyndigheten i Neapel var förenligt enligt 2011 års rambestämmelser om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse och enligt de regler för statligt stöd till varvsindustrin som gällde vid den tidpunkt då respektive åtgärd beviljades. I beslutet att inleda förfarandet ansåg kommissionen preliminärt att beviljandet i princip skedde när var och en av investeringarna togs med i investeringsprogrammet på hamnmyndigheternas begäran. Kommissionen ansåg att det saknades tillräcklig information om detta och uppmanade Italien att lämna uppgift om datumen för när respektive åtgärd/ingripande beviljades.

(48) Oavsett detta uttryckte kommissionen tvivel om att åtgärderna i fråga var helt förenliga, eftersom stödnivån tycktes överskrida den högsta tillåtna stödnivån för regionalt investeringsstöd till varvsanläggningar (till vilket de tre efterföljande ramarna hänvisar), oavsett den exakta tidpunkten då respektive åtgärd beviljades och enligt följande grunder för förenlighet som kunde vara tillämpliga för stöd till varvsindustrin:

— Rådets förordning (EG) nr 1540/98 ([15]), som var i kraft från den 1 januari 1999 till den 31 december 2003.

([15]) Rådets förordning (EG) nr 1540/98 av den 29 juni 1998 om fastställande av nya regler för stöd till varvsindustrin (EGT L 202, 18.7.1998, s. 1).

— 2004 års rambestämmelser för statligt stöd till varvsindustrin, som ursprungligen gällde från den 1 januari 2004 till den 31 december 2006 och som därefter förlängdes två gånger, till den 31 december 2008 och till den 31 december 2011 ([16]).

— 2011 års rambestämmelser för statligt stöd till varvsindustrin ([17]), som gällde för icke-anmält stöd beviljat efter den 31 december 2011. Tillämpningsperioden för dessa rambestämmelser har förlängts till den 30 juni 2014 ([18]).

— Riktlinjerna för statligt regionalstöd för 2014–2020 från och med den 1 juli 2014 ([19]).

(49) Eftersom Italien inte lämnade de uppgifter som behövdes för att fastställa ett tydligt datum för beviljandet hade kommissionen ingen möjlighet att genomföra en fullständig bedömning av förenligheten eftersom korrekt rättslig grund inte kunde fastslås. I beslutet att inleda förfarandet noterade kommissionen att det inte kunde uteslutas att åtminstone delar av åtgärderna kunde förklaras vara förenliga enligt relevanta bestämmelser om statligt stöd och uppmanade de italienska myndigheterna att tillhandahålla en bedömning av förenligheten för varje åtgärd.

2.4.3.2 Förenligheten hos stödet till CAMED

(50) Kommissionen uttryckte tvivel om huruvida åtgärderna var förenliga enligt 2011 års rambestämmelser om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse när det gäller det påstådda stödet till CAMED.

(51) Eftersom kommissionen inte helt kunde utesluta att åtminstone delar av åtgärderna riktade till hamnmyndigheten i Neapel kunde förklaras förenliga enligt de relevanta bestämmelser om statligt stöd som gällde för varvsindustrin vid den tidpunkt då åtgärderna beviljades, kunde det inte uteslutas att denna bedömning även kunde påverka bedömningen av stödet till CAMED. Kommissionen uppmanade de italienska myndigheterna att lämna en bedömning av förenligheten för varje åtgärd (gällande CAMED) på grundval av tillämplig lagstiftning, beroende på datumen för beviljandet av respektive åtgärd.

3. **KOMMENTARER FRÅN ITALIEN**

3.1 **Synpunkter på beslutet att inleda förfarandet**

(52) Enligt de italienska myndigheterna strider beslutet att inleda förfarandet mot unionens primärrätt och de allmänna principerna om god förvaltning, rättssäkerhet, skydd för berättigade förväntningar och ett effektivt domstolsskydd. Enligt Italien skulle ett beslut av kommissionen i praktiken upphäva ett tidigare beslut om att avsluta ärendet som kommissionen antog 2006 ([20]).

(53) Italien hävdar vidare att det är en allmän princip i unionsrätten att förfaranden avslutas inom en rimlig tid ([21]), vilket förhindrar att kommissionen efter eget gottfinnande förlänger den preliminära granskning som inleds efter att ett klagomål om påstått icke-anmält statligt stöd mottagits, såvida ett sådant stöd inte har bedömts vara olagligt ([22]). Enligt de italienska myndigheterna är så inte fallet i det aktuella ärendet.

(54) De italienska myndigheterna hänvisar till artikel 16.1 i förfarandeförordningen, enligt vilken kommissionen inte ska återkräva stödet om detta skulle stå i strid med en allmän princip i unionsrätten.

3.1.1 *Om förekomsten av stöd till hamnmyndigheten i Neapel*

(55) När det gäller förekomsten av stöd till hamnmyndigheten i Neapel förklarade Italien att hamnmyndigheter inte är företag utan icke-ekonomiska offentliga organ (*enti pubblici non economici*) som lyder under offentlig rätt (t.ex. lag nr 84/1994, den italienska ramlagen om hamnar) ([23]). De nationella hamnmyndigheterna är administrativt, organisatoriskt, rättsligt, budgetmässigt och ekonomiskt oberoende. Den italienska staten gav hamnmyndigheterna ett institutionellt mandat att på statens vägnar och endast utifrån ett allmänintresse administrera, reglera och kontrollera hamnarna i Italien. Hamnmyndigheterna utnyttjar därför inte statens fastighetstillgångar kommersiellt utan administrerar dem bara för att uppfylla det institutionella mandat som de har getts.

([16]) EUT C 317, 30.12.2003, s. 11. Se även tillkännagivandet från kommissionen om förlängning av rambestämmelserna för statligt stöd till varvsindustrin (EUT C 260, 28.10.2006, s. 7), och tillkännagivandet från kommissionen om förlängning av rambestämmelserna för statligt stöd till varvsindustrin (EUT C 173, 8.7.2008, s. 3).
([17]) EUT C 364, 14.12.2011, s. 9.
([18]) Se meddelande från kommissionen om förlängd tillämpning av rambestämmelserna för statligt stöd till varvsindustrin (EUT C 357, 6.12.2013, s. 1).
([19]) EUT C 209, 23.7.2013, s. 1.
([20]) Se dom i mål C-222/92, SFEI, ECLI:EU:C:1994:396.
([21]) Se dom i mål T-156/94, Aristrain mot kommissionen, ECLI:EU:T:1999:53.
([22]) Se dom i mål C-362/09 P, Athinaïki Techniki mot kommissionen, ECLI:EU:C:2010:783.
([23]) Se *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) Enligt de italienska myndigheterna erbjuder hamnmyndigheterna inga varor eller tjänster på en marknad och utför därför ingen ekonomisk verksamhet. Enligt artikel 6 i lag nr 84/1994 kan hamnmyndigheter varken direkt eller indirekt bedriva någon hamnverksamhet ([24]). Administrationen av italienska hamnar är dessutom enligt lag begränsad till att utföras av den hamnmyndighet som har behörighet i området. Även om hamnmyndigheterna uppfyller sitt institutionella mandat att administrera italienska hamnar agerar de enligt Italien emellertid inte på en marknad som är utsatt för konkurrens, eftersom i) ingen annan part får utföra denna verksamhet och ii) de är förbjudna att utföra ekonomisk verksamhet inom sektorer som är öppna för konkurrens.

(57) Enligt de italienska myndigheterna är markanvändningsavgiften (*canone demaniale*) inte en ersättning för tillhandahållande av ekonomiska tjänster utan snarare ett vederlag för att få utnyttja offentlig egendom. Att ta ut denna avgift på statens vägnar ingår i det institutionella mandat som hamnmyndigheterna har getts.

(58) Enligt de italienska myndigheterna skulle verksamheten bara kunna betraktas som ekonomisk om avgifterna var kommersiella avgifter som hamnmyndigheterna själva kunde besluta om och som beräknades på grundval av marknadsvärdet ([25]). I det aktuella ärendet fastställs emellertid avgifterna genom ministerdekret nr 595/1995 baserat på fasta parametrar som rör ytan för den fastighet för vilken en koncession har beviljats. Avgifterna tillämpas av alla italienska hamnmyndigheter för alla koncessioner, oavsett hur koncessionshavaren tänker använda marken i fråga eller vilka vinster eller förluster som eventuellt görs. Avgiften är därför en del av den övergripande skattebelastningen för företag som bedriver verksamhet på statligt ägd mark, inte bara inom varvsindustrin. De italienska myndigheterna påpekar också att avgiften inte kan fastställas på grundval av marknadsvärde, eftersom det inte finns någon marknad när det gäller ägarskap eller förvaltning av offentliga tillgångar.

(59) Italien förklarar vidare att åtgärderna inte var selektiva, eftersom arbetena med torrdockorna i Neapels hamn är en av flera investeringar som den italienska staten har gjort i sina tillgångar, som inte bara rör hamnar. Den italienska staten finansierar det särskilda underhållet för en mängd olika offentliga tillgångar, bland annat (i enlighet med sjöfartslagen och civillagen) de italienska hamnarna, inbegripet murade dockor.

(60) Offentlig finansiering för arbeten för att bygga ut, modernisera och uppgradera hamnar fördelas på grundval av lag nr 413/1998 (och refinansieras i enlighet med lag nr 388/2000 och lag nr 166/2002) och har varit tillgänglig för alla italienska hamnmyndigheter ([26]). Det särskilda underhållet av torrdockorna nr 1, 2 och 3 är inget investeringsbeslut som fattats för ändamålet, utan utgör en intern överföring av medel till offentliga myndigheter i enlighet med det nationella rättssystemet, där det fastställs att staten äger och ansvarar för administrationen av hamnar. Enligt de italienska myndigheterna kan kommissionen inte enligt artikel 107 i EUF-fördraget motsätta sig åtgärder som inte är selektiva utan har allmän räckvidd och som är ett uttryck för ekonomisk- och industripolitiska val som görs av enskilda medlemsstater.

(61) När det gäller en möjlig ekonomisk fördel för hamnmyndigheten i Neapel anser de italienska myndigheterna att kostnaderna för de särskilda renoveringsarbetena – enligt lag nr 84/1994 och lag nr 112/1998 ([27]) – bärs av ägaren, dvs. den italienska staten, och inte av förvaltaren av infrastrukturen. Den offentliga finansieringen av de särskilda underhållskostnaderna minskar därför inte någon börda för hamnmyndigheten och beviljar den inte heller någon fördel.

(62) Enligt Italien finns dessutom ingen ekonomisk fördel för hamnmyndigheten i Neapel eftersom åtgärderna är nödvändiga för att utföra tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse, dvs. för förvaltningen av torrdockor (inom ramen för det mandat och de förbud som ålagts hamnmyndigheten genom lag nr 84/1994). Enligt Italien anges uttryckligen i den nationella lagstiftningen att denna verksamhet som utförs av alla italienska hamnmyndigheter ligger inom ramen för tillhandahållande av tjänster av allmänt ekonomiskt intresse. Genom åtgärderna beviljas därför inte hamnmyndigheten i Neapel någon selektiv ekonomisk fördel jämfört med andra italienska hamnmyndigheter.

([24]) Enligt denna lag är de italienska hamnmyndigheternas huvudsakliga funktion att a) planera, koordinera och främja de kommersiella och industriella verksamheter som utförs i hamnen, b) upprätthålla den allmänna tillgången till infrastruktur och utrymmen, och c) uppdra åt tredje parter och kontrollera hamnverksamhet som syftar till att mot betalning tillhandahålla tjänster av allmänt intresse till hamnanvändare.

([25]) De italienska myndigheterna hänvisar till domen i målet T-128/98, Aéroports de Paris mot kommissionen, ECLI:EU:T:2000:290. Enligt Italien är möjligheten för en förvaltare att fritt bestämma storleken på avgiften från potentiella infrastrukturanvändare en nödvändig och oundgänglig förutsättning för att klassificera avgiften som kommersiell och verksamheten som ekonomisk.

([26]) Enligt Italien har de nationella myndigheterna, inom ramen för den nationella plan för att uppgradera de italienska hamnarna som fastställts genom antagandet av lag nr 413/1998, anslagit medel för att genomföra infrastrukturarbeten för att bygga ut, modernisera och uppgradera hamnar och gett hamnmyndigheterna tillstånd att investera i infrastrukturarbeten i hamnarna till ett sammanlagt belopp på runt 50 miljoner euro om året.

([27]) Enligt artikel 5 i lag nr 84/1994 och artikel 104 i lagdekret nr 112/1998 åläggs endast staten den ekonomiska bördan för att utföra särskilda ombyggnadsåtgärder på offentlig infrastruktur som den är ensam ägare till.

(63) De italienska myndigheterna hänvisar till protokoll 26 till EUF-fördraget, där nationella myndigheter ges stor frihet rörande tjänster av allmänt ekonomiskt intresse, och anser att kommissionens roll begränsas till kontroll av uppenbara felaktigheter. Enligt Italien är det inte uthyrning av infrastruktur mot ekonomisk ersättning eller hamnmyndigheten i Neapels direkta användning av infrastrukturen för varvsverksamhet som utgör tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse. Tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse är den enligt lag nr 84/1994 ålagda skyldigheten för italienska hamnmyndigheter att förvalta torrdockor på den italienska statens vägnar, och i synnerhet skyldigheten att utföra och säkerställa det särskilda underhållet av dessa statliga tillgångar i enlighet med allmänintresset.

(64) Den offentliga finansiering som staten beviljat för att göra det möjligt att reparera torrdockorna nr 1, 2 och 3 medförde inte någon fördel för hamnmyndigheten i Neapel, eftersom den bara utgjorde en överföring av medel inom den offentliga förvaltningen för att utföra särskilda funktioner som hamnmyndigheterna tilldelats av staten, eller, alternativt, en återbetalning av kostnader som hamnmyndigheten ådragit sig för att uppfylla de skyldigheter som ålagts alla hamnmyndigheter genom lag nr 84/1994.

(65) När det gäller renoveringsarbetena har de italienska myndigheterna förklarat att den offentliga finansieringen inte överstiger vad som är absolut nödvändigt för att ersätta de kostnader som hamnmyndigheten i Neapel ådragit sig. Kontrakten för arbetena tilldelades på grundval av ett offentligt anbudsförfarande (som ledde till en minskning av kostnaderna jämfört med den ursprungliga uppskattningen). Utöver investeringarna från hamnmyndigheten i Neapel har CAMED dessutom gjort betydande kompletterande investeringar på över 40 miljoner euro.

(66) När det gäller den institutionella uppgiften att förvalta hamnarna på statens vägnar uppgav Italien vidare att denna uppgift enligt artiklarna 28 och 29 i sjöfartslagen och artiklarna 822 och 823 i civillagen inte kan tilldelas andra enheter än hamnmyndigheterna och än mindre göras till föremål för ett anbudsförfarande. Koncessionen för de statliga tillgångarna i fråga tilldelades däremot till CAMED i enlighet med nationell lagstiftning ([28]) och genom ett öppet, offentligt och transparent förfarande i enlighet med unionens principer.

