

**ROZHODNUTÍ KOMISE (EU) 2017/2116****ze dne 27. července 2017****o režimu podpor č. SA.38398 (2016/C, ex 2015/E), který zavedla Francie – zdanění přístavů ve Francii***(oznámeno pod číslem C(2017) 5176)***(Pouze francouzské znění je závazné)****(Text s významem pro EHP)**

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na čl. 108 odst. 2 první pododstavec této smlouvy,

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

poté, co vyzvala zúčastněné strany k podání připomínek v souladu s uvedenými články <sup>(1)</sup> a s ohledem na tyto připomínky,

vzhledem k těmto důvodům:

**1. POSTUP**

- (1) Dne 3. července 2013 zaslaly útvary Komise všem členským státům dotazník o fungování a zdanění jejich přístavů s cílem získat celkový přehled o jejich stavu a objasnit situaci přístavů z hlediska pravidel Evropské unie pro státní podpory. Francouzské orgány odpověděly dopisem ze dne 25. října 2013. Útvary Komise požádaly dopisem ze dne 3. února 2014 o doplňující informace o pravidlech týkajících se francouzské daně z příjmů právnických osob, která se vztahují na přístavy. Francouzské orgány poskytly odpověď v dopise ze dne 1. dubna 2014.
- (2) Komise informovala dopisem ze dne 9. července 2014 francouzské orgány v souladu s článkem 21 nařízení Rady (EU) 2015/1589 <sup>(2)</sup> (dále jen „jednací řád“) o svém předběžném posouzení francouzských pravidel týkajících se zdanění přístavů. Tento dopis uváděl, že Komise označuje tato pravidla za existující státní podpory, a vysvětloval důvody, proč je považuje za neslučitelné s vnitřním trhem. Komise poskytla francouzským orgánům možnost, aby k tomuto předběžnému posouzení předložily své připomínky. Francouzské orgány předložily své připomínky dopisem ze dne 7. listopadu 2014. 12. prosince 2014 se konalo jednání mezi útvary Komise a francouzskými orgány. 15. ledna 2015 zaslaly francouzské orgány Komisi doplňující připomínky. Útvary Komise informovaly dopisem ze dne 1. června 2015 francouzské orgány, že v této fázi i nadále zastávají předběžné stanovisko vyjádřené v dopise ze dne 9. července 2014.
- (3) Komise potvrdila dopisem ze dne 21. ledna 2016 své stanovisko a navrhla francouzským orgánům v souladu s čl. 108 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie (dále jen „SFEU“) a s článkem 22 jednacího řádu jako vhodné opatření, aby bylo zrušeno osvobození přístavů od daně z příjmů právnických osob (dále jen „daň z příjmů právnických osob“) do výše příjmů z jejich hospodářských činností od počátku daňového roku 2017. Francouzské orgány byly vyzvány, aby se k návrhu Komise bezpodmínečně a jednoznačně vyjádřily ve lhůtě dvou měsíců v souladu s čl. 23 odst. 1 jednacího řádu.
- (4) Dopisem ze dne 11. dubna 2016 předaly francouzské orgány Komisi své připomínky. Dne 27. června 2016 se konalo jednání mezi francouzskými orgány a útvary Komise.
- (5) Vzhledem k tomu, že odpověď francouzských orgánů nepředstavovala bezpodmínečné a jednoznačné přijetí navrhovaných vhodných opatření, rozhodla Komise dopisem ze dne 8. července 2016 o zahájení řízení v souladu s čl. 108 odst. 2 SFEU v souladu s čl. 23 odst. 2 jednacího řádu. Rozhodnutí Komise o zahájení řízení bylo zveřejněno v *Úředním věstníku Evropské unie* <sup>(3)</sup>. Komise vyzvala Francii, aby předložila své připomínky k obsahu tohoto rozhodnutí. Vyzvala rovněž zúčastněné strany, aby předložily své připomínky k předmětnému opatření.

<sup>(1)</sup> Úř. věst. C 302, 19.8.2016, s. 23.

<sup>(2)</sup> Nařízení Rady (EU) 2015/1589 ze dne 13. července 2015, kterým se stanoví prováděcí pravidla v souladu s článkem 108 Smlouvy o fungování Evropské unie (Úř. věst. L 248, 24.9.2015, s. 9).

<sup>(3)</sup> Úř. věst. C 302, 19.8.2016, s. 23.

- (6) Připomínky Francie obdržela Komise dopisem ze dne 19. září 2016.
- (7) Komise v této věci obdržela připomínky od následujících zúčastněných stran: velké námořní přístavy v metropolitní Francii (Le Havre, Rouen, Dunkerque) a v zámoří (Guyana, Guadeloupe), obchodní a průmyslové komory, řídicí orgány přístavů (obchodní a průmyslová komora Brest, obchodní a průmyslová komora Bayonne, Baskicko), profesní sdružení nebo zástupci přístavů a mořského světa obecně – Association française des ports intérieurs (francouzský svaz vnitrozemských přístavů, dále jen „AFPI“), styčný výbor pro podporu vodních cest/Provoideau, l'Union des ports de France (Unie francouzských přístavů, dále jen „UPF“), Institut français de la mer (Francouzský námořní institut), územní samosprávné celky (département Guadeloupe, region Guadeloupe, region Bretaň) a přístav Rotterdam, který jedná jménem pěti nizozemských státních námořních přístavů.
- (8) Komise předala tyto připomínky Francii a poskytla jí možnost se k nim vyjádřit. Komise obdržela připomínky Francie v dopise ze dne 3. listopadu 2016. Dne 16. listopadu 2016 se konalo jednání mezi francouzskými orgány a útvary Komise.