(67) Italien anser också att åtgärderna inte har snedvridit konkurrensen och inte heller påverkat handeln mellan medlemsstaterna. Den italienska hamnsektorn har inte liberaliserats och de italienska hamnmyndigheterna verkar därför inte i en konkurrensutsatt sektor. Enligt de italienska myndigheterna begick kommissionen ett misstag när de i beslutet att inleda förfarandet klassificerade verksamheten som uthyrning i stället för beviljande av koncession för statliga tillgångar. Till skillnad från en hyrestagare som hyr en tillgång måste en koncessionshavare följa allmänintresset och vara föremål för kontroller från hamnmyndighetens sida i enlighet med offentlig rätt.

(68) Italien anser vidare att kommissionen underlåtit att ta hänsyn till skillnaderna mellan hur olika medlemsstater förvaltar sina hamnar. I avsaknad av en enhetlig strategi på unionsnivå har Italien valt att behålla förvaltningen av hamnsektorn i offentlig regi. Eftersom hamnsektorn i Italien inte har liberaliserats och hamnmyndigheterna inte verkar i en konkurrensutsatt sektor anser Italien därför att åtgärderna inte har snedvridit konkurrensen eller påverkat handeln mellan medlemsstaterna i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget.

(69) De italienska myndigheterna anser att det skulle strida mot artikel 345 i EUF-fördraget, som fastslår principen om lika behandling av offentliga och privata enheter, om åtgärderna skulle klassificeras som statligt stöd. En privat ägare skulle kunna investera så mycket han eller hon önskade medan investeringar som staten gör i sin egen infrastruktur alltid skulle betraktas som statligt stöd. De italienska myndigheterna delar inte kommissionens preliminära uppfattning att privata ägare normalt sett endast skulle genomföra investeringar som var lönsamma (ett exempel skulle kunna vara investeringar för att förbättra företagets image).

(70) Italien uppger vidare att artikel 345 i EUF-fördraget innebär att ingen medlemsstat genom unionsrätten kan åläggas krav på privatisering eller försäljning av tillgångar som medlemsstaten valt att behålla i offentlig regi, i synnerhet i avsaknad av gemensamma åtgärder för att liberalisera sektorn. All annan tolkning skulle strida mot den allmänna principen om likabehandling enligt vilken det är olagligt att behandla omständigheter på samma sätt trots att det finns påtagliga skillnader.

(71) Kommissionen får inte heller hindra medlemsstater från att underhålla sådana tillgångar. Rätten att bibehålla sina tillgångar i användbart skick och se till att de fungerar effektivt är central i äganderätten, som nu också skyddas av Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna, en primär rättskälla som även är bindande för unionens institutioner.

([28]) Koncessionen beviljades i enlighet med artikel 36 i sjölagen (*Codice navale*) och artikel 18 i förordningen om sjölagen (*Regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione marittima*).

(72) När det gäller klassificeringen av åtgärderna som befintligt stöd påpekar Italien att kommissionen – i de preliminära slutsatser som skickades till klaganden 2013 – uppgav att de berörda torrdockorna utgör en del av de offentligägda kustområdena. De italienska myndigheterna påpekar att kommissionen själv fram till domen i målet Leipzig-Halle betraktade investeringar i infrastruktur, inbegripet hamnområden, som en verksamhet som inte omfattades av artikel 107 i EUF-fördraget. Under den period då besluten om arbetena på torrdockorna nr 1, 2 och 3 i Neapels hamn fattades (dvs. före 2001), utgjorde offentligt stöd till infrastruktur normalt sett inte stöd, utan var snarare allmänna åtgärder som härrörde från statens suveränitet i fråga om ekonomisk politik, planering av markanvändning och markutnyttjande.

(73) De italienska myndigheterna hänvisar också till tillkännagivandet om begreppet statligt stöd ([29]), där det konstateras att offentliga myndigheter på grund av den osäkerhet som rådde före domen i målet Aéroports de Paris hade berättigade skäl att anse att den offentliga finansiering av infrastruktur som beviljats före denna dom inte utgjorde statligt stöd och att sådana åtgärder följaktligen inte behövde anmälas till kommissionen. Italien anser därför att dessa åtgärder inte kan ifrågasättas på grundval av bestämmelserna om statligt stöd mot bakgrund av principerna om rättssäkerhet och skydd för berättigade förväntningar ([30]).

(74) När det gäller kommissionens preliminära slutsats i beslutet att inleda förfarandet att statligt stöd till anläggningar för fartygsbyggnad eller fartygsreparationer alltid har betraktats som statligt stöd (även före domen i målet Leipzig-Halle), hade de italienska myndigheterna följande synpunkter. Enligt Italien hänvisar kommissionen felaktigt till kommissionens beslut 94/374/EG ([31]) i beslutet att inleda förfarandet. Enligt Italien innebär beslutet att olika offentliga stödåtgärder för att stödja anläggningar för fartygsreparationer i en torrdocka kan omfattas av artikel 107 i EUF-fördraget. Beslutet avsåg anläggningarna, dvs. hamnens suprastruktur (flyttbara strukturer, kranar osv.) som ägs av enskilda koncessionshavare, inte statligt ägd hamninfrastruktur. Beslutet nämner uttryckligen att i) offentlig finansiering till den enhet som förvaltar en italiensk hamn rör förvaltning av regional infrastruktur och utgör därför inte statligt stöd, och ii) åtgärder för finansiering av infrastruktur som ska anläggas av ett offentligt organ inte kan betraktas som statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget, vilket bekräftar att kommissionen själv fram till domen i målet Leipzig-Halle betraktade investeringar i infrastruktur, inbegripet hamnområden, som en verksamhet som inte omfattades av artikel 107 i EUF-fördraget.

(75) Italien upprepar sitt argument att de italienska hamnmyndigheterna inte verkar på en marknad som är öppen för konkurrens. I enlighet med fast rättspraxis utgör stödåtgärder som genomförs på en icke-liberaliserad marknad befintligt stöd som bara kan betraktas som oförenligt *ex nunc* och som därmed inte behöver återbetalas.

3.1.2 *Om förekomsten av stöd till CAMED*

(76) När det gäller det påstådda stödet till CAMED förklarade de italienska myndigheterna att de särskilda arbetena för renovering av torrdockorna enligt italiensk lag ingår i ägarens ansvar (dvs. statens) och inte i ansvaret hos operatören av infrastrukturen. På samma sätt som när det gäller hyresavtal ingår normala arbeten i operatörens ansvarsområde, medan ägaren måste tillse att infrastrukturen är lämplig för den användning som operatören har tillåtits under hela den tid koncessionsavtalet gäller. När koncessionsperioden löper ut är infrastrukturen fortfarande statens egendom. Enligt de italienska myndigheterna är så fallet inte bara för 2004 års koncession som CAMED tilldelades, utan för alla de koncessioner som rör användning och drift av statlig egendom ([32]).

(77) Italien hävdar därför att åtgärderna har en allmän och övergripande omfattning, eftersom alla italienska hamnmyndigheter (inte bara den i Neapel), i enlighet med den offentliga modell som den italienska lagstiftaren har valt för organisationen av hamnsektorn, alltid har tagit emot, och fortsätter att ta emot, offentliga medel avsedda att finansiera infrastrukturarbeten på statligt ägda tillgångar. Av detta följer att alla företag (inte bara CAMED) med verksamhet i hamnområdena i alla italienska hamnar (inte bara Neapel) och i alla ekonomiska

([29]) Kommissionens tillkännagivande om begreppet statligt stöd som avses i artikel 107.1 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUT C 262, 19.7.2016, s. 1).

([30]) Italien noterar att domen i målet Aéroports de Paris beskriver förvaltning av flygplatser och inte anläggning av infrastruktur som en ekonomisk verksamhet. Det är därför nödvändigt att åtminstone hänvisa till domen i målet Leipzig-Halle. De italienska myndigheterna fortsätter att argumentera mot att denna dom överförs på hamnsektorn, eftersom det finns en mycket stor risk att en tillämpning av den skulle innebära att medlemsstaternas hela ekonomiska politik och industripolitik omfattades av reglerna för statligt stöd, vilket skulle påverka unionens och medlemsstaternas respektive ansvarsområden på ett sätt som vore till nackdel för medlemsstaterna.

([31]) Kommissionens beslut 94/374/EG av den 2 februari 1994 om den sicilianska regionallagen nr 23/1991 om särskilt stöd till industrin och artikel 5 i den sicilianska regionallagen nr 8/1991 om bl.a. finansiering av Sitas (EGT L 170, 5.7.1994, s. 36), (ej översatt till svenska).

([32]) De italienska myndigheterna har också gett exempel på liknande situationer där andra koncessionshavare som bedriver verksamhet i Neapels hamn har tecknat liknande avtal enligt vilka arbeten på olika delar av infrastrukturen har finansierats av hamnmyndigheten. De italienska myndigheterna nämner särskilt ett koncessionsavtal som hamnmyndigheten tecknat med klaganden i detta ärende om varvsverksamhet i Neapels hamn, där (rutin)undershållsarbeten är koncessionshavarens ansvar medan hamnmyndigheten gått med på att finansiera anläggningen av en ny torrdocka (särskilt arbete).

sektorer (inte bara varvsindustrin) har haft ”förmån” av ”stöd” som är identiskt med det som CAMED påstås ha fått. Enligt de italienska myndigheterna har alla ekonomiska aktörer som tilldelats en koncession för statlig egendom i) deltagit i ett öppet och konkurrensutsatt förfarande, ii) haft möjlighet att använda ytor, tillgångar och infrastruktur som har anlagts och reparerats med statliga medel och iii) betalat en markanvändningsavgift i enlighet med nationell lagstiftning. CAMED har därför inte erhållit någon selektiv fördel jämfört med andra företag som i faktiskt och rättsligt hänseende befinner sig i en jämförbar situation, såsom andra varv, terminaloperatörer, rederier osv. ([33]) Enligt 2002 års förordning är CAMED dessutom skyldig att bevilja andra aktörer tillträde till statligt ägd infrastruktur på lika villkor och på grundval av transparenta och icke-diskriminerade prioritetskriterier och enligt offentliggjorda taxor, vilket enligt de italienska myndigheterna än en gång visar att åtgärderna inte är selektiva.

(78) Den markanvändningsavgift som CAMED betalar för att använda statlig egendom har fastställts i enlighet med nationell lagstiftning och i synnerhet med ministerdekret nr 595/1995. Hamnmyndigheten i Neapel hade heller ingen möjlighet att kräva lägre avgifter från CAMED, eftersom avgiften inte är en kommersiell avgift som förhandlats fram av parterna i linje med avgifterna på marknaden. Markanvändningsavgiften bestäms på ett objektivt sätt och är densamma för alla koncessioner för kustområden för denna typ av verksamhet, dvs. på ett icke-selektivt sätt. Åtgärden minskade därför inte de kostnader som måste bäras av hamnmyndigheten i Neapel och gjorde det inte heller möjligt för hamnmyndigheten att ta ut lägre avgifter av CAMED.

(79) Dessutom anser de italienska myndigheterna att det inte är nödvändigt att koncessionshavare av statligt ägda tillgångar under koncessionsperioden investerar ett belopp som sammantaget med den avgift som betalas motsvarar beloppet för något eventuell särskilt underhållsarbete som utförs av staten som enda ägare av tillgången. Koncessionshavaren har inte någon skyldighet att – för att under begränsad tid få använda tillgången – bära samma ekonomiska bördor som en ägare för att behålla tillgångarna i användbart skick och därmed öka deras värde.

(80) De italienska myndigheterna konstaterar vidare att det i beslutet att inleda förfarandet inte tas någon hänsyn till det faktum att CAMED, trots att det inte var nödvändigt, utöver de investeringar som genomförts av hamnmyndigheten i Neapel har genomfört en omfattande investeringsplan på mer än 40 miljoner euro.

(81) Enligt de italienska myndigheterna fick CAMED ingen fördel genom investeringsprojektet, eftersom CAMED beviljades 2004 års koncession genom ett öppet och offentligt förfarande (se skäl 15) och har rätt att få driva en infrastruktur som ska vara lämplig för den överenskomna användningen. De italienska myndigheterna anser dessutom inte att Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/23/EU ([34]) om tilldelning av koncessioner är tillämpligt för koncessioner av hamnområden. Hamnmyndigheten i Neapel hade därför inte skyldighet att göra en anbudsinfordran för att tilldela koncessionen för dessa torrdockor, och i synnerhet inte för en koncession som beviljades mer än tio år innan detta direktiv trädde i kraft.

(82) Italien hävdar också att åtgärderna varken snedvrider marknaden eller påverkar handeln mellan medlemsstaterna, eftersom de inte stärker ställningen för ett företag i förhållande till andra som är verksamma i samma sektor. Enligt villkoren i 2002 års förordning får alla företag begära att få använda dockorna, oavsett deras etableringsort. Enligt de italienska myndigheterna har åtgärderna därför ingen påverkan på gränsöverskridande investeringar eller etableringsvillkor.

(83) Enligt Italien kan kommissionen inte motsätta sig en offentlig åtgärd som är tillämplig över hela det nationella territoriet och för alla företag som verkar där genom att hävda att åtgärden medför en fördel för alla dessa aktörer jämfört med villkoren för företag som är etablerade och bedriver verksamhet i andra medlemsstater. Huruvida en selektiv fördel beviljas eller ej bör i själva verket avgöras bara på nationell grund, eftersom en jämförelse med förhållandena för företag i andra medlemsstater i avsaknad av gemensamma unionsövergripande bestämmelser i praktiken skulle innebära en jämförelse av olika faktiska och rättsliga förhållanden som härrör från skillnader i lagstiftning och regler mellan medlemsstater och skulle därmed göra våld på syftet med kontrollen av statligt stöd.

(84) De italienska myndigheterna upprepar argumenten rörande klassificeringen av åtgärderna som befintligt stöd (se skäl 75).

([33]) De italienska myndigheterna förklarade att hamnmyndigheten i Neapel framför allt i den lokala tillämpningen av lag nr 413/1998 har utfört ett antal åtgärder med hjälp av statliga medel för att renovera och modernisera ett stort antal statligt ägda tillgångar och infrastrukturkomponenter som används av företag med verksamhet inom alla ekonomiska sektorer, inte bara varvsföretag, och gav specifika exempel på detta.

([34]) Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/23/EU av den 26 februari 2014 om tilldelning av koncessioner (EUT L 94, 28.3.2014, s. 1).

3.1.3 *Om förenligheten hos det påstådda stödet till hamnmyndigheten i Neapel och CAMED*

(85) Italien delar inte kommissionens uppfattning i bedömningen att beviljandet ägde rum när var och en av investeringarna togs med i investeringsprogrammet på hamnmyndigheternas begäran. Italien upprepar att datumet för när en statlig stödordning beviljas måste vara den tidpunkt då den rättsliga grund trädde i kraft som gav den påstådda mottagaren rätt till stödåtgärderna, inte den tidpunkt då efterföljande genomförandeåtgärder antogs, som kan vara många till antalet. Italien konstaterar att alla de genomförandeåtgärder som kommissionen fastställt uttryckligen hänvisar till refinansieringsbeslut i enlighet med lag nr 413/1998, vilken därför utgör den enda reella rättsliga grunden för åtgärden, och till olika beslut fattade av hamnmyndigheten i Neapel 2001 och koncessionen som CAMED beviljades 2004.

(86) Enligt Italien bör åtgärderna inte bedömas på grundval av rambestämmelserna för varvsindustrin (se skäl 48), eftersom åtgärderna endast rör särskilt underhåll av statligt ägd hamninfrastruktur. Enligt de italienska myndigheterna är inte det påstådda stödet utformat för att främja en ökning av produktiviteten i de befintliga varvsanläggningarna, dvs. i hamnsuprastrukturen (flyttbara strukturer, kranar osv.), utan snarare att utföra särskilt underhåll av vissa delar av hamninfrastrukturen som staten är ensam ägare till. Detta görs för att förhindra att de blir föråldrade, framför allt säkerhetsmässigt, och mot bakgrund av det faktum att alla hamnanvändare kan få tillgång till dem på lika och icke-diskriminerande villkor. De aktuella åtgärdernas förenlighet kan därför inte bedömas på grundval av sektoriella bestämmelser om stöd till varvsindustrin.

(87) Italien anser att åtgärderna är förenliga med den inre marknaden enligt både artikel 107.2 b och artikel 107.3 c i EUF-fördraget, eftersom de har som syfte att återställa statligt ägd egendom efter andra världskriget och den jordbävning som drabbade Neapel 1980. De påstådda stödåtgärderna är proportionerliga, eftersom den offentliga finansieringen är begränsad till vad som är absolut nödvändigt och arbetena för det särskilda underhållet tilldelades genom ett öppet och konkurrensutsatt anbudsförfarande som möjliggjorde minskade kostnader jämfört med de ursprungliga uppskattningarna. De italienska myndigheterna konstaterar vidare att CAMED har gjort betydande investeringar, vilket minskat nivån på det offentliga bidraget till runt 40 % av de totala investeringskostnaderna. Åtgärderna är även proportionerliga eftersom de arbeten som koncessionshavaren utfört enligt lagen om offentliga koncessioner förblir i statlig ägo efter koncessionsperiodens slut och CAMED inte är berättigat till någon kompensation eller återbetalning. Italien upprepar att de påstådda stödåtgärderna gynnar ekonomin i en missgynnad region som är stödberättigad i enlighet med artikel 107.3 a i EUF-fördraget.

(88) De italienska myndigheterna lämnade ytterligare information i november 2017, där de upprepade sin uppfattning att bestämmelserna om statligt stöd till varvsindustrin inte utgör korrekt rättslig grund för att bedöma stödets förenlighet. De italienska myndigheterna lämnade hur som helst följande synpunkter.

(89) Beträffande förenligheten hos stödet till hamnmyndigheten i Neapel bekräftade Italien att hamnmyndigheten inte lämnat in några stödansökningar (med åberopande av de relevanta bestämmelserna för varvsindustrin) innan arbetet inom varje investering påbörjades. De italienska myndigheterna upprepade sin ståndpunkt att medlen användes för underhåll av befintlig hamninfrastruktur och inte utgör stöd till varvsanläggningar.

(90) Italien anser slutligen att de belopp som granskas inte kunde återbetalas, eftersom den preskriptionstid som föreskrivs i artikel 17 i förfarandeförordningen hade löpt ut.

4. SYNPUNKTER FRÅN BERÖRDA PARTER

4.1 **Synpunkter från CAMED**

(91) CAMED hävdar att de aktuella åtgärdernas lagenlighet redan har granskats och konstaterades 2006, när kommissionen begärde upplysningar från de italienska myndigheterna och sedan avslutade förfarandet. Beslutet att inleda förfarandet utgör därför ett olagligt återkallande av beslutet om avslutande som fattades mer än tio år efter den första åtgärden, vilket strider mot de allmänna principerna i unionsrätten om god förvaltning, rättssäkerhet och ett effektivt domstolsskydd.

(92) CAMED anser dessutom att åtgärderna i fråga inte utgör statligt stöd, vare sig för hamnmyndigheten i Neapel eller för CAMED, eftersom de rör normal förvaltning och administration av en viss tillgångskategori snarare än en särskild ekonomisk verksamhet, närmare bestämt offentlig egendom tillhörande staten. Inga av villkoren i artikel 107.1 i EUF-fördraget är uppfyllda.

(93) CAMED upprepar Italiens argument att hamnmyndigheterna är icke-ekonomiska offentliga organ som enligt lag nr 84/1994 är förbjudna att bedriva ekonomisk verksamhet och att tillhandahålla hamntjänster. Enligt CAMED är italienska hamnmyndigheter inte heller fria att bestämma nivån på de statliga avgifter som tas in från koncessionshavare på statens vägnar, eftersom avgifterna fastställdes i ministerdekret nr 595/1995.

(94) Enligt CAMED medför arbetet ingen fördel för hamnmyndigheten i Neapel eller för CAMED. Det avhjälpande underhållet av de offentliga tillgångarna i fråga ligger enligt lag uteslutande inom statens ansvarsområde i egenskap av ägare och är dessutom nödvändiga och centrala för att kunna tillhandahålla allmännyttiga tjänster. Som sådana medför de inte någon lättad ekonomisk börda eller fördel för CAMED.

(95) CAMED påpekar vidare att man inte var koncessionshavare för den offentligt ägda marken i fråga när de offentliga åtgärderna planerades och godkändes, eftersom det öppna och konkurrensutsatta anbudsförfarandet då ännu inte hade genomförts. Hamnmyndigheten i Neapel förpliktade sig därför att göra investeringen oavsett vem som i framtiden skulle bli koncessionshavare. Vilket företag som helst skulle ha kunnat lämna ett konkurrerande anbud på koncessionen och kunnat få koncession för tillgångarna. Förfarandet uppfyller således kriteriet om marknadsekonomiska aktörer och medför ingen fördel för den anbudsgivare som tilldelats koncessionen.

(96) CAMED uppger vidare att de aktuella åtgärderna inte är selektiva, eftersom detta är en standardmetod för statliga ingripanden för att generellt (och inte bara i fråga om hamnar och varvsindustrin) försöka bibehålla en stor mängd olika offentliga tillgångar och offentlig infrastruktur i användbart skick. Detta gäller i synnerhet de tillgångar som staten har beslutat ska vara offentligt ägda – ett beslut som är undantaget från kommissionens prövning i enlighet med artikel 345 i EUF-fördraget. I det aktuella ärendet hade arbetet också planerats och godkänts som en del av ett finansieringsprogram som inleddes 1998 genom nationell lagstiftning för infrastrukturarbeten i syfte att bygga ut, modernisera och renovera alla italienska hamnar.

(97) Enligt CAMED ger detta ytterligare belägg för åtgärdernas icke-selektiva karaktär, både när det gäller i) ställningen för hamnmyndigheten i Neapel i förhållande till alla andra hamnmyndigheter, som tog emot samma offentliga finansiering för att utföra arbeten på offentligt ägda tillgångar och offentlig infrastruktur i hamnar inom sina territoriella behörighetsområden, och ii) CAMED:s ställning i förhållande till andra företag inom eller utanför varvsindustrin, oavsett om dessa är verksamma i Neapels hamn eller i någon annan italiensk hamn.

(98) CAMED anser även att reglerna för användningen av den offentliga infrastruktur på vilken underhållsarbetena utfördes ger alla företag rätt att på begäran få tillgång till de dockor som CAMED driver inom sin koncession, baserat på transparenta och icke-diskriminerande kriterier och mot betalning av offentliggjorda taxor. Tillgången till infrastrukturen sker på lika villkor som för andra potentiella användare, inte bara fartygsreparatörer utan alla parter som är intresserade av att använda infrastrukturen, exempelvis rederier, speditörer och fartygsförvaltare. Enligt CAMED är detta ytterligare en bekräftelse på den icke-selektiva karaktären hos åtgärderna för att renovera dockorna, som inte gynnar ”vissa företag eller viss produktion”.

(99) CAMED upprepar även Italiens argument om att det inte förekommer någon snedvridning av konkurrensen eller påverkan på handeln mellan medlemsstaterna.

(100) CAMED anser att åtgärderna i alla händelser är förenliga med den inre marknaden enligt både artikel 107.2 i EUF-fördraget, eftersom de syftar till att avhjälpa ”skador som orsakats av naturkatastrofer eller andra exceptionella händelser”, i detta fall av bombningar och jordbävningen 1980, och artikel 107.3 i EUF-fördraget, eftersom åtgärderna syftar till ett mål av gemensamt intresse. Åtgärderna är även proportionerliga tack vare de investeringar som CAMED själv har genomfört (och som uppgår till 42 541 495 euro) och som har minskat nivån för det statliga ingripandet till cirka 40 % av totalkostnaderna. Enligt de uppgifter som har lämnats investerade CAMED 11,1 miljoner euro i dockorna och återstående belopp i andra delar, såsom egendom och mark som omfattas av koncessionsavgiften, lagerlokaler och byggnader, transportkostnader, informationsteknik och kontorsutrustning.

(101) Slutligen uppger CAMED att om åtgärderna skulle betraktas som stöd så skulle stödet vara befintligt stöd med tanke på att preskriptionstiden i artikel 17 i förfarandeförordningen har löpt ut.

4.2 **Synpunkter från klaganden**

(102) Klaganden instämmer i kommissionens preliminära bedömning att hamnmyndigheten i Neapel bör betraktas som ett företag som ägnar sig åt ekonomisk verksamhet. Klaganden anser att detta borde vara ett odiskutabelt faktum nu när nationella hamnar utför ekonomisk verksamhet i konkurrens med varandra och med andra hamnar

i Europa och vid Medelhavet, och med tanke på de klargöranden som har gjorts i kommissionens beslutspraxis i ärenden. Kommissionen ansåg till exempel i sitt beslut från år 2012 ([35]) att hamnmyndigheten i Augusta var ett företag då det utförde ekonomisk verksamhet i form av exploatering av statligt ägd hamninfrastruktur genom att hyra ut infrastrukturen till hamnaktörer i utbyte mot en koncessionsavgift. Detta är prejudicerande för hamnmyndigheten i Neapel, eftersom verksamheten i Augusta drivs på grundval av samma nationella regler ([36]).

(103) När det gäller koncessionsavgiften anser klaganden att den bestämdes i enlighet med nationell lagstiftning ([37]), som betraktades som tillämplig på felaktiga grunder eftersom koncessionen inte uteslutande rör användning av torrdockorna för varvsverksamhet utan även CAMED:s förvaltning av dem. Klaganden hävdar följaktligen att hamnmyndigheten i Neapel, genom att direkt tilldela CAMED koncessionen utan att ha anordnat något anbudsförfarande, har avstått rätten till en avgift för förvaltningen av torrdockorna och bara kräver en avgift för markkoncessionen. Klaganden uppgav också att artikel 6 i koncessionsavtalet uttryckligen föreskriver att CAMED ska betala avgiften till hamnmyndigheten i Neapel som vederlag för denna koncession och inte som en skatteinbetalning.

(104) Klaganden instämmer i kommissionens bedömning angående medlens offentliga karaktär och selektiviteten i åtgärderna till förmån för hamnmyndigheten i Neapel. Klaganden hävdar också särskilt att åtgärderna inte kan utgöra bara en överföring av medel inom den offentliga förvaltningen. Enligt lag nr 84/1994 är hamnmyndigheter icke-ekonomiska offentliga organ med offentligrättslig ställning som egna juridiska personer, men har stor administrativ och ekonomisk självständighet och kontrolleras inte av ministeriet när det gäller tilldelning av koncessioner för bland annat förvaltning av torrdockor.

(105) Klaganden instämmer i kommissionens preliminära bedömning att åtgärderna inte uppfyller de fyra villkoren i Altmark-domen, och att den administration av torrdockorna som utförs av hamnmyndigheten i Neapel därför inte är en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse och att åtgärderna medför en ekonomisk fördel för hamnmyndigheten i Neapel.

(106) Klaganden instämmer i kommissionens preliminära bedömning att åtgärderna riskerar att snedvrida konkurrensen mellan europeiska hamnar och påverka handeln mellan medlemsstaterna. I synnerhet påpekar klaganden på nytt att de italienska hamnarna konkurrerar med olika europeiska hamnar på en konkurrensutsatt marknad och att de italienska myndigheternas argument att efterfrågan på infrastruktur för fartygsreparationer är lokal följaktligen måste tillbakavisas.

(107) Klaganden instämmer i kommissionens preliminära bedömning om förekomsten av statligt stöd till CAMED, eftersom hamnmyndigheten i Neapel kan ha avstått från statliga medel genom att tilldela CAMED koncessionen för torrdockorna till ett pris under marknadspriset. Klaganden delar även kommissionens preliminära bedömning att CAMED beviljades en ekonomisk fördel, både på grund av att koncessionen inte tilldelades genom ett korrekt anbudsförfarande utan genom ett annat slags förfarande (som endast ansågs ha offentliggjorts lokalt) och eftersom koncessionsavgiften fastställdes på grundval av fasta parametrar (utan hänsyn till den infrastruktur som finns på området) och inte baserat på marknadspriset. Klaganden förklarar åter att koncessionen inte bara omfattar rätten att använda den statligt ägda infrastrukturen för varvsverksamhet utan även förvaltning av torrdockorna. Sättet på vilket koncessionsavgiften fastställs återspeglar de båda verksamheter som CAMED bedriver och det faktiska ekonomiska värdet av koncessionen.

(108) Klaganden påstår också att förvaltningen av torrdockorna är en tjänst som har ett ansenligt ekonomiskt värde som skulle kunna uppskattas till en årlig omsättning för CAMED på 6–9 miljoner euro (jämfört med en årlig avgift som CAMED betalar på 137 409,68 euro) och att värdet av koncessionen för förvaltningen av de offentligt ägda torrdockorna under hela koncessionsperioden därför uppgår till mellan 180 och 270 miljoner euro. Den avgift som CAMED tar emot består av avgifter för i) användning av torrdockorna och ii) tillhandahållande av tillhörande tjänster från CAMED (t.ex. verksamhet för att föra in, föra ut och underhålla fartyg i en docka och elförsörjning). Klaganden framhåller att CAMED fritt kan bestämma sina avgifter utan kontroll från hamnmyndigheten i Neapel, och att de avgifter som CAMED tar ut är orimligt höga och betydligt högre än de avgifter som tas ut av förvaltare av liknande infrastruktur i andra hamnar (i november 2012 höjde CAMED avgifterna med över 300 %).