## 2. POPIS OPATŘENÍ A JEHO SOUVISLOSTI

### 2.1. Vlastnictví a provoz přístavů ve Francii

- (9) Systém francouzských přístavů (rybářské přístavy, obchodní přístavy a přístaviště pro rekreační lodě) se skládá z přístavů ve vlastnictví státu (na jedné straně velké námořní přístavy, dříve nazývané „samostatné přístavy“; na straně druhé velké říční přístavy, zejména samostatné přístavy Paříž a Štrasburk) a z přístavů, které patří územním samosprávným celkům. Francie sice uvádí, že sporné opatření je zaměřeno na rybářské a obchodní přístavy, avšak i přístaviště pro rekreační lodě mohou být provozována subjekty, na které se vztahuje osvobození od daně z příjmů právnických osob (například obchodními a průmyslovými komorami), a proto se řízení vztahuje i na ně.
- (10) Velké námořní přístavy, které byly až do reformy z roku 2008 <sup>(4)</sup> nazývány „samostatnými přístavy“, jsou státními veřejnoprávními subjekty. Zajišťují více než 80 % francouzské námořní nákladní dopravy. Podle Francie vykonávají velké námořní přístavy následující úkoly: regulace a policejní služby související s námořní dopravou v přístavních oblastech a přístupových cestách k nim prostřednictvím kapitanátů, výstavba a údržba přístavních infrastruktur, řízení a rozvoj přístavního sektoru, celková propagace daného přístavu a rozvoj nabídky přístavních služeb a pozemní, železniční a říční dopravní obslužnosti. Mají finanční autonomii.
- (11) Provoz velkých námořních přístavů je záležitostí státu. Je jim přidělen veřejný účetní a jsou ovládány zástupci státu. Francie uvádí, že od reformy v roce 2008, která převedla manipulační činnosti na soukromý sektor, se velké námořní přístavy zaměřily na zajištění ochrany, bezpečnosti a aktivity přístavní policie na jedné straně a na straně druhé na funkce spojené s územním plánováním přístavní oblasti. Přístavy jsou nyní vlastníky svých pozemků.
- (12) Samostatné říční přístavy, tj. samostatný přístav Paříž a samostatný přístav Štrasburk, jsou provozovány státními veřejnoprávními subjekty. Ostatní říční přístavy jsou spravovány koncesionáři (zpravidla obchodními a průmyslovými komorami).
- (13) Přístavy, které patří územním samosprávným celkům, nazývané „decentralizované přístavy“, jsou řízeny územními celky a jejich provoz je zpravidla svěřen obchodním a průmyslovým komorám nebo námořním obchodním komorám <sup>(5)</sup>. Podle Francie jsou tyto přístavy zpravidla poměrně malé a jejich význam se projevuje spíše na místní úrovni.

### 2.2. Pravidla týkající se daně z příjmů právnických osob, která se vztahují na přístavy

- (14) V souladu s ustanoveními článku 205, čl. 206 odst. 1 a článku 1654 francouzského všeobecného daňového zákoníku („code général des impôts“) se na právnické osoby, které se řídí soukromým nebo veřejným právem a které provozují podnikání nebo vykonávají činnosti výdělečné povahy, vztahuje daň z příjmů právnických osob. Za druhé, podle článku 165 přílohy 4 všeobecného daňového zákoníku podléhají veřejnoprávní subjekty průmyslového nebo obchodního charakteru všem přímým daním a poplatkům podobným daním, které se vztahují na podobné soukromé podniky. Článek 167 přílohy 4 téhož zákoníku stanoví, že tato ustanovení se vztahují zejména na „obchodní a průmyslové komory“ a na „samostatné přístavy“ (které se od roku 2008 staly velkými námořními přístavy s výjimkou některých přístavů, jako je například samostatný říční přístav Paříž a Štrasburk).

<sup>(4)</sup> Viz rozhodnutí Komise ze dne 29. června 2011 týkající se opatření SA.27106 (C 13/09 – ex N 614/08), které Francie hodlá zavést na podporu přístavního sektoru (Úř. věst. L 221, 27.8.2011, s. 8).

<sup>(5)</sup> Obchodní komory, jejichž sídlo se nachází v některém z přístavních měst, a obchodní komory, které jsou bez ohledu na svou zeměpisnou polohu koncesionáři veřejných zařízení v námořním přístavu.

- (15) Ministerská rozhodnutí ze dne 11. srpna 1942 a ze dne 27. dubna 1943 <sup>(6)</sup> však osvobodila od daně z příjmů právnických osob „samostatné přístavy, námořní obchodní komory, obchodní a průmyslové komory, které spravují přístavní zařízení, obce, které jsou koncesionáři veřejných zařízení ve vlastnictví státu v námořních přístavech, a rovněž podniky, které je nahradily jako provozovatelé těchto zařízení“. Tato výjimka platí obecně pro všechny „budovy a služby potřebné pro provoz přístavů nebo na tomto provozu přímo závislé“. Daňová dokumentace upřesňuje, „že výše uvedené rozhodnutí [rozhodnutí ze dne 11. srpna 1942] by mělo být uplatňováno liberálně a že osvobození od daně by mělo být zachováno nejen ve vztahu ke službám, jejichž námořní charakter je nesporný, ale i ve vztahu k zařízením námořních obchodních komor, která, ačkoli nejsou přístavními zařízeními v pravém slova smyslu, přesto souvisejí s provozem přístavů, bez něhož by neměla důvod existovat“, a že „finanční výnosy získané samostatnými přístavy a námořními obchodními a průmyslovými komorami v souvislosti s investicemi prostředků pocházejících z provozu námořních průmyslových a obchodních zařízení“ jsou rovněž osvobozeny od daně z příjmů právnických osob.

### 3. DŮVODY, KTERÉ VEDLY K ZAHÁJENÍ FORMÁLNÍHO VYŠETŘOVACÍHO ŘÍZENÍ

- (16) Ve svém dopise ze dne 8. července 2016 Komise poznamenala, že francouzské orgány nepřijaly harmonogram provádění vhodných opatření uvedených v jejím dopise ze dne 21. ledna 2016, a že ačkoli v preambuli uvedly, že v zásadě opatření navrhovaná Komisí nezpochybňují, jevílo se, že ve skutečnosti zpochybňují fakt, že Komise hovořila o státní podpoře i ve vztahu k malým přístavům. Komise dospěla k závěru, že francouzské orgány nepřijaly bezpodmínečně, jednoznačně a v plném rozsahu vhodná opatření navržená Komisí dne 21. ledna 2016.
- (17) Vzhledem k tomu, že Komise měla i nadále za to, že osvobození přístavů od daně z příjmů právnických osob v důsledku jejich hospodářských činností představuje existující režim státních podpor, a že měla pochybnosti ohledně slučitelnosti tohoto režimu podpor s vnitřním trhem, rozhodla se zahájit řízení v souladu s čl. 108 odst. 2 SFEU podle čl. 23 odst. 2 jednacího řádu.

### 4. PŘIPOMÍNKY FRANCOUZSKÝCH ORGÁNŮ A ZÚČASTNĚNÝCH STRAN PO ZAHÁJENÍ FORMÁLNÍHO VYŠETŘOVACÍHO ŘÍZENÍ

#### 4.1. Podniky/hospodářské činnosti

- (18) Někteří provozovatelé francouzských námořních přístavů a zástupci správců přístavů, zejména velký námořní přístav Le Havre, obchodní a průmyslová komora Brest a UPF, se domnívají, že přístavy nejsou „podniky“ ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU. Francouzské orgány toto stanovisko sdílejí a dodávají, že přístavy „nejsou podniky jako ostatní“, ale že se jedná o „subjekty ve službách jiných podniků“ a že „skutečnost, že Smlouva o fungování Evropské unie stanovila článek ad hoc [článek 93] s cílem řešit státní podpory v oblasti dopravy, je důkazem toho, že evropský normotvůrce si přál tuto zvláštnost zohlednit“.

##### 4.1.1. Činnosti obecného zájmu nebo činnosti, které vyplývají ze základních funkcí státu

- (19) Podle obchodní a průmyslové komory Brest představuje činnost přístavů službu obecného zájmu (SOZ) nehospodářské povahy, a rozsah činností obecného zájmu je oprávněn definovat pouze veřejný orgán. Ustanovení čl. 107 odst. 1 SFEU se nepoužije, pokud stát jedná „výkonem veřejné moci“, což je případ přístavů, které jsou výkonem svých činností ze zákona pověřeny státem. Podle obchodní a průmyslové komory Brest uplatňují ministerská rozhodnutí ze dne 11. srpna 1942 a 27. dubna 1943 článek 165 přílohy 4 všeobecného daňového zákoníku a uznávají, že činnosti přístavů nejsou činnosti výdělečné povahy.
- (20) UPF a velký námořní přístav Le Havre dodávají, že některé francouzské přístavy jsou zařízeními zásadního významu, „jejichž nedostupnost by mohla výrazně snížit válečný nebo ekonomický potenciál, bezpečnost nebo schopnost přežít národa“ ve smyslu článku L. 1332-1 kodexu obrany, takže se jedná o infrastruktury určené pro činnosti vyplývající ze základních funkcí státu.
- (21) Velký námořní přístav Le Havre s odkazem na věc C-276/97 zdůrazňuje, že velké námořní přístavy jsou veřejnoprávní subjekty působící v rámci zvláštního režimu z hlediska tvorby, kontroly, správy a příjmů. Jako „veřejnoprávní subjekty“, které svou činnost vykonávají jako „orgány veřejné moci“ by velké námořní přístavy splňovaly podmínky pro osvobození od DPH stanovené v čl. 4 odst. 5 šesté směrnice o DPH.

<sup>(6)</sup> Viz francouzská daňová dokumentace BOI-IS-CHAMP-30-60, odstavce 230 a násl.

- (22) A konečně se francouzské orgány a někteří správci přístavů domnívají, že bagrování, ať už probíhá uvnitř přístavů, nebo mimo ně, není hospodářskou činností, a že to Komise uvedla v rozhodnutí z 20. října 2004 ve věci N 520/2003 [3] (\*\*\*)<sup>(7)</sup> (dále jen „rozhodnutí ze dne 20. října 2004“). Vysvětlují, že tato činnost umožňuje obsluhovat všechny terminály a je nezbytná k zajištění bezpečného přístupu k plavebním kanálům a vodním plochám v přístavu každému hospodářskému subjektu, který by měl potřebu tohoto přístupu, a tak umožňuje volný pohyb všech plavidel. Z bagrování dle nich mají prospěch všechny hospodářské subjekty obsluhované oblasti bez rozdílu, a tudíž i námořní společenství jako celek.

#### 4.1.2. Činnosti, které nejsou činnostmi hospodářskými

- (23) Velký námořní přístav Le Havre poukazuje na to, že struktura přístavních poplatků se stanovuje na vnitrostátní úrovni a že Soudní dvůr ve věci C-343/95 přikládá význam skutečnosti, že poplatky jsou schvalovány veřejným orgánem. Domnívá se, že všechny úkoly svěřené velkým námořním přístavům podle článku L. 5312-2 zákona o dopravě jsou nehospodářské povahy v souladu s rozhodovací praxí Komise, zejména rozhodnutí ze dne 20. října 2004 a rozhodnutí uvedených v bodě 17 písm. a) až f) sdělení Komise ze dne 19. července 2016 o pojmu státní podpora<sup>(8)</sup> (dále jen „sdělení ze dne 19. července 2016“). Domnívá se, že od reformy v roce 2008 mohou velké námořní přístavy provozovat veřejná zařízení jen výjimečně, přičemž se jednalo o jedinou činnost, která by mohla být případně považována za činnost hospodářskou.
- (24) Velké námořní přístavy Le Havre a obchodní a průmyslová komora Brest se domnívají, že jakákoli zbytková hospodářská činnost přístavů by byla v každém případě klasifikována jako vedlejší, takže by taková činnost neměla být považována za činnost hospodářskou podle bodů 18 a 207 sdělení ze dne 19. července 2016.
- (25) AFPI uvádí, že pro přístavy je zajišťování návratnosti investic, které je u klasického podniku při přijímání investičních rozhodnutí určujícím cílem, odsunuto do pozadí ve prospěch obecného zájmu. AFPI se domnívá, že samotná Komise ve svém rozhodnutí ze dne 20. října 2004 uznala, že projekty přístavní infrastruktury „by se nikdy neuskutečnily na výlučně komerčním základě“. Dodává, že právo hospodářské soutěže by se mělo vztahovat pouze na podniky usilující o dosažení zisku nebo na podniky obchodní povahy a že zisky vnitrozemských přístavů (říčních přístavů), které nemají akcionáře, jsou systematicky reinvestovány.

#### 4.2. Hospodářské zvýhodnění

- (26) Několik provozovatelů francouzských námořních přístavů a zástupců provozovatelů vnitrozemských přístavů se domnívá, že dotčené opatření kompenzuje úkoly, které byly přístavům svěřeny orgány veřejné moci. Velký námořní přístav Dunkerque tvrdí, že náklady na tyto úkoly systematicky překračují teoretické zatížení daní z příjmů právnických osob. Osvobození od daně by proto přístavům nepřineslo žádné hospodářské zvýhodnění.

#### 4.3. Selektivita

- (27) Francouzské orgány a někteří provozovatelé francouzských námořních přístavů se domnívají, že toto opatření není selektivní, protože se vztahuje na všechny francouzské přístavy a tvoří nedílnou součást francouzského daňového systému již více než 70 let.
- (28) Dodávají, že Komise neprokázala, v jakém smyslu se přístavy nacházejí ve srovnatelné skutkové a právní situaci s ostatními společnostmi, a poukazují na to, že přístavy na základě vnitrostátního práva poskytují provozovatelům dopravy nezbytné podmínky k plnění jejich úkolů, aniž by s nimi soutěžily nebo je nahrazovaly, a že musí zajišťovat úkoly, které představují veřejná plnění nebo spadají do výkonu veřejných pravomocí. Velký námořní přístav Le Havre uvádí, že vysoký podíl přístavních poplatků v rozpočtu přístavů, rozsah státní kontroly nad velkými námořními přístavy a skutečnost, že neexistují „provozovatelé působící za běžných hospodářských podmínek [...] vzhledem k právnímu monopolu uplatňovanému velkými námořními přístavy v oblasti správy přístavů“ je odlišuje od ostatních provozovatelů. Podle regionu Bretaň by ze skutečnosti, že některé malé přístavy jsou spravovány obchodními a průmyslovými komorami, vyplývalo, že se nacházejí v odlišné situaci.