(109) Klaganden instämmer i kommissionens preliminära bedömning att de kumulativa villkoren i Altmark-domen inte är uppfyllda när det gäller CAMED och att det följaktligen inte kan anses att CAMED:s verksamhet utgör

([35]) Kommissionens beslut av den 19 december 2012 i ärende SA.34940 – Porto di Augusta (EUT C 77, 15.3.2013, s. 1).
([36]) Lag nr 84/1994, den italienska ramlagen om hamnar.
([37]) Ministerdekret nr 595 av den 15 november 1995 utfärdat av transport- och sjöfartsministern i samråd med budget- och finansministrarna ("il Ministro del tesoro e il Ministro delle finanze"), med titeln "Regolamento recante norme per la determinazione dei canoni per le concessioni demaniali marittime" (förordning om bestämmelser för fastställande av koncessionsavgifter för offentliga kustområden) (Italiens officiella tidning, nr 158, 8.7.1996).

tillhandahållande av allmännyttiga tjänster. Klaganden anser att om det över huvud taget tillhandahålls allmännyttiga tjänster så kan bara driften av torrdocka nr 3 betraktas som en sådan, eftersom den är den största hamnbassängen i Neapels hamn. De torrdockor som förvaltas av CAMED är dessutom i praktiken inte tillgängliga för andra aktörer. CAMED är en privilegierad användare som förhindrar fri tillgång för andra hamnaktörer. De avgifter som CAMED kräver för att bevilja andra aktörer tillträde till infrastrukturen ligger dessutom enligt uppgift över marknadspriset.

(110) Enligt klaganden snedvrider åtgärderna konkurrensen på två nivåer. För det första beviljades CAMED i egenskap av infrastrukturförvaltare en fördel jämfört med sina potentiella konkurrenter genom att i) ha tilldelats koncessionen för förvaltningen av torrdockorna utan ett anbudsförfarande och ii) betala oskäligt låga avgifter till hamnmyndigheten i Neapel och samtidigt ta ut orimligt höga avgifter av andra fartygsreparatörer som vill använda dockorna. För det andra beviljades CAMED i egenskap av fartygsreparationsföretag en fördel som en otillbörligt privilegierad användare av de offentligt ägda dockorna.

(111) När det gäller påverkan på handeln framhåller klaganden att varvsinfrastruktur i huvudsak efterfrågas av internationella aktörer som ofta tillhör stora multinationella koncerner.

(112) När det gäller stödåtgärdernas förenlighet med den inre marknaden instämmer klaganden i kommissionens preliminära bedömning att torrdockorna inte utgör transportinfrastruktur och därmed inte omfattas av artikel 107.3 c i EUF-fördraget. Klaganden anser inte heller att åtgärderna uppfyller kriterierna i i) artikel 107.3 a eller c om regionalt stöd, eller ii) 2011 års rambestämmelser om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse, eller iii) de sektoriella bestämmelserna om stöd till varvsindustrin.

(113) Slutligen delar klaganden även kommissionens uppfattning att stödåtgärderna beviljades vid den tidpunkt då de berörda arbetena togs med i det investeringsprogram som utarbetades på grundval av hamnmyndigheten i Neapels begäranden och inte 1998 (som de italienska myndigheterna hävdar) genom artikel 9 i lag nr 413/1998.

5. **BEDÖMNING**

(114) Enligt artikel 107.1 i EUF-fördraget ”är stöd som ges av en medlemsstat eller med hjälp av statliga medel, av vilket slag det än är, som snedvrider eller hotar att snedvrida konkurrensen genom att gynna vissa företag eller viss produktion, oförenligt med den inre marknaden i den utsträckning det påverkar handeln mellan medlemsstaterna”.

(115) För att en åtgärd ska anses utgöra stöd i den mening som avses i denna bestämmelse måste därför följande kumulativa villkor uppfyllas: i) åtgärden ska kunna tillskrivas staten och finansieras med statliga medel, ii) den ska ge mottagaren en fördel, iii) fördelen ska vara selektiv och iv) åtgärden måste snedvrida eller hota att snedvrida konkurrensen och påverka handeln mellan medlemsstaterna.

5.1 **Förekomsten av stöd till hamnmyndigheten i Neapel**

5.1.1 *Begreppet företag*

(116) Enligt italiensk lag är hamnmyndigheter icke-ekonomiska offentliga organ vilkas syfte är att säkerställa övergripande underhåll och utveckling av hamninfrastruktur. De ekonomiska medel som står till en hamnmyndighets förfogande får därför endast användas för att förvalta hamnen och för att fullgöra de funktioner som enligt lag har fastställts för hamnmyndigheten (se skäl 55).

(117) Europeiska unionens domstol ([38]) har konsekvent definierat företag som enheter som utövar ekonomisk verksamhet, oberoende av deras rättsliga ställning och hur de finansieras. Domstolen har konsekvent slagit fast att all verksamhet som går ut på att erbjuda varor eller tjänster på en viss marknad utgör ekonomisk verksamhet ([39]).

(118) Klassificeringen av en viss enhet avgörs därför uteslutande av verksamhetens karaktär. Denna allmänna princip har tre viktiga konsekvenser: i) det är inte avgörande vilken status enheten har enligt nationell lagstiftning, ii) tillämpningen av reglerna om statligt stöd är i sig inte beroende av om enheten har skapats för att generera vinst, och iii) klassificeringen av en enhet som företag är alltid relaterad till en särskild verksamhet.

([38]) Se t.ex. dom i mål C-41/90, Höfner och Elser/Macrotron, ECLI:EU:C:1991:161, punkt 21; dom i mål C-160/91, Poucet och Pistre mot AGF och Cancava, ECLI:EU:C:1993:63, punkt 17; dom i mål C-35/96, kommissionen mot Italien, ECLI:EU:C:1998:303.

([39]) Se dom i mål C-118/85, kommissionen mot Italien, ECLI:EU:C:1987:283, punkt 7; dom i mål C-35/96, kommissionen mot Italien, ECLI:EU:C:1998:303, punkt 36; dom i de förenade målen C-180/98 till C-184/98, Pavlov m.fl., ECLI:EU:C:2000:428, punkt 75.

(119) Den aktuella åtgärden rör finansiering av strukturell renovering av infrastruktur för fartygsreparationer (torrdockor) belägen i en hamn som ägs av den italienska staten, som utövar sina rättigheter i egenskap av ägare genom hamnmyndigheten i Neapel, som agerar som förvaltare. Kommissionen anser att torrdockor inte är hamninfrastruktur utan produktionsanläggningar för skeppsvarv som används för fartygsbyggnad eller fartygsreparationer. Varvsverksamhet betraktas sedan länge i kommissionens beslutspraxis som en ekonomisk verksamhet som inbegriper handel mellan medlemsstaterna ([40]).

(120) Torrdockorna utnyttjas kommersiellt av hamnmyndigheten i Neapel, som betalar markanvändningsavgift för användningen av dem. I detta avseende utgör avgifterna, i motsats till vad de italienska myndigheterna påstår (se skälen 57 och 58), vederlag för tillhandahållande av en ekonomisk tjänst (dvs. uthyrning av fartygsreparationsanläggningar mot ersättning). Avgifterna utgör en av de inkomstkällor som gör det möjligt för hamnmyndigheten i Neapel att finansiera sin verksamhet, som inbegriper investeringar för att bibehålla torrdockorna i användbart skick. Att bibehålla torrdockorna i användbart skick för fartygsreparationer gör det möjligt för hamnmyndigheten i Neapel att undvika att minska sin förvaltningsverksamhet i fråga om hamnen och att locka till sig fartygsreparatörer. Faktum är att utan dessa arbeten skulle inte torrdockorna kunna drivas på ett korrekt sätt, och på lång sikt skulle hamnmyndigheten i Neapel inte kunna fortsätta sin affärsverksamhet att hyra ut dem mot ersättning. I detta sammanhang anges i artikel 1 i 2004 års koncession att koncessionen beviljas för att utföra ombyggnader och reparationer av fartyg och fritidsbåtar samt för förvaltning av torrdockorna ([41]) och anger därmed på förhand exakt hur den offentligt ägda marken ska användas.

(121) Även om det inte kan uteslutas att hamnmyndigheten i Neapel med tanke på dess offentliga funktioner även kan utföra verksamhet på det offentliga området, rör detta beslut endast förvaltningen av de torrdocksanläggningar som fått stöd och uthyrningen av dem mot ersättning. I enlighet med fast rättspraxis är klassificeringen av en enhet som företag alltid relaterad till en särskild verksamhet. En enhet som bedriver både ekonomisk och icke-ekonomisk verksamhet ska betraktas som ett företag endast med avseende på det förstnämnda. Kommissionen behöver därför inte inta någon ståndpunkt om huruvida hamnmyndigheten i Neapels övriga verksamhet (dvs. utöver uthyrningen av anläggningarna för fartygsreparation mot ersättning) utgör ekonomisk verksamhet.

5.1.2 *Ansvar och statliga medel*

(122) De medel som beviljats för investeringsprojekten har överförts till hamnmyndigheten i Neapel från statsbudgeten. Såsom anges i avsnitt 5.1.1 kan hamnmyndigheten i detta beslut klassificeras som ett företag då den är en enhet som utför en ekonomisk verksamhet på uppdrag av sin ägare, som är den italienska staten. Denna överföring är därför en överföring av statliga medel och kan tillskrivas staten.

5.1.3 *Selektivitet*

(123) För att anses utgöra statligt stöd måste en åtgärd vara specifik eller selektiv såtillvida att den endast gynnar vissa företag eller viss produktion.

(124) Eftersom detta ärende rör de stödåtgärder som beviljades enskilt till hamnmyndigheten i Neapel leder förekomsten av ekonomisk fördel till antagandet att åtgärderna är selektiva ([42]).

(125) I alla händelser anser kommissionen att de aktuella åtgärderna gynnar hamnmyndigheten i Neapel jämfört med andra företag som i faktiskt och rättsligt hänseende befinner sig i en jämförbar situation. Enligt lag nr 413/1998 ska ministeriet, på hamnmyndigheternas begäran, utarbeta ett investeringsprogram. På begäran av hamnmyndigheten i Neapel antogs investeringsprogrammet genom två ministerdekret (av den 27 oktober 1999 och av den 2 maj 2001) (se skäl 25). Även om vissa andra hamnmyndigheter som listas i investeringsprogrammet ([43]) också kunde utnyttja offentliga medel för att genomföra investeringar i andra italienska hamnar, anser kommissionen att åtgärderna medför en selektiv fördel för hamnmyndigheten i Neapels varvsanläggning.

([40]) Se t.ex. kommissionens beslut av den 12 maj 2004 om det statliga stöd som Spanien genomfört för en ytterligare omstrukturering av de offentligägda spanska varven, statligt stöd nr C 40/00 (f.d. NN 61/00) (2005/173/EG).

([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]) Dom i mål T-314/15, Grekland mot kommissionen, ECLI:EU:T:2017:903, punkt 79.

([43]) I programmet av den 27 oktober 1999 listas 20 hamnar som omfattas av den nationella finansieringen, och listan utökas ytterligare i programmet av den 2 maj 2001 (till 25 hamnar).

Hamnmyndigheten i Neapel tog emot statliga medel för att bygga ut, modernisera och uppgradera den varvsanläggning som den förvaltar, till skillnad från andra förvaltare av varvsanläggningar som inte ingick i programmet på grund av att de till exempel inte är hamnmyndigheter. Förvaltare av varvsanläggningar som inte ingick i programmet befinner sig i faktiskt och rättsligt hänseende i en jämförbar situation som hamnmyndigheten i Neapel, men dessa måste bygga ut, modernisera och uppgradera sin varvsinfrastruktur utan de statliga medlen. Varken ett stort antal stödberättigade företag (som till och med kan omfatta samtliga företag inom en viss sektor) eller mångfalden inom och storleken på de sektorer som de tillhör ger enligt domstolen skäl för slutsatsen att en statlig åtgärd utgör en allmän ekonomisk-politisk åtgärd ([44]). Kommissionen konstaterar slutligen att åtgärderna är selektiva även på grund av att de gynnar en förvaltare av anläggningar för fartygsbyggnad och fartygsreparationer jämfört med förvaltare av tillverknings- eller reparationsanläggningar i andra sektorer av ekonomin. De senare befinner sig i faktiskt och rättsligt hänseende i en jämförbar situation, eftersom de också utför sin ekonomiska verksamhet baserat på de tillverknings- eller reparationsanläggningar som de förvaltar. De måste emellertid utföra sin ekonomiska verksamhet utan hjälp av det investeringsstöd som hamnmyndigheten i Neapel beviljades.

5.1.4 *Ekonomisk fördel*

(126) Den offentliga finansieringen på 44 138 854,50 euro ges i form av bidrag eller återbetalning av lån som hamnmyndigheten i Neapel har tagit upp hos finansinstitut såsom anges i tabell 2 ovan. Ett bidrag är ett icke återbetalningspliktigt finansiellt instrument utan finansieringskostnader. På liknande sätt är det inte heller möjligt under normala marknadsvillkor att staten återbetalar lån som ett företag tagit upp utan att det mottagande företaget får några finansiella kostnader, eftersom det befriar företaget från de ekonomiska skyldigheter som det normalt sett skulle ha. På marknaden skulle mottagaren inte ha tillgång till sådana finansieringsinstrument. Den offentliga finansieringen medför därför en ekonomisk fördel för hamnmyndigheten i Neapel.

(127) Av domen i målet Altmark följer emellertid att ersättning som beviljas av staten eller med hjälp av statliga medel till företag som vederlag för skyldighet att tillhandahålla allmännyttiga tjänster som ålagts dem inte medför en sådan fördel för de berörda företagen och därmed inte utgör stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget, förutsatt att följande fyra kumulativa villkor är uppfyllda ([45]):

— För det första *ska det mottagande företaget faktiskt ha ålagts skyldigheten att tillhandahålla allmännyttiga tjänster, och dessa skyldigheter ska vara klart definierade*. Eftersom definitionen av tjänster av allmänt ekonomiskt intresse tillhör medlemsstaternas behörighet är kommissionens befogenheter i princip begränsade till att kontrollera om medlemsstaterna begick ett uppenbart fel när de definierade tjänsten som en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse.

— För det andra ska de kriterier på grundval av vilka ersättningen beräknas vara fastställda i förväg på ett objektivt och öppet sätt. Att kriterierna för ersättningen ska fastställas i förväg innebär inte att ersättningen måste beräknas på grundval av en särskild formel. Det viktiga är i stället att det från början står klart hur ersättningen ska fastställas. Normalt sett måste det relevanta beslut varigenom den allmännyttiga skyldigheten tilldelas ange skyldighetens omfattning och varaktighet, vilket företag och geografiskt område som avses, parametrarna för att beräkna, kontrollera och se över ersättningen och åtgärderna för att undvika överkompensation och se till att sådan kompensation återbetalas.