(\*\*\*) Oprava chyby v psaní.

(7) Rozhodnutí Komise ze dne 20. října 2004 ve věci státní podpory N 520/2003 – Belgie – Finanční podpora prací na infrastruktuře vlámských přístavů, bod 35 (Úř. věst. C 176, 16.7.2005, s. 11).

(8) Úř. věst. C 262, 19.7.2016, s. 1.

- (29) Obchodní a průmyslová komora Brest, která spravuje přístav Brest, a velký námořní přístav Le Havre uvádějí, že základem pro osvobození přístavů od daně z příjmů právnických osob by byl článek 165 přílohy 4 všeobecného daňového zákoníku do té míry, do níž přístavy nevykonávají výdělečné činnosti, na které by se mohla vztahovat daň z příjmů právnických osob. Ministerská rozhodnutí ze dne 11. srpna 1942 a 27. dubna 1943 tak pouze potvrdila uplatnění obecných ustanovení článku 165 přílohy 4 a článků 205 a 206 všeobecného daňového zákoníku na přístavy.
- (30) Někteří provozovatelé francouzských námořních přístavů rovněž s odvoláním na francouzskou Ústavní radu (Conseil constitutionnel), která se domnívá, že od zásady rovnosti v oblasti daní se lze odchýlit za předpokladu, že zákonodárce založí rozdílné zacházení na objektivních a racionálních kritériích v souladu s cíli sledovanými daným opatřením a za podmínky, že to nepovede k výraznému narušení rovnosti v daňové oblasti (rozhodnutí č. 2012-238 QPC ze dne 20. dubna 2012) <sup>(9)</sup>, tvrdí, že dotčené opatření nevede k žádnému výraznému narušení rovnosti v daňové oblasti.

#### 4.4. Narušení hospodářské soutěže a ovlivnění obchodu

- (31) Francouzské orgány a někteří provozovatelé francouzských námořních přístavů naznačují, že Komise nepředložila důkaz o narušení hospodářské soutěže vzhledem k tomu, že objem konkurenční dopravy je nízký a atraktivita přístavu se poměřuje velkým množstvím parametrů (výkonnost ostatních článků logistického řetězce), na které nebude mít žádný vliv, zda budou přístavy podléhat dani z příjmů právnických osob. AFPI se domnívá, že vnitrozemské přístavy na rozdíl od námořních přístavů mezi sebou vzájemně nesoutěží, neboť jejich zázemí je mnohem menší a rozdílné.
- (32) Francouzské orgány a někteří provozovatelé francouzských námořních přístavů se domnívají, že činnost malých přístavů (přístavů, které tvoří součást transevropských dopravních sítí) neovlivňuje hospodářskou soutěž s ohledem na rozsah jejich činností a na převážně místní povahu jejich dopadu, a to zejména vzhledem k tomu, že činnost všech malých francouzských přístavů dohromady představuje pouze 1 % celkového objemu dopravy v Unii. Sama Komise uznala, že „podle zavedené praxe nevytváří podpora infrastruktur v přístavech, jejichž podíl na relevantním trhu činí méně než 5 % osobní nebo nákladní dopravy, negativní účinky na hospodářskou soutěž a obchod mezi členskými státy“ (rozhodnutí ze dne 11. dubna 2016 ve věci SA.43975, přístav Funchal) <sup>(10)</sup>.
- (33) Některé zúčastněné strany se domnívají, že zámořské přístavy nejsou schopny soutěžit s přístavy ostatních členských států.
- (34) Podle názoru francouzských orgánů a některých zúčastněných stran by skutečnost, že by se na francouzské přístavy nyní začala vztahovat daň z příjmů právnických osob, vedla de facto k narušení hospodářské soutěže mezi evropskými přístavy, neboť každý z těchto států uplatňuje jinou daňovou sazbu. Dodávají, že značné množství států poskytuje svým přístavům finanční podporu celou řadou daňových i nedaňových způsobů.
- (35) Podle názoru přístavu Rotterdam bude daň z příjmů právnických osob v roce 2017 znamenat pro nizozemské přístavy značné náklady, které jejich konkurenti, zejména přístavy Dunkerque a Le Havre, hradit nemusí.

#### 4.5. Slučitelnost

- (36) Pro francouzské orgány a některé provozovatele francouzských přístavů by bylo toto osvobození od daně v každém případě slučitelné s vnitřním trhem, neboť umožňuje poskytovat vyrovnání za některé úkoly financované přístavy, které spadají do výkonu veřejných pravomocí (úkoly související s kapitanáty, s bagrováním přístupů do přístavu, s údržbou obranných struktur, s pozemními přístupy, s ochranou životního prostředí a s bezpečností či ochranou). Pokud by výše daně z příjmů právnických osob, od nichž jsou jednotlivé přístavy osvobozeny, nepřekročila částku nákladů spadajících do výkonu veřejných pravomocí, případně pokud by byla mnohem nižší než tato částka, byla by tato výjimka slučitelná s vnitřním trhem.
- (37) Zástupci správců vnitrozemských přístavů zdůrazňují, že vnitrozemské přístavy hrají důležitou roli při rozvoji multimodální dopravy, že investice přístavů spadají do působnosti článku 93 SFEU (koordinace dopravy) a že osvobození od daně z příjmů právnických osob spadá rovněž do oblasti působnosti čl. 107 odst. 3 písm. b) SFEU týkající se významných projektů evropského zájmu, jako je například projekt Seine Nord Europe a transevropské dopravní koridory. AFPI poukazuje na to, že by mohl být použitelný článek 93 SFEU, který stanoví „náhradu za určitá plnění související s pojmem veřejné služby“.

<sup>(9)</sup> Vládní věstník Francouzské republiky, 21. dubna 2012, s. 7198.

<sup>(10)</sup> Rozhodnutí Komise ze dne 11. dubna 2016 o státní podpoře SA.43975 (2016/NN) – Portugalsko – Investiční podpora pro přístav Funchal (Úř. věst. C 183, 11.5.2016, s. 1).