— För det tredje får ersättningen inte överstiga vad som krävs för att täcka hela eller delar av de kostnader som har uppkommit i samband med de allmännyttiga skyldigheterna, med hänsyn tagen till de intäkter som därvid har erhållits och till en rimlig vinst på grund av fullgörandet av dessa skyldigheter.

— För det fjärde ska, när det företag som ges ansvaret för att tillhandahålla de allmännyttiga skyldigheterna inte har valts ut efter ett offentligt upphandlingsförfarande, storleken av den nödvändiga ersättningen fastställas på grundval av en undersökning av de kostnader som ett genomsnittligt och välskött företag, utrustat med medel som är lämpliga för att fullgöra de allmännyttiga skyldigheter som ålagts det, skulle ha åsamkats vid fullgörandet av skyldigheterna, med hänsyn tagen till de intäkter som därvid skulle ha erhållits och till en rimlig vinst på grund av fullgörandet av skyldigheterna.

(128) I detta ärende (se skäl 62) hävdade Italien att alla italienska hamnmyndigheter ålades en skyldighet att tillhandahålla allmännyttiga tjänster genom artikel 1.g i ministerdekretet av den 14 november 1994. Kommissionen kommer därför att bedöma om alla fyra Altmark-kriterierna är uppfyllda.

([44]) Se t.ex. dom i mål C-75/97, Belgien mot kommissionen, ECLI:EU:C:1999:311, punkt 32; dom i mål C-143/99, Adria-Wien Pipeline och Wietersdorfer & Peggauer Zementwerke, ECLI:EU:C:2001:598, punkt 48.

([45]) Se dom i mål C-280/00, Altmark Trans och Regierungspräsidium Magdeburg, ECLI:EU:C:2003:415, punkterna 87–88.

(129) Eftersom det första Altmark-villkoret utformats för att säkerställa öppenhet och rättssäkerhet krävs enligt rättspraxis ([46]) att två minimikriterier uppfylls: i) företaget måste faktiskt ha ålagts skyldigheten att tillhandahålla allmännyttiga tjänster, och ii) skyldigheternas art, varaktighet och omfattning måste vara klart definierade. I avsaknad av en klar definition av dessa objektiva kriterier är det inte möjligt att kontrollera om en viss verksamhet kan anses ingå i begreppet tjänster av allmänt ekonomiskt intresse. De två minimikriterierna ska tillämpas strikt och omfattas inte av medlemsstaternas omfattande utrymme för egna bedömningar. Kommissionen gör därför en strikt kontroll av att de uppfylls och tillämpar i detta skede inte kriteriet om en uppenbart felaktig bedömning. Kriteriet om en uppenbart felaktig bedömning tillämpas endast i ett efterföljande steg för att kontrollera om de ålagda och klart definierade tjänsterna och skyldigheterna lämpar sig för en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse. Det är bara i detta senare skede som förekomsten av ett marknadsmisslyckande kan vara relevant.

(130) I det aktuella ärendet har arten, varaktigheten och omfattningen för den skyldighet att tillhandahålla allmännyttiga tjänster som ålagts hamnmyndigheten i Neapel inte klart definierats. I motsats till vad de italienska myndigheterna påstår (se skäl 63) beskrivs i den nationella lagstiftningen (artikel 1.g i ministerdekretet av den 14 november 1994) bara i allmänna ordalag den skyldighet som ålagts alla hamnmyndigheter, vilken består i förvaltningen av torrdockor (”gestione di (…) bacini di carenaggio per il settore industriale”), utan att detta preciseras närmare. I artikel 1.g definieras över huvud taget inte varaktigheten hos den påstådda skyldigheten att tillhandahålla allmännyttiga tjänster. Sådana allmänt formulerade bestämmelser ger heller ingen klar definition av skyldighetens art och omfattning.

(131) Kommissionen anser i alla händelser att de italienska myndigheterna gjort en uppenbart felaktig bedömning när det gäller lämpligheten i att de påstådda allmännyttiga skyldigheterna ingår i en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse. De italienska myndigheterna har inte lämnat några bevis som visar att hamnmyndigheten i Neapel genom uthyrning av anläggningar för fartygsreparationer i utbyte mot ersättning tillhandahåller en verksamhet som inte finns tillgänglig på marknaden under jämförbara förhållanden i fråga om pris, kvalitet, kontinuitet och tillgång till tjänsten. Kommissionen anser att förekomsten av (eller möjligheten att anlägga) andra torrdockor och flytdockor av samma storlek i Neapels hamn och i andra näraliggande hamnar kan utesluta att hamnmyndighetens förvaltning av en specifik torrdocka klassificeras som en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse. De subventionerade anläggningarna erbjuder inte samhället någon allmän nyttighet utan enbart en tjänst för fartygsreparatörer i Neapelområdet ([47]). I målet Enirisorse ([48]) bekräftade domstolen att driften av en kommersiell hamn inte automatiskt utgör tillhandahållande av en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse. Följaktligen anser kommissionen att de ekonomiska tjänster som hamnmyndigheten i Neapel tillhandahåller inte uppvisar några särdrag jämfört med uthyrning av anläggningar för fartygsreparationer som erbjuds på marknaden ([49]) och inte avhjälper något marknadsmisslyckande.

(132) När det gäller det andra och det tredje Altmark-villkoret konstaterar kommissionen följande. I ministerdekretet av den 14 november 1994 anges ingen kvantifiering eller några objektiva och öppna parametrar för att på förhand beräkna ersättningen för den allmännyttiga tjänst som hamnmyndigheten i Neapel påstås tillhandahålla. Inte heller i besluten om tilldelning (se skäl 125) anges några närmare detaljer om ersättningen för skyldigheten att tillhandahålla allmännyttiga tjänster.

(133) Det går därför inte att fastställa huruvida någon ersättning som beviljats överstiger vad som krävs för att täcka de kostnader som har uppkommit i samband med den påstådda skyldigheten att tillhandahålla allmännyttiga tjänster, inbegripet en rimlig vinst.

(134) När det gäller det fjärde Altmark-villkoret konstaterar kommissionen att skyldigheten att tillhandahålla allmännyttiga tjänster inte tilldelades och enligt italiensk lag inte kan tilldelas hamnmyndigheten i Neapel genom ett offentligt upphandlingsförfarande (se skäl 66).

(135) Enligt domen i Altmark-målet ska, när det företag som ges ansvaret för att tillhandahålla de allmännyttiga skyldigheterna inte har valts ut efter ett offentligt upphandlingsförfarande, för att välja den anbudsgivare som kan tillhandahålla dessa tjänster till den lägsta kostnaden för det allmänna, storleken av den nödvändiga ersättningen fastställas på grundval av en undersökning av de kostnader som ett genomsnittligt och välskött företag, utrustat med medel som är lämpliga för att fullgöra de allmännyttiga skyldigheter som ålagts det, skulle ha åsamkats vid fullgörandet av skyldigheterna, med hänsyn tagen till de intäkter som därvid skulle ha erhållits och till en rimlig vinst på grund av fullgörandet av skyldigheterna.

([46]) Dom i de förenade målen C-66/16 P till C-69/16 P, Comunidad Autónoma del País Vasco och Itelazpi mot kommissionen, ECLI:EU:C:2017:999, punkterna 72, 73 och 75; se även förslag till avgörande av generaladvokaten M. Wathelet i de förenade målen C-66/16 P till C-69/16 P, Comunidad Autónoma del País Vasco och Itelazpi mot kommissionen, ECLI:EU:C:2017:654, punkterna 112, 114–117 och 121–122.

([47]) Se 2011 års meddelande om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse, punkt 50.

([48]) Dom i de förenade målen C-34/01 till C-38/01, Enirisorse, ECLI:EU:C:2003:640, punkt 33.

([49]) Se kommissionens meddelande C(2011) 9404 slutlig av den 20 december 2011 om tillämpningen av Europeiska unionens regler om statligt stöd på ersättning för tillhandahållande av tjänster av allmänt ekonomiskt intresse (2011 års meddelande om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse), punkt 45.

(136) De italienska myndigheterna har inte lämnat någon övergripande analys av vilka kostnader ett företag med lämpliga medel skulle åsamkas för att fullgöra den påstådda allmännyttiga skyldigheten. De har inte heller uppgett att de gjort en sådan analys för att fastställa metoden för att beräkna ersättningen.

(137) Mot bakgrund av ovanstående konstaterar kommissionen att de fyra kumulativa villkoren inte är uppfyllda och att de aktuella åtgärderna därför medför en ekonomisk fördel.

5.1.5 *Snedvridning av konkurrensen och påverkan på handeln*

(138) Av etablerad rättspraxis följer att om ekonomiskt stöd som beviljas av en medlemsstat stärker ett företags ställning jämfört med andra företag som konkurrerar om handeln inom unionen, kan handeln mellan medlemsstaterna och konkurrensen åtminstone potentiellt påverkas ([50]).

(139) Kommissionen noterar Italiens argument att förvaltningen av hamnar enligt nationell lagstiftning ligger inom det offentliga ansvarsområdet och att hamnmyndigheter inte verkar i en liberaliserad sektor som är öppen för konkurrens och handel mellan medlemsstater.

(140) Såsom anges i skälen 118 och 119 kommer investeringsprojektet genom att återställa torrdockorna till lämpligt skick att göra det möjligt för hamnmyndigheten i Neapel att fortsätta sin ekonomiska verksamhet att hyra ut torrdockorna och därmed stärka sin konkurrenskraft. Även om hamnmyndigheten i Neapel verkar på en marknad för infrastruktur för fartygsbyggnad och fartygsreparationer som ligger i ett tidigare led, medför det faktum att infrastrukturen är subventionerad och sedan i ett senare led används för fartygsbyggnads- och fartygsreparationstjänster en snedvridning av konkurrensen och en påverkan på handeln på unionsnivå. Detta sker eftersom sektorn för fartygsbyggnad och fartygsreparationer är öppen för konkurrens och handel på unionsnivå. Av detta skäl finns sektorsspecifika bestämmelser för varvsindustrin som anger ramarna för möjliga offentliga ingripanden när det gäller denna typ av anläggningar ([51]). Hamnmyndigheten konkurrerar dessutom med andra förvaltare som kan hyra ut infrastruktur för fartygsbyggnad och fartygsreparationer i unionen och verkar därmed på en marknad som är öppen för konkurrens och handel på unionsnivå.

(141) Kommissionen drar därför slutsatsen att de aktuella åtgärderna kan snedvrida konkurrensen och påverka handeln inom unionen.

5.1.6 *Om den påstådda överträdelsen av artikel 345 i EUF-fördraget*

(142) Enligt de italienska myndigheterna skulle en klassificering av åtgärderna som statligt stöd strida mot artikel 345 i EUF-fördraget, som fastslår principen om lika behandling av offentliga och privata enheter. En privat ägare skulle kunna investera så mycket han eller hon önskade i fartygsreparationsanläggningar medan investeringar som staten gör i sin egen infrastruktur alltid skulle betraktas som statligt stöd.

(143) Kommissionen konstaterar att unionens rättsordning är neutral i fråga om egendomsordning och fråntar på inget sätt medlemsstaterna deras rätt att agera som ekonomiska aktörer. När offentliga myndigheter direkt eller indirekt genomför ekonomiska transaktioner i någon form ([52]) omfattas de emellertid av unionens regler om statligt stöd. Ekonomiska transaktioner som genomförs av offentliga organ (även offentliga företag) ger inte deras motparter någon fördel och utgör därför inte stöd, om de genomförs enligt normala marknadsvillkor ([53]).

(144) Kommissionen anser att den italienska staten genom att tillhandahålla finansiering till hamnmyndigheten i Neapel inte genomförde investeringen i enlighet med principen om en investerare i en marknadsekonomi. För det första är principen inte tillämplig i en situation där en offentlig myndighet själv agerar som en organiserande och delegerande myndighet för en offentlig tjänst. Principens tillämplighet måste uteslutas eftersom medlemsstaten per definition agerar i egenskap av offentlig myndighet som organiserar och delegerar den påstådda allmännyttiga tjänsten ([54]). För det andra anser kommissionen att även om principen om en investerare i en marknadsekonomi vore tillämplig, hade en privat aktör i samma sektor i förväg utarbetat en affärsplan och endast genomfört investeringen om affärsplanen visade att den var lönsam. Undantagsvis skulle hänsyn kunna tas till andra överväganden i lönsamhetsanalysen (t.ex. förbättring av företagets image, se skäl 69), men dessa måste vara underbyggda av objektiva bevis, något som de italienska myndigheterna inte har tillhandahållit.

([50]) Se t.ex. dom i mål C-730/79, Philip Morris mot kommissionen, ECLI:EU:C:1980:209, punkt 11, och dom i mål C-372/97, Italien mot kommissionen, ECLI:EU:C:2004:234, punkt 44.
([51]) Se kommissionens beslut av den 12 maj 2004 om det statliga stöd som Spanien genomfört för en ytterligare omstrukturering av de offentligägda spanska varven, statligt stöd nr C 40/00 (f.d. NN 61/00) (2005/173/EG).
([52]) Se t.ex. dom i mål C-40/85, Belgien mot kommissionen, ECLI:EU:C:1986:305, punkt 12.
([53]) Dom i mål C-39/94, SFEI m.fl., ECLI:EU:C:1996:285, punkterna 60–61.
([54]) Dom i mål T-454/13, SNCM mot kommissionen, ECLI:EU:T:2017:134, punkt 233.

(145) Såsom anges i beslutet att inleda förfarandet presenterade de italienska myndigheterna en ekonomisk analys på grundval av det finansieringsunderskott som beräknades som skillnaden mellan det diskonterade värdet på rörelseresultatet av investeringen och de diskonterade investeringskostnaderna för projektet. Resultatet av denna beräkning visar att projektet under en referensperiod på 25 år har ett negativt finansiellt nettonuvärde på 44 274 286,68 euro.

(146) Kommissionen anser därför att en klassificering av åtgärderna som statligt stöd inte skulle strida mot artikel 345 i EUF-fördraget.

5.1.7 *Klassificering av åtgärderna som befintligt stöd*

(147) Enligt Italien utgör de aktuella åtgärderna befintligt stöd i den mening som avses i artikel 1 b v i förfarandeförordningen, där befintligt stöd definieras som ”stöd som är att betrakta som befintligt stöd, eftersom det kan fastställas att det inte utgjorde något stöd när det infördes men senare blev ett stöd på grund av utvecklingen av den inre marknaden, utan att medlemsstaten företagit någon ändring”. I artikel 1 b v anges vidare att ”[n]är vissa åtgärder blir stöd sedan en verksamhet har liberaliserats genom unionslagstiftning, ska sådana åtgärder inte betraktas som befintligt stöd efter det datum som har fastställts för liberalisering”.

(148) Kommissionen anser att stödet inte kan klassificeras som befintligt stöd, eftersom stöd till fartygsbyggnad och fartygsreparationer alltid har betraktats som statligt stöd, även före domen i målet Leipzig-Halle ([55]).

(149) Kommissionen noterar Italiens argument att beslut 94/374/EG om den sicilianska regionallagen (som citeras i beslutet att inleda förfarandet, se skäl 74) inte ger stöd för slutsatsen att offentliga stödåtgärder till anläggningar för fartygsreparationer i en torrdocka alltid har omfattats av artikel 107.1 i EUF-fördraget. Kommissionen anser emellertid att detta beslut gör en tydlig åtskillnad mellan det offentliga stödet till det organ som ansvarar för hamnadministrationen (som inte klassificerades som statligt stöd) och det offentliga stödet till samma offentliga organ för underhållsarbete på torrdockan (som klassificerades som statligt stöd). I alla händelser är begreppet statligt stöd ett objektivt begrepp som uteslutande sammanhänger med huruvida en statlig åtgärd gynnar ett eller flera företag och inte påverkas av kommissionens beslutspraxis ([56]).

(150) Kommissionen upprepar därför sin slutsats att de aktuella åtgärderna utgjorde statligt stöd även före domen i målet Leipzig-Halle.

5.2 **Förekomsten av stöd till CAMED**

(151) Eftersom hamnmyndigheten i Neapel tagit emot och fortsatt kommer att ta emot offentligt stöd för att finansiera de ingripanden som överenskommits med CAMED, behövde CAMED inte täcka hela investeringskostnaden på samma sätt som andra operatörer av anläggningar för fartygsreparationer på marknaden. Kommissionen anser att Italien genom att tillhandahålla CAMED torrdockorna till ett pris under marknadsnivån beviljade CAMED en ekonomisk fördel.

5.2.1 *Ansvar och statliga medel*

(152) Eftersom hamnmyndigheten i Neapel är ett offentligt organ som utgör en del av statsförvaltningen (även om den anses agera som ett privat företag, se skäl 118) anser kommissionen att åtgärderna kan tillskrivas staten. I fall där en offentlig myndighet beviljar en mottagare stöd kan denna överföring tillskrivas staten även om det berörda organet är juridiskt fristående från andra offentliga myndigheter.

(153) Statliga medel avser här den offentliga sektorns samlade medel, inklusive medel från enheter inom staten (decentraliserade, delstatliga, regionala eller andra). Även att avstå från inkomster som annars skulle ha betalats till staten utgör en överföring av statliga medel. Om offentliga myndigheter tillhandahåller varor eller tjänster till ett pris under marknadsnivån innebär det ett avstående från statliga medel (och beviljande av en fördel).

(154) Kommissionen konstaterar därför att hamnmyndigheten i Neapel genom att tillhandahålla CAMED torrdockorna till ett pris under marknadsnivån har avstått från statliga medel.

([55]) Beslut 94/374/EG.
([56]) Dom i mål T-445/05, Associazione italiana del risparmio gestito och Fineco Asset Management mot kommissionen, ECLI:EU:T:2009:50, punkt 145.

5.2.2 *Selektivitet*

(155) För att anses utgöra statligt stöd måste en åtgärd vara specifik eller selektiv såtillvida att den endast gynnar vissa företag eller viss produktion. Italien hävdar att åtgärderna har en allmän och övergripande omfattning, eftersom alla företag (inte bara CAMED) med verksamhet i hamnområdet i alla italienska hamnar och i alla ekonomiska sektorer (inte bara varvsindustrin), i enlighet med den offentliga modell som den italienska lagstiftaren har valt för organisationen av hamnsektorn, har haft ”förmån” av ”stöd” som är identiskt med det som CAMED påstås ha fått. Kommissionen delar inte denna bedömning av de skäl som anges nedan.

(156) För det första antas fördelen ha beviljats CAMED på ett selektivt sätt eftersom koncessionsavtalet tecknades specifikt med CAMED. I enskilda stödåtgärder leder förekomsten av en ekonomisk fördel till antagandet att åtgärden är selektiv ([57]). För det andra är i alla händelser åtgärderna selektiva, eftersom de gynnar CAMED i förhållande till andra företag som i faktiskt och rättsligt hänseende befinner sig i en jämförbar situation. Som framgår av avsnitt 5.2.3 i detta beslut kan CAMED driva anläggningarna för fartygsbyggnad och fartygsreparationer i Neapels hamn genom att bara betala en bråkdel av kostnaderna. Andra varv (i andra hamnar eller utanför hamnområdena) som driver anläggningar utan statligt stöd och därmed inte omfattas av ministerdekret nr 595/1995 måste däremot i princip själva bära hela kostnaden för att etablera egna anläggningar för fartygsbyggnad och fartygsreparationer för att erbjuda dessa tjänster. Kommissionen konstaterar slutligen att åtgärderna är selektiva även på grund av att de gynnar en operatör av anläggningar för fartygsbyggnad och fartygsreparationer jämfört med operatörer av tillverknings- eller reparationsanläggningar i andra sektorer av ekonomin. De senare befinner sig i faktiskt och rättsligt hänseende i en jämförbar situation, eftersom de också utför sin ekonomiska verksamhet baserat på de tillverknings- eller reparationsanläggningar som de driver. I motsats till CAMED måste de emellertid utföra sin ekonomiska verksamhet utan förmånen av hyror som ligger under kostnadsnivån för anläggningarna.

5.2.3 *Ekonomisk fördel*

(157) När det gäller CAMED konstaterar kommissionen att koncessionen inte tilldelades genom ett öppet anbudsförfarande utan genom ett annat slags förfarande där aktörerna kunde ge synpunkter på eller föreslå alternativ till enskilda koncessionsansökningar (ett slags ”invändningsförfarande”, se skäl 15).

(158) Kommissionen konstaterar också att den avgift som CAMED betalar enligt 2004 års koncession inte motsvarar en marknadsmässig avgift. Den markanvändningsavgift som CAMED betalar till hamnmyndigheten i Neapel beräknas på grundval av fasta lagstadgade parametrar och uppgår till runt 140 201,29 euro i genomsnitt per år, vilket för koncessionsperioden på 30 år motsvarar cirka 4,2 miljoner euro ([58]). Avgiften fastställs på grundval av dekret nr 595 av den 15 november 1995 och beräknas med hänsyn till ytan i kvadratmeter av det offentliga område som koncessionen omfattar multiplicerat med ett enhetsbelopp i euro, vilket räknas upp årligen baserat på en koefficient uttryckt i procent. Enhetsbeloppet i euro varierar beroende på vilken verksamhet som omfattas av koncessionen. En av verksamheterna som nämns i dekretet är varvsverksamhet (dvs. reparationer och ombyggnad av fartyg). Verksamheten att förvalta torrdockor, som enligt koncessionen också ålades CAMED, nämns emellertid inte i dekretet.

(159) Kommissionens uppfattning är att den avgift som fastställs på grundval av ovanstående metod bara är ett vederlag för nyttjandet av statlig egendom men inte tar hänsyn till det faktiska ändamålet med koncessionen och det ekonomiska värde detta leder till. I synnerhet tar avgiften ingen hänsyn till det faktum att koncessionen ger CAMED en möjlighet att inte bara utföra fartygsreparationer utan även att ensamt förvalta de statligt ägda torrdockorna. Detta gör det möjligt för CAMED att ta ut en avgift från andra hamnaktörer som vill utföra reparationsarbeten ([59]).

(160) Kommissionen noterar också att CAMED enligt 2004 års koncession åtog sig att genomföra investeringar på 24 610 420 euro. Enligt de italienska myndigheterna och CAMED uppgick CAMED:s investeringsprogram i själva verket till 42 541 495 euro (se skälen 80 och 100).

(161) Kommissionen konstaterar att CAMED i egenskap av förvaltare och operatör av torrdockorna (dvs. leverantör av fartygsreparationstjänster) borde ha varit ansvarigt för att bära hela kostnaden för renoveringsarbetena.

([57]) Dom i mål T-314/15, Grekland mot kommissionen, ECLI:EU:T:2017:903, punkt 79.

([58]) Siffran är resultatet av en extrapolering över en trettioårsperiod av den genomsnittliga koncessionsavgift som CAMED redan har betalat för perioden 2004–2017.

([59]) Den avgift som andra hamnaktörer betalar till CAMED omfattar bl.a. i) användning av torrdockorna och ii) tillhandahållande av tillhörande tjänster från CAMED, t.ex. verksamhet för att föra in, föra ut och underhålla fartyg i dockan, elförsörjning, tryckluft, dockkran, övervakning och miljösäkerhet.

Alternativt borde CAMED i utbyte mot tillgång till de renoverade anläggningarna ha varit tvunget att betala en (koncessions)avgift som återspeglar som minst värdet av de investeringar som den italienska staten och hamnmyndigheten i Neapel gjort för renoveringarna. Skälet till detta är att CAMED använder den subventionerade infrastrukturen under hela dess livslängd och att staten efter koncessionsperioden bara kommer att behålla ett begränsat restvärde.

(162) Kommissionen noterar att bara en del av CAMED:s investeringar rör renoveringen av torrdockorna (se skäl 100). Den återstående (större) delen av investeringarna härrör direkt från den löpande driften och förvaltningen av de anläggningar som CAMED i vilket fall som helst skulle ansvara för.

(163) Den investering på 42 miljoner euro som CAMED genomfört för egen räkning (dvs. för att täcka kostnader som CAMED ändå skulle ansvara för) är en ytterligare privat investering utöver alla de offentliga ingripanden som nämns i tabell 2 och kan inte anses utgöra del av en marknadsmässig koncessionsavgift. Inte heller den del av detta belopp (11,1 miljoner euro) som CAMED använt för investeringar i dockorna (se skäl 15) kan betraktas som ett eget bidrag, eftersom inget (eller ett mycket ringa) värde tillfaller hamnmyndigheten i Neapel efter koncessionsperioden på grund av avskrivning av alla tillgångar.

(164) Som nämndes i beslutet att inleda förfarandet hyste kommissionen även tvivel om huruvida CAMED hade ålagts en skyldighet att tillhandahålla allmännyttiga tjänster i samband med koncessionen. Italien hävdade före beslutet att inleda förfarandet att eftersom torrdockorna används av CAMED för att tillhandahålla en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse så utgör alla investeringar som krävs för att tillhandahålla denna tjänst en ersättning för tjänsten.

(165) Även om Italien efter beslutet att inleda förfarandet inte längre hävdade att CAMED ålagts någon skyldighet att tillhandahålla allmännyttiga tjänster, bedömer kommissionen för utförlighetens skull i skälen nedan huruvida de fyra kumulativa Altmark-villkoren uppfylls med avseende på åtgärderna till stöd för CAMED.

(166) När det gäller det första Altmark-villkoret uppfylls inte de minimikriterier som nämns i skäl 129. I synnerhet har arten och omfattningen av den skyldighet att tillhandahålla allmännyttiga tjänster som ålagts CAMED inte klart definierats. Skyldigheten definieras i koncessionsavtalet bara genom en hänvisning till den allmänt formulerade bestämmelsen i artikel 1.g i ministerdekretet av den 14 november 1994. Även om det kan hävdas att skyldighetens varaktighet anges genom den trettioåriga giltighetstiden för koncessionsavtalet finns fortfarande ingen klar definition av arten och omfattningen av den påstådda skyldigheten att tillhandahålla allmännyttiga tjänster av de skäl som anges i skäl 130 i detta beslut.

(167) När det gäller lämpligheten i att de påstådda allmännyttiga skyldigheterna ingår i en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse anser kommissionen i alla händelser inte att CAMED har ålagts skyldigheter som kan definieras som tillhandahållande av allmännyttiga tjänster. I själva verket tillhandahålls tjänsten (förvaltning av torrdockor) redan och kan tillhandahållas på ett tillfredsställande sätt av andra företag som verkar under normala marknadsvillkor. Tjänsten uppvisar inga särdrag jämfört med tjänster som tillhandahålls av privata ägare eller förvaltare av anläggningar för fartygsreparationer och avhjälper inte något marknadsmisslyckande. De italienska myndigheterna har inte lämnat några bevis som visar att CAMED tillhandahåller en verksamhet som inte tillhandahålls på marknaden under jämförbara förhållanden i fråga om pris, kvalitet, kontinuitet och tillgång till tjänsten. De subventionerade anläggningarna erbjuder därtill inte samhället någon allmän nyttighet utan enbart en tjänst för redare i Neapelområdet ([60]).

(168) När det gäller det andra Altmark-villkoret anges i 2004 års koncession inte uttryckligen någon kvantifiering eller några parametrar som fastställts på förhand på ett objektivt och öppet sätt för att beräkna den ersättning som hamnmyndigheten i Neapel ska betala till CAMED i utbyte mot att bevilja andra fartygsreparatörer allmän tillgång till torrdockorna. I 2004 års koncession finns ingen uttrycklig koppling mellan denna skyldighet och hamnmyndigheten i Neapels åtagande att genomföra de aktuella ingripandena. I 2004 års koncession finns inte heller någon tydlig uppgift om CAMED:s påstådda rörelseförlust eller beloppet för ingripandena.

(169) Kommissionen konstaterar dessutom att finansieringen av ingripandena som en ersättning till CAMED för skyldigheten att bevilja allmän tillgång till torrdockorna inte utesluter risken för överkompensation i enlighet med kravet i det tredje Altmark-kriteriet. I själva verket förefaller det inte möjligt att i avsaknad av en beräkning eller uppskattning av den rörelseförlust som skyldigheten att tillhandahålla den allmännyttiga tjänsten innebär kontrollera att det investeringsbelopp som beviljats för ingripandena motsvarar rörelseförlusten, med hänsyn tagen till en rimlig vinst.

([60]) Se 2011 års meddelande om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse, punkt 50.

(170) När det gäller det fjärde Altmark-villkoret tilldelades CAMED markkoncessionen utan ett offentligt upphandlingsförfarande, och Italien tillhandahöll aldrig de uppgifter som krävs för att bedöma om de investeringsbelopp som beviljats för ingripandena motsvarar de kostnader som ett genomsnittligt, välskött företag skulle ha åsamkats för att bevilja andra fartygsreparatörer allmän tillgång till torrdockorna.

(171) Kommissionen konstaterar därför att de fyra kumulativa villkoren inte är uppfyllda och att de aktuella åtgärderna därför medför en ekonomisk fördel för CAMED.

5.2.4 *Snedvridning av konkurrensen och påverkan på handeln*

(172) Fartygsreparationer utgör en ekonomisk verksamhet i en sektor som är öppen för konkurrens och handel på unionsnivå. En fördel som beviljats till CAMED riskerar därför att snedvrida konkurrensen och påverka handeln inom unionen.

5.2.5 *Klassificering av åtgärderna som befintligt stöd*

(173) Av de skäl som analyseras i avsnitt 5.1.7 i detta beslut rörande hamnmyndigheten i Neapel anser kommissionen även att åtgärderna till förmån för CAMED inte kan betraktas som befintligt stöd.