- (38) Podle názoru francouzských orgánů a některých zúčastněných stran ze zámoří by měla být slučitelnost tohoto opatření pro zámořské přístavy zvláště přezkoumána s ohledem na článek 349 SFEU. Vzhledem k omezenosti trhů, ostrovnímu nebo izolovanému charakteru těchto území a odlehlosti jakéhokoli jiného evropského přístavu se jeví, že dotčené opatření nemá dopad na hospodářskou soutěž. Velký námořní přístav Guadeloupe se zmiňuje o návrhu na začlenění provozních podpor pro zámořskou dopravu do nařízení Komise (EU) č. 651/2014<sup>(1)</sup> (dále jen „obecné nařízení o blokových výjimkách“). Velký námořní přístav Guyana se domnívá, že plní poslání v obecném zájmu (veřejná bezpečnost, národní obrana, zásobování), aniž by měnil podmínky obchodu v rozsahu, v němž je přístav výhradním zprostředkovatelem zásobování. Letecká nákladní doprava na dané území by totiž vzhledem ke svým nákladům představovala pouze 1 % celkové nákladní dopravy. Zúčastněné strany se domnívají, že zrušení osvobození od daně z příjmů právnických osob by vedlo ke zvýšení ceny zásobování daného území, které by se odrazilo v cenách zboží pro konečné zákazníky a ve snížení investiční kapacity. Zdůrazňují, že takové zrušení by bylo v rozporu s jinými odchylujícími se daňovými ustanoveními přijatými Komisí, jako jsou například daňová opatření na podporu investic nebo nulová sazba DPH, která umožňuje snížit náklady na toky spotřeby.

#### 4.6. Časový harmonogram řízení

- (39) Někteří provozovatelé francouzských námořních přístavů žádají Komisi o pozastavení stávajícího řízení, dokud nebude dokončena současná evropská agenda v oblasti přístavů, zejména revize obecného nařízení o blokových výjimkách a návrh nařízení, kterým se zřizuje rámec pro přístup na trh přístavních služeb a finanční transparentnost přístavů (dále jen „návrh nařízení o přístavních službách“)<sup>(12)</sup>. Byli překvapeni rychlostí řízení proti Francii, vzhledem k tomu, že jednání Komise s Nizozemskem před přijetím konečného rozhodnutí trvala zhruba 20 let.
- (40) Přístav Rotterdam žádá Komisi, aby odložila povinnost nizozemských přístavů k dani z příjmů právnických osob až do doby, dokud nebude provedeno odvětvové šetření, a aby uvalila tuto daň na všechny námořní přístavy nacházející se v severomořském pásmu (přístavy na jižním pobřeží Severního moře) současně, nebo aby alespoň uvalila daň z příjmů právnických osob rychle a současně na belgické i francouzské přístavy.

### 5. POSOUZENÍ OPATŘENÍ

#### 5.1. Existence státní podpory ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU

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

##### 5.1.1. Podniky/hospodářské činnosti

##### 5.1.1.1. Všeobecná ustanovení

- (42) Podle ustálené judikatury označuje „pojem ‚podnik‘ jakýkoliv subjekt vykonávající hospodářskou činnost, a to nezávisle na právním postavení tohoto subjektu a způsobu jeho financování“<sup>(13)</sup>. Podle Soudního dvora Evropské unie „představuje hospodářskou činnost jakákoli činnost spočívající v nabízení zboží a služeb na daném trhu“<sup>(14)</sup>.

<sup>(1)</sup> Nařízení Komise (EU) č. 651/2014 ze dne 17. června 2014, kterým se v souladu s články 107 a 108 Smlouvy prohlašují určité kategorie podpory za slučitelné s vnitřním trhem (Úř. věst. L 187, 26.6.2014, s. 1).

<sup>(12)</sup> COM(2013) 296 final — 2013/0157 (COD), Úř. věst. C 327, 12.11.2013, s. 111. Mezitím byl přijat tento akt: Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2017/352 ze dne 15. února 2017, kterým se zřizuje rámec pro poskytování přístavních služeb a stanoví společná pravidla pro finanční transparentnost přístavů (Úř. věst. L 57, 3.3.2017, s. 1).

<sup>(13)</sup> Rozsudek Soudního dvora ze dne 12. září 2000, Pavlov a další, spojené věci C-180/98 až C-184/98, ECLI:EU:C:2000:428, bod 74.

<sup>(14)</sup> Viz rozsudek Soudního dvora ze dne 16. června 1987, Komise v. Itálie, C-118/85, ECLI:EU:C:1987:283, bod 7 a rozsudek Soudního dvora ze dne 18. června 1998, Komise v. Itálie, C-35/96, ECLI:EU:C:1998:303, bod 36.