5.3 **Förenlighet**

(174) Kommissionen anser att torrdockor inte är transportinfrastruktur utan produktionsanläggningar för varv, eftersom de används för nybyggnad eller reparation av fartyg och inte för transportändamål. Kommissionen anser därför att åtgärderna inte kan bedömas direkt på grundval av artikel 107.3 c i EUF-fördraget som investeringsstöd till transportinfrastruktur, vilket de italienska myndigheterna anser (se skäl 86).

(175) Kommissionen anser inte heller att stödet kan bedömas på grundval av artikel 107.2 b i EUF-fördraget som stöd för att avhjälpa skador som orsakats av naturkatastrofer eller andra exceptionella händelser. Kommissionen konstaterar att stöd bara kan anses som förenligt enligt den artikeln om vissa mycket strikta villkor uppfylls, bland annat att stödet kompenserar för de skador som direkt orsakats av den aktuella händelsen och inte leder till överkompensation, vilket inte har bevisats i detta ärende ([61]).

(176) Kommissionen anser därför att bedömningen av förenligheten hos åtgärderna till förmån för hamnmyndigheten i Neapel och CAMED bör göras i första hand på grundval av kommissionens meddelande om Europeiska unionens rambestämmelser för statligt stöd i form av ersättning för offentliga tjänster (nedan kallat *2011 års rambestämmelser om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse*) ([62]).

(177) Om de villkor för förenlighet som anges i 2011 års rambestämmelser om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse inte uppfylls, anser kommissionen att bedömningen av åtgärdernas förenlighet även kan göras på grundval av de regler för statligt stöd till varvsindustrin som gällde vid den tidpunkt då respektive åtgärd beviljades.

(178) Kommissionen anser att datumet då de olika stödåtgärderna för hamnmyndigheten i Neapel beviljades inte är det datum då lag nr 413/1998 trädde i kraft, vilket Italien hävdar (se skäl 85). Denna lag är alltför generell och kan inte bevilja en mottagare laglig rätt till stöd, eftersom den inte anger de specifika mottagarna eller stödbeloppen ([63]). Kommissionen anser i stället att rätten att erhålla det aktuella stödet grundar sig på ministerdekretet av den 27 december 1999, som antogs enligt den allmänna ram som fastställs i lag nr 413/1998, jämfört med ministerdekretet av den 2 maj 2001, som är de faktiska genomförandeakterna för åtgärden, i enlighet med lag nr 413/1998.

(179) I enlighet med artikel 9 i lag nr 413/1998 kan enligt artikel 1 i ministerdekretet av den 27 oktober 1999 ett infrastrukturprogram antas på begäran av berörda hamnmyndigheter för att bygga ut, modernisera och renovera hamnar, och medel tilldelas i enlighet med en bilaga till detta dekret. Enligt denna bilaga skulle ministeriet ge hamnmyndigheten i Neapel tillgång till 51,403 miljoner euro (99,53 miljarder italienska lire) för investeringar i torrdockorna i Neapels hamn. De belopp som skulle göras tillgängliga för alla infrastrukturinvesteringar i hamnen mellan 2001 och 2017 angavs i ministerdekretet av den 2 maj 2001, som också antogs på grundval av lag nr 413/1998. För hamnmyndigheten i Neapel sattes ett tak för den totala finansieringen på 102 miljoner euro (197,5 miljarder italienska lire). Genom dessa dekret gavs hamnmyndigheten i Neapel bland annat rätten att ministeriet återbetalade lån för de hamninfrastrukturprojekt som angavs i bilagan till ministerdekreten, inbegripet

([61]) Kommissionens beslut i ärende nr SA.39622, Republiken Slovenien, stöd för att avhjälpa skador orsakade av glattis i Slovenien i januari och februari 2014 (alla sektorer utom jordbruk, skogsbruk, fiskeri och vattenbruk).
([62]) EUT C 8, 11.1.2012, s. 15.
([63]) Se dom i mål C-245/16, Nerea, ECLI:EU:C:2017:521, punkt 32.

de som rörde de aktuella torrdockorna. Dessa investeringar hade redan tillhandahållits CAMED vid tidpunkten för 2004 års koncession, och i själva koncessionsavtalet anges att dessa investeringar redan fastställts i 2001 års överenskommelse. Följande grund för förenligheten skulle därför kunna tillämpas för varvsstödet (regionalt stöd till investeringar för att uppgradera eller modernisera befintliga varv i syfte att förbättra produktiviteten i befintliga anläggningar) till hamnmyndigheten i Neapel och CAMED:

(1) Förordning (EG) nr 1540/98, som var i kraft från den 1 januari 1999 till den 31 december 2003.

(2) 2004 års rambestämmelser för statligt stöd till varvsindustrin, som ursprungligen gällde från den 1 januari 2004 till den 31 december 2006 och som därefter förlängdes två gånger, till den 31 december 2008 och till den 31 december 2011.

(3) 2011 års rambestämmelser för statligt stöd till varvsindustrin, som gällde för icke-anmält stöd beviljat efter den 31 december 2011. Tillämpningsperioden för dessa rambestämmelser har förlängts till och med den 30 juni 2014.

(4) Riktlinjerna för statligt regionalstöd för 2014–2020 från och med den 1 juli 2014.

(180) Italien har hävdat att ovanstående grund för förenligheten hos stöd till varvsindustrin inte borde tillämpas, utan att förenligheten i stället borde bedömas direkt på grundval av artikel 107 i EUF-fördraget och mot bakgrund av andra sekundärrättsliga bestämmelser som antagits inom området för statligt stöd ([64]). Italien har nämnt bombningarna under andra världskriget, jordbävningar, den ekonomiska utvecklingen i en stödberättigad region samt modernisering och utveckling av hamninfrastruktur.

(181) Enligt rättspraxis är det medlemsstaten som måste visa att omständigheterna för en nationell åtgärd skiljer sig från de som anges i berörda riktlinjer och att kommissionen därför ska bedöma åtgärden direkt på grundval av artikel 107.3 i EUF-fördraget ([65]). I den mån Italien hänvisar till bombningarna under andra världskriget och jordbävningar som ett skäl för att avvika från riktlinjerna ovan har kommissionen redan förklarat i skäl 175 varför villkoren i artikel 107.2 b i EUF-fördraget ändå inte är uppfyllda för de aktuella åtgärderna. När det gäller argumentet om modernisering och utveckling av hamninfrastrukturen som en grund för att bedöma åtgärderna direkt enligt fördraget har kommissionen också förklarat i skäl 174 att torrdockor inte är transportinfrastruktur och därför inte kan bedömas direkt enligt artikel 107.3 c i EUF-fördraget. Slutligen konstaterar kommissionen när det gäller Italiens argument om ekonomin i den stödberättigade regionen att sådant stöd inte skulle bedömas enligt de riktlinjer för regionalt stöd som gällde vid den tidpunkt då åtgärderna beviljades, eftersom stöd till varvsindustrin omfattades av sektoriella bestämmelser såsom beskrivs i skäl 176, ett faktum som tydligt bekräftas i var och en av de riktlinjer för regionalt stöd som gällde när stödet beviljades ([66]). Det är också rimligt att stöd till tillgångar i varvsverksamheter bedöms enligt de särskilda sektoriella bestämmelserna för varvsindustrin och inte på grundval av mer allmänna bestämmelser om regionalt stöd, eftersom bara de sektoriella riktlinjerna kan täcka sektorns särdrag och därmed på bästa sätt hantera det gemensamma mål som eftersträvas genom stödet.

5.3.1 *Bedömning av förenligheten hos stödet till hamnmyndigheten i Neapel*

(182) Ett av villkoren för att kunna betrakta stödet som förenligt enligt 2011 års rambestämmelser om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse är att stödet ska beviljas för en verklig och korrekt definierad tjänst av allmänt ekonomiskt intresse i enlighet med artikel 106.2 i EUF-fördraget. Skyldigheten att utföra tjänster av allmänt ekonomiskt intresse ska också tilldelas genom ett beslut där skyldigheten och metoderna för beräkningen av ersättningen beskrivs, och ersättningsbeloppet får inte överskrida vad som är nödvändigt för att täcka kostnaderna för att tillhandahålla den allmännyttiga tjänsten, inbegripet en rimlig vinst.

(183) Av argumenten i avsnitt 5.1.4 framgår att kommissionen anser att Italien gjorde en uppenbart felaktig bedömning i definitionen av den allmännyttiga tjänst som ålagts hamnmyndigheten i Neapel. I de aktuella besluten ges heller ingen uppgift om storleken på den ersättning som hamnmyndigheten i Neapel skulle beviljas för förvaltningen av torrdockorna eller hur ersättningen skulle beräknas, vilket därmed gör det omöjligt att dra

([64]) Italien hänvisar i detta sammanhang till meddelande 2003/C 317/06 (EUT C 317, 30.12.2003, s. 11) och i synnerhet till punkt 12, där det anges att ”stöd till varvsindustrin kan beviljas i enlighet med artiklarna [107 och 108 i EUF-fördraget] och all lagstiftning och alla åtgärder som antas på grundval av dem”.

([65]) Mål C-431/14 P, Grekland mot kommissionen, ECLI:EU:C:2016:145, punkterna 70–72.

([66]) Se punkt 8 (och fotnot 9) i Riktlinjer för statligt regionalstöd för 2007–2013 (EUT C 54, 4.3.2006, s. 13): ”[…] vissa andra sektorer [transportsektorn och varvsindustrin] omfattas av särskilda regler som är anpassade till den särskilda situationen i de sektorerna och som helt eller delvis avviker från dessa riktlinjer”; se punkt 2 i Riktlinjer för statligt stöd för regionala ändamål (2000–2006) (EGT C 74, 10.3.1998, s. 9): ”För vissa av de sektorer som omfattas av dessa riktlinjer finns det dessutom särskilda regler för de berörda sektorerna.”

någon slutsats om huruvida den ersättning som beviljas inte är högre än vad som är nödvändigt för att täcka de kostnader som uppstått i samband med tillhandahållandet av den påstådda allmännyttiga tjänsten. Vidare har, som beskrivs i skäl 167, inte heller arten, varaktigheten och omfattningen av hamnmyndigheten i Neapels påstådda skyldighet att tillhandahålla allmännyttiga tjänster klart definierats.

(184) Kommissionen anser därför att åtgärderna inte uppfyller alla förenlighetsvillkor och att de därmed när det gäller stödet till hamnmyndigheten i Neapel inte kan förklaras förenliga enligt 2011 års rambestämmelser om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse.

(185) Kommissionen har även undersökt om åtgärderna kan förklaras vara förenliga på grundval av tillämpliga bestämmelser om varvsindustrin.

(186) Kommissionen konstaterar, med hänsyn till de akter varigenom stödet beviljas (se skälen 25 och 179), att de rättsliga grunderna för de olika stöden är förordning (EG) nr 1540/98 och rambestämmelserna för statligt stöd till varvsindustrin, som anges som i) respektive ii) i skäl 179 ([67]). Kommissionen har nedan kontrollerat om villkoren i respektive grund för förenlighet uppfylls.

(187) För att stöd ska kunna ges i enlighet med bestämmelserna för varvsindustrin måste stödet beviljas för att förbättra eller modernisera befintliga varv och inte vara kopplat till en finansiell omstrukturering av varvet/varven i fråga, och ha som syfte att öka produktiviteten i befintliga anläggningar (utom ren ersättning av avskrivna tillgångar) ([68]).

(188) De italienska myndigheterna uppgav (se skäl 86) att det påstådda stödet inte syftar till att främja en ökad produktivitet i befintliga anläggningar i ett varv, utan snarare att utföra underhåll av vissa delar av hamninfrastrukturen som staten är ensam ägare till och att förhindra att dessa blir föråldrade. Investeringarna är därför inte berättigade till stöd enligt bestämmelserna för varvsindustrin.

(189) Vidare har Italien inte visat att stödet har någon stimulanseffekt, dvs. att en stödansökan har lämnats innan arbetena påbörjas eller att stödet är begränsat till stödberättigande utgifter enligt definitionen i tillämpliga riktlinjer för statligt regionalstöd (se skäl 89).

(190) Den offentliga finansiering som redan beviljats för detta projekt (44 138 854,50 euro, dvs. 76,42 % av de totala investeringskostnaderna) överstiger den högsta tillåtna stödnivån för regionalt investeringsstöd till varvsanläggningar enligt alla tre rambestämmelserna för varvsindustrin (som varierade mellan 12,5 % och 22,5 % av de totala investeringskostnaderna beroende på den berörda regionens stödstatus).

(191) Mot bakgrund av att ovannämnda villkor för förenlighet inte är uppfyllda drar kommissionen slutsatsen att stödåtgärderna till förmån för hamnmyndigheten i Neapel inte är förenliga med den inre marknaden.

5.3.2 *Bedömning av förenligheten hos stödet till CAMED*

(192) Av argumenten i avsnitt 5.2.3 framgår att Italien gjorde en uppenbart felaktig bedömning när CAMED:s fartygsreparationstjänster klassificerades som en skyldighet att tillhandahålla allmännyttiga tjänster. Vidare ges i de aktuella besluten ingen uppgift om storleken på den ersättning som CAMED skulle beviljas för skyldigheten att tillhandahålla allmän tillgång till torrdockorna, vilket därmed gör det omöjligt att dra någon slutsats om huruvida den ersättning som beviljats inte är högre än vad som är nödvändigt för att täcka de kostnader som uppstått i samband med tillhandahållandet av den allmännyttiga tjänsten. Kommissionen konstaterar att en klassificering av finansieringen av ingripandena (till ett belopp av 44 138 854,50 euro från den italienska staten och 13 621 000 euro från hamnmyndigheten i Neapels egna medel) som ersättning för den skyldighet som ålagts CAMED att tillhandahålla allmän tillgång till torrdockorna, inte utesluter en risk för överkompensation (se skäl 162). Vidare har, som beskrivs i skäl 162, inte heller arten och omfattningen av den påstådda skyldigheten att tillhandahålla allmännyttiga tjänster klart definierats.

(193) Kommissionen drar därför slutsatsen att åtgärderna inte kan förklaras som förenliga enligt 2011 års rambestämmelser om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse.

([67]) Se i) förordning (EG) nr 1540/98, som var i kraft från den 1 januari 1999 till den 31 december 2003, och ii) 2004 års rambestämmelser för statligt stöd till varvsindustrin, som ursprungligen gällde från den 1 januari 2004 till den 31 december 2006 och som därefter förlängdes två gånger, till den 31 december 2008 och till den 31 december 2011.

([68]) Se artikel 7 i förordning (EG) nr 1540/98, punkt 26 i 2003 års rambestämmelser för statligt stöd till varvsindustrin och skäl 13 i 2011 års rambestämmelser för statligt stöd till varvsindustrin; se även kommissionens beslut i ärende nr C 21/2006 (f.d. N 635/2005), som Slovakien planerar att genomföra till förmån för Slovenské lodenice Komárno (2007/529/EG).

(194) När det gäller förenligheten hos stödet till CAMED på grundval av bestämmelserna för varvsindustrin noterar kommissionen att CAMED – i egenskap av förvaltare och operatör av anläggningarna som ges stöd – mottog driftsstöd (i form av minskade koncessionsavgifter) i syfte att minska de kostnader som CAMED skulle behöva bära. De bestämmelser om statligt stöd till varvsindustrin som gällde vid den tidpunkt då respektive åtgärd beviljades (se skäl 179) tillåter inget driftsstöd till förvaltare eller användare av varvsanläggningar. Kommissionen drar därför slutsatsen att stödet till CAMED inte kan förklaras vara förenligt stöd.

6. SLUTSATS OM FÖREKOMSTEN AV STÖD OCH STÖDETS FÖRENLIGHET

(195) Kommissionen anser att Italien olagligen har genomfört investeringsstöd till hamnmyndigheten i Neapel i strid mot artikel 108.3 i EUF-fördraget.

(196) Kommissionen anser också att Italien olagligen har genomfört driftsstöd till CAMED i strid mot artikel 108.3 i EUF-fördraget.

(197) Eftersom inga skäl för att anse att åtgärderna är förenliga med den inre marknaden kan anföras måste de anses vara oförenliga.

7. ÅTERKRAV

7.1 **Preskriptionstid**

(198) Kommissionen noterar att de italienska myndigheterna anser att det aktuella offentliga stödet inte kan återkrävas, eftersom den preskriptionstid som föreskrivs i artikel 17 i förfarandeförordningen har löpt ut.

(199) I artikel 17.1 anges att ”[f]ör kommissionens befogenheter att återkräva stöd ska en preskriptionstid på tio år gälla”. I artikel 17.2 anges emellertid följande: ”Preskriptionstiden ska börja den dag då det olagliga stödet beviljas mottagaren antingen som individuellt stöd eller på grundval av en stödordning. Preskriptionstiden ska avbrytas av varje åtgärd avseende det olagliga stödet som vidtas av kommissionen eller av en medlemsstat som agerar på kommissionens begäran. Vid varje avbrott ska tiden börja räknas på nytt. Preskriptionstiden ska avbrytas under den tid då kommissionens beslut är föremål för förfaranden vid Europeiska unionens domstol.”

(200) Kommissionen anser att de italienska myndigheternas argument inte kan godtas. I själva verket innebar kommissionens begäran om upplysningar i mars 2006, två skrivelser med preliminära bedömningar till klaganden 2013 och 2014 och begäranden om ytterligare upplysningar från de italienska myndigheterna (se skälen 3, 5 och 6) att preskriptionstiden avbröts och att preskriptionstiden på tio år därför inte har löpt ut.

7.2 **Berättigade förväntningar och rättssäkerhet**

(201) Enligt artikel 16.1 i förfarandeförordningen ska allt stöd som konstateras vara oförenligt med den inre marknaden återkrävas.

(202) I artikel 16.1 anges att ”[k]ommissionen [inte] ska […] återkräva stödet om detta skulle stå i strid med en allmän princip i unionsrätten”. I detta avseende anser domstolen att kommissionen på eget initiativ måste överväga de exceptionella omständigheter som, i enlighet med artikel 16.1, berättigar att den avstår från att yrka återbetalning av de stöd som olagligt beviljats när detta återkrav strider mot en allmän princip i unionsrätten ([69]).

(203) Kommissionen noterar att Italien och CAMED i sina synpunkter på beslutet att inleda förfarandet lade fram argumentet att kommissionens beslut var olagligt och strider mot de allmänna principerna om god förvaltning, rättssäkerhet och skydd för berättigade förväntningar (se skälen 52–54 och 91).

([69]) Dom i mål C-223/85, RSV mot kommissionen, ECLI:EU:C:1987:502.

(204) Enligt domstolens rättspraxis förutsätter rätten att åberopa principen om skydd för berättigade förväntningar att tydliga, ovillkorliga och samstämmiga försäkringar från godkända, tillförlitliga källor har lämnats till personen i fråga av behöriga myndigheter i unionen ([70]). Dessa försäkringar kan enligt rättspraxis antingen vara uttryckliga (t.ex. direkta meddelanden till medlemsstaten om en viss åtgärds giltighet) ([71]) eller underförstådda (t.ex. oskäliga dröjsmål i förfarandet eller tidigare godtagande av liknande ordningar) ([72]). Berättigade förväntningar på att ett statligt stöd är lagenligt kan endast åberopas om det har beviljats med iakttagande av anmälningskraven i artikel 108 i EUF-fördraget, såvida det inte föreligger exceptionella omständigheter ([73]).

(205) Kommissionen anser inte att principen om skydd för berättigade förväntningar har åsidosatts i detta ärende. Såsom anges i skälen 147–150 anmälde i själva verket aldrig de italienska myndigheterna stödet till kommissionen. Kommissionen har heller inte gett några tydliga, ovillkorliga och samstämmiga försäkringar om att åtgärden inte skulle utgöra stöd eller skulle utgöra förenligt stöd ([74]).

(206) Det grundläggande rättssäkerhetskravet, som även omfattas av artikel 16 i förfarandeförordningen, syftar till att säkerställa förutsägbarheten i de rättsliga situationer och förhållanden som regleras av unionslagstiftningen och utgör därmed hinder för att kommissionen på obestämd tid dröjer med utöva sina befogenheter ([75]).

(207) Mot bakgrund av de mycket speciella omständigheterna i det aktuella ärendet anser kommissionen inte att lämplig hänsyn har tagits till rättssäkerhetsprincipen gentemot de italienska myndigheterna.

(208) Enligt kommissionen finns bevisning som talar för i) att kommissionen dröjde med att utöva sina befogenheter när det gäller undersökningen av de aktuella åtgärderna och ii) att det underförstådda besked som kommissionen gav de italienska myndigheterna innan ärendet öppnades på nytt 2013 kan ha vilselett dem när det gäller åtgärdernas lagenlighet ([76]).

(209) För det första dröjde kommissionen med att utöva sina befogenheter när det gäller att undersöka de aktuella åtgärderna: kommissionen skickade en begäran om upplysningar i mars 2006, som Italien besvarade den 3 april 2006 med uttömmande information som borde ha föranlett kommissionen att dra slutsatsen att den granskade åtgärden faktiskt utgjorde offentligt stöd. Kommissionens avdelningar gjorde emellertid inget för att följa upp denna skrivelse utan avslutade i stället ärendet. Ärendet öppnades på nytt bara sju år senare, efter ett formellt klagomål i februari 2013. Beslutet att inleda förfarandet utfärdades slutligen i juni 2016.

(210) För det andra kan det underförstådda besked som kommissionen gav de italienska myndigheterna innan ärendet öppnades på nytt 2013 ha vilselett myndigheterna när det gäller lagenligheten. I sin skrivelse av den 3 april 2006 hävdade de italienska myndigheterna att de berörda torrdockorna utgjorde offentlig infrastruktur och som sådana inte omfattades av riktlinjerna för varvsindustrin. Trots detta borde de uppgifter som de italienska myndigheterna lämnade till kommissionen ha föranlett kommissionen att dra slutsatsen att den granskade åtgärden faktiskt utgjorde offentligt stöd till anläggningar för fartygsbyggnad och fartygsreparationer som var statligt stöd och som borde ha anmälts till kommissionen. Så trots att kommissionen uppmärksammades på vilken typ av investeringsprojekt som gavs stöd vidtog den inga ytterligare åtgärder och gjorde ingen ytterligare undersökning under perioden 2006–2013, vilket gav Italien en underförstådd signal om att deras beskrivning av torrdockorna som hamninfrastruktur var korrekt.

(211) De sju år som gick mellan de italienska myndigheternas svar och kommissionens skrivelse och den begäran om ytterligare uppgifter som kommissionen skickade till Italien, kan ha föranlett Italien – i just detta ärende – att på grund av kommissionens tystnad anta att Italiens ursprungliga ståndpunkt, enligt vilken åtgärden inte omfattades av kontrollen av statligt stöd och därmed inte behövde anmälas, underförstått godkändes av kommissionen. Även om avsaknaden av en reaktion från kommissionen på ett svar från en medlemsstat av princip inte i sig kan anses strida mot rättssäkerhetsprincipen, är det icke desto mindre uppenbart att det i just detta ärende inte bara handlar om passivitet från kommissionens sida, utan även om ett underförstått besked från kommissionens avdelningar

([70]) Dom i mål C-537/08 P, Kahla Thüringen Porzellan, ECLI:EU:C:2010:769, punkt 63, och där angiven rättspraxis.
([71]) Dom i mål C-265/85, Van den Bergh en Jurgens mot kommissionen, ECLI:EU:C:1987:121, punkt 44.
([72]) Dom i mål C-223/85, RSV mot kommissionen, ECLI:EU:C:1987:502.
([73]) Dom i de förenade målen C-630/11 P till C-633/11 P, HGA m.fl., ECLI:EU:C:2013:387, punkt 134.
([74]) För definition av principen om skydd för berättigade förväntningar, se domstolens domar i målen C-265/85, Van den Bergh en Jurgens mot kommissionen, ECLI:EU:C:1987:121, punkt 44, och C-152/88, Sofrimport mot kommissionen, ECLI:EU:C:1990:259, punkt 26; tribunalens domar i målen T-290/97, Mehibas Dordtselaan mot kommissionen, ECLI:EU:T:2000:8, punkt 59, och T-223/00, Kyowa Hakko Kogyo mot kommissionen, ECLI:EU:T:2003:194, punkt 51; om avsaknad av berättigade förväntningar hos mottagare av stöd som genomförts olagligen, se domstolens dom i de förenade målen C-183/02 P och C-187/02 P, Demesa och Territorio Histórico de Álava mot kommissionen, ECLI:EU:C:2004:701, punkterna 44 och 45, och där angiven rättspraxis.
([75]) Se domstolens dom i de förenade målen C-74/00 P och C-75/00 P, Falck och Acciaierie di Bolzano mot kommissionen, ECLI:EU:C:2002:524, punkt 140.
([76]) Se kommissionens beslut 2007/256/EG av den 20 december 2006 om den stödordning som Frankrike har genomfört enligt artikel 39 CA i den allmänna skattelagstiftningen – Statligt stöd C46/2004 (f.d. NN65/2004) (EUT L 112, 30.4.2007, s. 41) och dom i mål C-408/04 P, Kommissionen mot Salzgitter, ECLI:EU:C:2008:236, punkt 106.

till Italien som har lett till en kombination av exceptionella omständigheter. Detta medför att i) fördröjningen på sju år i kommissionens ursprungliga beslutsprocess (pga. att de italienska myndigheternas ursprungliga skrivelse av den 3 april 2006 inte följdes upp) i kombination med ii) kommissionens passivitet, som under de särskilda omständigheterna i det aktuella ärendet kunde tolkas som ett tyst godkännande av de italienska myndigheternas ståndpunkt vad gäller fastställande och tolkning av den rättsliga ramen för bedömning av åtgärden, kan ha lämnat utrymme för osäkerhet om åtgärdernas lagenlighet och förhindrat de italienska myndigheterna från att i tid vidta steg för att anpassa åtgärderna till bestämmelserna om statligt stöd.

(212) På grundval av de särskilda omständigheterna i det aktuella ärendet och kombinationen av ovannämnda faktorer, drar kommissionen, i syfte att säkerställa förutsägbarheten i de rättsliga situationer och förhållanden som regleras av unionslagstiftningen, slutsatsen att de särskilda omständigheterna i det aktuella ärendet innebär att Italien inte ska vara skyldigt att återkräva allt oförenligt stöd som avses i avsnitt 5 till förmån för hamnmyndigheten i Neapel eller CAMED som beviljades innan kommissionens begäran om upplysningar skickades till Italien den 28 februari 2013, varigenom det aktuella ärendet öppnades på nytt.

(213) När det gäller det stöd som beviljades efter den 28 februari 2013 kan allt oförenligt stöd återkrävas från mottagarna. Kommissionen anser att de italienska myndigheterna efter att kommissionen hade skickat sin detaljerade begäran om upplysningar den 28 februari 2013 var fullt informerade om kommissionens tvivel angående stödets lagenlighet och förenlighet.

(214) Såsom anges i skäl 178 ovan anser kommissionen emellertid att alla de aktuella åtgärderna beviljades hamnmyndigheten i Neapel före den 28 februari 2013, det datum då kommissionen skickade sin begäran om upplysningar till Italien efter det formella klagomålet 2013. Även CAMED beviljades alla de aktuella åtgärderna före den 28 februari 2013, eftersom det fick den lagliga rätten till stödet genom 2004 års koncession. Därmed har inga av de stödåtgärder som varit föremål för det aktuella ärendet beviljats efter den 28 februari 2013.

7.3 **Stöd som ska återkrävas från hamnmyndigheten i Neapel och CAMED**

(215) Såsom förklaras i skälen 207–211 och slutsatsen i skäl 214 ska, mot bakgrund av de särskilda omständigheter som lagts fram i detta ärende, Italien inte återkräva något belopp från vare sig hamnmyndigheten i Neapel eller CAMED. Av samma skäl utesluter inte detta beslut framtida betalningar av specifika stödbelopp som redan har beviljats till hamnmyndigheten i Neapel (genom ministerdekretet av den 27 oktober 1999, antaget i enlighet med den allmänna ram som fastställs i lag nr 413/1998, jämfört med ministerdekretet av den 2 maj 2001) och till CAMED (genom 2004 års koncession) före den 28 februari 2013.

(216) Skulle Italien emellertid överväga att bevilja ytterligare stödåtgärder i Neapels hamn är Italien naturligtvis skyldigt att i enlighet med artikel 108.3 i EUF-fördraget anmäla sådana åtgärder till kommissionen för bedömning av huruvida de är förenliga med den inre marknaden (utom, givetvis, om dessa åtgärder omfattas av ett gruppundantag från anmälningsskyldigheten).

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

(1) Det statliga stöd i form av investeringsstöd från Italien till förmån för hamnmyndigheten i Neapel som beviljats genom ministerdekretet av den 27 oktober 1999, antaget i enlighet med den allmänna ram som fastställs i lag nr 413/1998, jämfört med ministerdekretet av den 2 maj 2001 och som Italien olagligen har genomfört i strid mot artikel 108.3 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, är oförenligt med den inre marknaden.

(2) Det statliga stöd i form av oskäligt låga koncessionsavgifter från hamnmyndigheten i Neapel till förmån för CAMED som Italien olagligen har genomfört genom 2004 års koncessionsavtal mellan CAMED och hamnmyndigheten i Neapel av den 29 juli 2004, i strid mot artikel 108.3 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, är oförenligt med den inre marknaden.

Artikel 2

Italien är inte skyldigt att återkräva det stöd som avses i artikel 1.

Artikel 3

Detta beslut riktar sig till Republiken Italien.

Utfärdat i Bryssel den 20 september 2018.

På kommissionens vägnar
Margrethe VESTAGER
Ledamot av kommissionen