- (43) Komise v souladu s judikaturou<sup>(15)</sup> v celé řadě rozhodnutí stanovila, že obchodní využívání a výstavba přístavních infrastruktur představují hospodářské činnosti<sup>(16)</sup>. Například obchodní využívání přístavního terminálu poskytovaného uživatelům na základě úhrady poplatku představuje hospodářskou činnost<sup>(17)</sup>. Soudní dvůr rovněž již implicitně, avšak nepochybně uznal hospodářskou povahu některých přístavních operací, zejména „nakládky, vykládky, překládky, skladování a pohybu zboží obecně nebo jakéhokoli materiálu v přístavu“<sup>(18)</sup>. Tato pravidla platí nejen pro námořní přístavy, ale také na přístavy vnitrozemské<sup>(19)</sup>.
- (44) Komise nepochybně, že přístavy mohou delegovat výkon některých úkolů veřejných pravomocí nebo úkolů neehospodářské povahy, jako je kontrola a bezpečnost námořní dopravy<sup>(20)</sup> nebo kontrola znečištění<sup>(21)</sup>, ani to, že přístavy nejsou při výkonu těchto úkolů podniky ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU. V tomto ohledu Komise zdůrazňuje, že osvobození od daně z příjmů právnických osob, na které se vztahuje toto řízení, tedy může představovat státní podporu pouze tehdy, pokud se týká příjmů pocházejících z hospodářské činnosti. Naproti tomu skutečnost, že subjekt vykonává jednu nebo více činností v obecném zájmu nebo činností neehospodářské povahy, není zpravidla dostačující k tomu, aby ho bylo možno přestat považovat za „podnik“. Přístav bude tedy považován za „podnik“, pokud – a do té míry, do níž – skutečně vykonává jednu nebo více hospodářských činností.
- (45) Francouzské přístavy mohou provádět několik typů hospodářských činností, které odpovídají poskytování různých služeb na různých trzích<sup>(22)</sup>. Za prvé, přístavy poskytují plavidlům obecnou službu tím, že jim umožňují přístup k přístavní infrastruktuře za odměnu. Za druhé, některé přístavy poskytují plavidlům rovněž za odměnu specifitější služby, zejména služby lodivoda, zvedání, manipulaci a kotvení. V prvních dvou uvedených případech se odměna přístavu zpravidla označuje jako „přístavní poplatek“<sup>(23)</sup>. Za třetí, přístavy poskytují určité infrastruktury nebo pozemky za odměnu podnikům, které tyto prostory využívají buď pro své vlastní potřeby, nebo pro poskytování některých výše uvedených přístavních služeb plavidlům<sup>(24)</sup>.
- 
- <sup>(15)</sup> Rozsudek Soudu prvního stupně ze dne 12. prosince 2000, *Aéroports de Paris v. Komise*, T-128/98, ECLI:EU:T (\*\*):2000:290, bod 125; potvrzeno v řízení o kasačním opravném prostředku v rozsudku Soudního dvora ze dne 24. října 2002, *Aéroports de Paris v. Komise*, C-82/01 P, ECLI:EU:C:2002:617. Viz rovněž rozsudek Soudu prvního stupně ze dne 17. prosince 2008, *Ryanair v. Komise*, T-196/04, ECLI:EU:T:2008:585, bod 88. Rozsudek Tribunálu ze dne 24. března 2011, *Freistaat Sachsen a Land Sachsen-Anhalt a další v. Komise*, spojené věci T-443/08 a T-455/08, ECLI:EU:T:2011:117, zejména body 93 a 94, potvrzeno v řízení o kasačním opravném prostředku v rozsudku Soudního dvora ze dne 19. prosince 2012, *Mitteldeutsche Flughafen AG a Flughafen Leipzig-Halle GmbH v. Komise*, C-288/11 P, ECLI:EU:C:2012:821, zejména body 40–43 a bod 47.
- <sup>(16)</sup> Viz například rozhodnutí Komise ze dne 15. prosince 2009 ve věci státní podpory N 385/2009 – Francie – Veřejné financování přístavní infrastruktury v přístavu Ventspils (Úř. věst. C 62, 13.3.2010, s. 7); rozhodnutí Komise ze dne 15. června 2011 ve věci státní podpory SA.30381 (N 44/2010) – Lotyšsko – Veřejné financování přístavní infrastruktury v Krievu salā (Úř. věst. C 215, 21.7.2011, s. 21); rozhodnutí Komise ze dne 22. února 2012 o státní podpoře SA.30742 (N/2010) – Litva – Vybudování infrastruktury k terminálu pro trajekty osobní a nákladní dopravy v Klaipedė, Úř. věst. C 121, 26.4.2012, s. 1; rozhodnutí Komise ze dne 2. července 2013 o státní podpoře SA.35418 (2012/N) – Řecko – rozšíření přístavu Pireus, (Úř. věst. C 256, 5.9.2013, s. 2); rozhodnutí Komise ze dne 18. září 2013 o státní podpoře SA.36953 (2013/N) – Španělsko – přístavní orgán Bahía de Cádiz, (Úř. věst. C 335, 16.11.2013, s. 1).
- <sup>(17)</sup> Viz například rozhodnutí Komise ze dne 18. září 2013 ve věci státní podpory SA.36953 (2013/N) – Španělsko – přístavní orgán Bahía de Cádiz (Úř. věst. C 335, 16.11.2013, s. 1);
- <sup>(18)</sup> Rozsudek Soudního dvora ze dne 10. prosince 1991, *Merci Convenzionali Porto di Genova*, C-179/90, ECLI:EU:C:1991:464, body 3 až 27, rozsudek Soudního dvora ze dne 17. července 1997 ve věci C-242/95 *GT-Link A/S v. de Danske Statsbaner*, ECLI:EU:C:1997:376, bod 52 „Z toho však nevyplývá, že by provoz jakéhokoli komerčního přístavu spadl pod poskytování služby obecného hospodářského zájmu, a zejména z toho nevyplývá ani to, že by pod tento úkol spadl souhrn služeb poskytovaných v takovém přístavu.“
- <sup>(19)</sup> Viz například rozhodnutí Komise ze dne 18. prosince 2013 ve věci státní podpory SA.37402 – Svobodný přístav Budapešť (Úř. věst. C 141, 9.5.2014, s. 1); rozhodnutí Komise ze dne 17. října 2012 ve věci státní podpory SA.34501 – vnitrozemský přístav Königs Wusterhausen/Wildau, (Úř. věst. C 176, 21.6.2013, s. 1); rozhodnutí Komise ze dne 1. října 2014 ve věci státní podpory SA.38478 – přístav Győr-Gönyű (Úř. věst. C 418 ze dne 21.11.2014, s. 1).
- <sup>(20)</sup> Rozhodnutí Komise ze dne 16. října 2002 ve věci státní podpory N 438/02 – Belgie – Podpora přístavním orgánům za účelem provádění úkolů spadajících do výkonu veřejných pravomocí (Úř. věst. C 284, 21.11.2002, s. 2).
- <sup>(21)</sup> Rozsudek Soudního dvora ze dne 18. března 1997, *Calí & Figli*, C-343/95, ECLI:EU:C:1997:160, bod 22.
- <sup>(22)</sup> Tyto činnosti se týkají budov a služeb potřebných k provozu přístavů, a jsou proto osvobozeny od daně z příjmů právnických osob.
- <sup>(23)</sup> Článek L 5321-1 francouzského zákona o dopravě stanoví, že „přístavní poplatek lze vybírat v námořních přístavech spadajících pod jurisdikci státu, územních samosprávných celků nebo jejich seskupení, za obchodní operace nebo pobyty plavidel, které se v nich uskutečňují, a že tento poplatek „může obsahovat několik prvků“ nebo dílčích poplatků („podle článku L 5321-3 uvedeného zákona). Tato ustanovení se vztahují také na říční přístavy podle článku L 4323-1 uvedeného zákona. V rozhodnutí č. 76-92 L ze dne 6. října 1976 uvádí francouzský Ústavní rada, že dotčená ustanovení zavádějí při příležitosti pobytu lodí v přístavech a operací, které se tam uskutečňují, poplatky, které jsou v plné výši určeny na financování nákladů přístavů [...], přičemž protihodnotou za ně je využívání veřejných staveb a služeb, které jsou při této příležitosti poskytovány, [a že tyto poplatky] mají povahu poplatků za poskytnutou službu“.
- <sup>(24)</sup> Podle čl. L 5312-2 zákona o dopravě jsou velké námořní přístavy pověřeny zejména „správou a údržbou oblasti, kterou buď vlastní nebo která jim je přidělena“. Viz též článek L 5313-2 pro samostatné přístavy a článek L 4322-1 pro samostatný přístav Paříž.

- (46) Ne všechny francouzské přístavy nutně provádějí všechny výše uvedené činnosti. Obzvláště, jak na to některé z nich upozorňují, velké námořní přístavy již nemohou v zásadě provozovat „nástroje používané pro nakládku, vykládku, manipulaci a skladování spojené s loděmi“ (článek L. 5312-4 francouzského zákona o dopravě). Jeví se však, že některé velké námořní přístavy tyto nástroje i nadále provozují a poskytují příslušné služby <sup>(25)</sup>.
- (47) Veřejný orgán má sice široký prostor pro uvážení, aby v rámci hospodářských činností definoval ty, které by mohly představovat služby obecného hospodářského zájmu (dále jen „SOHZ“), nevylučuje to však, že tyto činnosti jsou hospodářské povahy. Z ustálené judikatury vyplývá, že samotný pojem „hospodářská činnost“ vychází ze skutkových okolností, zejména z existence trhu pro dotčené služby, a nezávisí na rozhodování nebo posuzování daného státu. Skutečnost, že činnosti přístavů nejsou výdělečné ve smyslu ustanovení všeobecného daňového zákoníku, by proto i za předpokladu, že by tomu tak skutečně bylo, nepostačovala k tomu, aby tyto činnosti přestaly být považovány za činnosti hospodářské povahy ve smyslu pravidel o státní podpoře. Stejně tak samotná skutečnost, že úkoly, které přístavy vykonávají, na ně byly delegovány státem, nestačí k tomu, aby bylo možno dotčené činnosti považovat za činnosti nehospodářské. Veškeré SOHZ jsou totiž úkoly delegované státem na podniky. SOHZ však zjevně zahrnují výkon hospodářských činností.
- (48) Navíc skutečnost, že některé přístavy mohou být považovány za zařízení zásadního významu ve smyslu článku L. 1332-1 francouzského kodexu obrany, neopravňuje mít za to, že přístavní činnosti spadají do základních funkcí státu ve smyslu pravidel o státní podpoře. U mnoha hospodářských činností v oblasti energetiky, telekomunikací a dopravy se může rovněž prokázat, že mají zásadní význam pro státní existenci, aniž by tím pozbyly své hospodářské povahy. Komise dále konstatuje, že kodex obrany (článek L. 1332-4, L. 1332-5 a L. 1332-6) výslovně zmiňuje, že alespoň někteří uvedení provozovatelé jsou „podniky“.
- (49) Zadruhé, skutečnost, že velké námořní přístavy údajně splňují kritéria stanovená v čl. 4 odst. 5 šesté směrnice o DPH <sup>(26)</sup> a přezkoumaná Soudním dvorem ve věci C-276/97, není v tomto případě relevantní. Zmíněný článek směrnice o DPH stanoví, že „Státy, kraje, obce a jiné veřejnoprávní subjekty se nepovažují za osoby povinné k dani v souvislosti s činnostmi nebo plněními, při nichž vystupují jako orgány veřejné moci, a to i tehdy, vybírají-li v souvislosti s těmito činnostmi nebo plněními poplatky, příspěvky či platby“, a Soudní dvůr se domnívá, že „činnosti vykonávané v roli orgánů veřejné moci ve smyslu čl. 4 odst. 5 prvního pododstavce šesté směrnice jsou činnosti vykonávané veřejnoprávními subjekty v rámci jejich zvláštního právního režimu“ <sup>(27)</sup>. Přestože lze předpokládat, že přístavy fungují v rámci svého zvláštního právního režimu, tato vlastnost by je sama o sobě nezprostila povinnosti platit DPH <sup>(28)</sup>. Osvobození od daně nejen že není v rozporu s hospodářskou povahou vykonávaných činností, ale potvrzuje, že vykonávané činnosti jsou činnostmi hospodářskými, protože osvobození od daně (které přímo ovlivňuje to, zda se jedná o osobu povinnou k dani) má smysl pouze tehdy, jsou-li vykonávané činnosti činnostmi hospodářskými <sup>(29)</sup>. Toto kritérium (výkon činnosti v rámci zvláštního právního režimu pro veřejné subjekty) vytvořil Soudní dvůr s ohledem na čl. 4 odst. 5 směrnice o DPH, a v oblasti pravidel o státní podpoře nemá žádný ekvivalent. Právě naopak, v souladu s judikaturou uvedenou v 43. bodě odůvodnění právní režim, kterému provozovatelé podléhají, nepostačuje k vyloučení existence hospodářské činnosti ve smyslu článku 107 SFEU.

<sup>(25)</sup> Viz Účetní dvůr, Přezkum reformy velkých námořních přístavů, Veřejná výroční zpráva 2017 – únor 2017, francouzská dokumentace: „Zachování manipulačních činností v některých přístavech“.

<sup>(26)</sup> „Státy, kraje, obce a jiné veřejnoprávní subjekty se nepovažují za osoby povinné k dani v souvislosti s činnostmi nebo plněními, při nichž vystupují jako orgány veřejné moci, a to i tehdy, vybírají-li v souvislosti s těmito činnostmi nebo plněními poplatky, příspěvky či platby.“ Ustanovení, které bylo dnes v zásadě převzato z článku 13 směrnice Rady 2006/112/ES ze dne 28. listopadu 2006 o společném systému daně z přidané hodnoty (Úř. věst. L 347, 11.12.2006, s. 1).

<sup>(27)</sup> Rozsudek Soudního dvora ze dne 12. září 2000, Komise Evropských společenství proti Francouzské republice, C-276/97, ECLI:EU:C:2000:424, bod 40.

<sup>(28)</sup> Kromě ustanovení, které souvisí s neexistencí „výrazného narušení hospodářské soutěže“, čl. 4 odst. 5 stanoví, že „veřejnoprávní subjekty se vždy považují za osoby povinné k dani, pokud uskutečňují činnosti uvedené v příloze I, nejsou-li tyto činnosti uskutečňovány v zanedbatelné míře“. Poskytování přístavních služeb je však v příloze I uvedeno.

<sup>(29)</sup> Ve věci C-276/97 Soudní dvůr jasně stanovil, že dotčená činnost (poskytování silniční infrastruktury uživatelům silniční dopravy za odměnu) je činností hospodářskou (bod 32), a teprve poté zkoumal, zda se na ni vztahuje výjimka stanovená v čl. 4 odst. 5 (bod 37).



- (50) Obdobně bez ohledu na to, zda přístavy fungují na čistě komerčním základě maximalizace zisku, zda preferují obecný zájem před návratností investice, zda mají výdělečný cíl a zda systematicky reinvestují své zisky či nikoli, není to rovněž postačující k vyloučení hospodářské povahy činnosti spočívající v nabízení zboží nebo služeb na trhu <sup>(30)</sup>. Komise dále poznamenává, že některé francouzské přístavy sice dosahují zisků, ale vyplácejí dividendy státu <sup>(31)</sup>, a proto systematicky neinvestují zisk do infrastruktury.
- (51) A konečně argument francouzských orgánů, podle kterého SFEU obsahuje zvláštní článek (článek 93) upravující státní podpory v oblasti dopravy, pouze potvrzuje, že dopravní činnosti jsou činnostmi hospodářskými (v opačném případě by se nejednalo o státní podpory).

#### 5.1.1.2. O přístupu k přístavní infrastruktuře obecně

- (52) Pokud jde konkrétněji o služby, které poskytují přístavy výměnou za úhradu přístavních poplatků, není skutečnost, že struktura přístavních poplatků se stanovuje na vnitrostátní úrovni a že poplatky jsou schvalovány veřejným orgánem, sama o sobě dostačující k tomu, aby tyto služby pozbyly své hospodářské povahy <sup>(32)</sup>. Zejména ve věci C-343/95 zmiňované velkým námořním přístavem Le Havre Soudní dvůr vycházel především z povahy prováděných činností s cílem posoudit jejich hospodářskou povahu (viz 18. a 23. body odůvodnění) a podpůrně rovněž ze schvalování sazeb na vnitrostátní úrovni. Navíc podle francouzského zákona o dopravě <sup>(33)</sup> odpovídají za určování svých sazeb samotné přístavy.
- (53) Pokud jde o odkaz velkého námořního přístavu Le Havre na rozhodnutí Komise ze dne 20. října 2004 ve věci N 520/200[3] <sup>(34)</sup>, Komise uvádí, že její rozhodovací praxe se od roku 2004 vyvíjela v závislosti na vývoji judikatury Soudního dvora. Výstavba a údržba infrastruktury pro přístup do přístavů je v případě, že je taková infrastruktura k dispozici všem uživatelům k využití bez diskriminace a bez protihodnoty, zpravidla považována za obecné opatření zajišťované státem v rámci jeho odpovědnosti v oblasti rozvoje námořní dopravy. Pokud některé zvláštnosti případu nevedou k opačnému závěru, Komise se v zásadě domnívá, že přístupové infrastruktury umístěné mimo přístav jsou přínosem pro námořní společenství jako celek a že jejich veřejné financování nepředstavuje státní podporu. A naopak veřejné financování přístupových infrastruktur nacházejících se v přístavu má být v zásadě přínosem zvláště pro provoz samotného přístavu a představuje státní podporu <sup>(34)</sup>.

#### 5.1.1.3. O poskytování konkrétních pozemků a infrastruktur podnikům za odměnu

- (54) Z rozhodnutí Komise ve věci SA.36346 <sup>(35)</sup>, uvedeného v bodě 17 písm. f) sdělení ze dne 19. července 2016, nelze odvodit, že správa nebo údržba přístavní oblasti a zejména pronájem nebo zpřístupnění konkrétních pozemků a infrastruktur za odměnu je nehopodářská činnost. Věc SA.36346 se totiž týkala podpory revitalizace veřejných pozemků a nikoliv pronájmu půdy za úplatu.

<sup>(30)</sup> Viz rozsudek Soudního dvora ze dne 10. ledna 2006, Cassa di Risparmio di Firenze SpA a další, C-222/04, ECLI:EU:C:2006:8, body 122 a 123.

<sup>(31)</sup> Samostatný přístav Paříž tak za zdaňovací období 2014 vyplatil 8 miliónů EUR a za zdaňovací období 2016 11 miliónů EUR.: Velký námořní přístav Dunkerque zase za zdaňovací období 2014 vyplatil 5 miliónů EUR a za zdaňovací období 2016 4 milióny EUR. Viz rozsudky ze dne 18. února 2016 a 23. února 2017, kterými se stanoví výše dividend vyplácených státu samostatným přístavem Paříž a velkými námořními přístavy, *Vládní věstník Francouzské republiky* č. 0048 ze dne 26. února 2016 a *Vládní věstník Francouzské republiky* č. 53 ze dne 3. března 2017. Vyplácené dividendy v průběhu času dosti značně kolísají úměrně podílu čistého zisku (14 % až 33 % u velkého námořního přístavu Le Havre v období 2008–2013 a 22 % až 35 % u velkého námořního přístavu Marseille v období 2009–2014).

<sup>(32)</sup> Viz rozhodnutí Komise ze dne 22. února 2012 ve věci státní podpory SA.30742 (N/2010) – Litva – přístav Klaipėda, bod 9 (Úř. věst. C 121, 26.4.2012, s. 1.)

<sup>(33)</sup> Viz zejména články R. 5321-2 a R. 5321-11.

<sup>(34)</sup> Viz body 5 a 7 analytického přehledu přístavních infrastruktur ([http://ec.europa.eu/competition/state\\_aid/modernisation/grid\\_ports\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/competition/state_aid/modernisation/grid_ports_en.pdf)) a rozhodnutí Komise ze dne 30. dubna 2015 o státní podpoře SA.39608 – rozšíření přístavu Wismar, bod 31 (Úř. věst. C 203, 19.6.2015, s. 3).

<sup>(35)</sup> Rozhodnutí Komise ze dne 27. března 2014 o státní podpoře SA.36346 (2013/N) – společný program pro zlepšení regionální hospodářské struktury (GRW) pro průmyslové a obchodní využití (Úř. věst. C 141, 9.5.2014, s. 1).

- (55) Obecně platí, že pronájem veřejného majetku za úplatu představuje hospodářskou činnost, zejména pokud smluvní partner přístavu poskytuje svým zákazníkům přístavní služby<sup>(36)</sup>. Kromě toho samy francouzské orgány dospěly již dříve k závěru, že příjmy z pronájmu pozemků (státní poplatky) by měly i podle samotných vnitrostátních právních předpisů podléhat dani z příjmů právnických osob<sup>(37)</sup>. Z připomínek k daňovým právním předpisům zveřejněných Generálním ředitelstvím veřejných financí (oficiální doktrína francouzských daňových orgánů)<sup>(38)</sup> rovněž vyplývá, že koncesní poplatky pro celý přístav nebo jeho část (např. koncese veřejného zařízení) podléhají DPH, což je dalším znakem jejich hospodářské povahy.

#### 5.1.1.4. O bagrovacích činnostech

- (56) Výstavba a údržba přístupové infrastruktury přístavů, zejména bagrování řek, přístupových cest a kanálů je v případě, že je taková infrastruktura k dispozici všem uživatelům k využití bez diskriminace a bez protihodnoty, zpravidla považována za obecné opatření zajišťované státem v rámci jeho odpovědnosti v oblasti rozvoje námořní dopravy. Obecně platí, že Komise rozlišuje podle toho, zda je přístupová infrastruktura umístěna uvnitř, nebo vně přístavu a zda je přístupná široké veřejnosti. Pokud některé zvláštnosti případu nevedou k opačnému závěru, Komise se v zásadě domnívá, že přístupové infrastruktury umístěné mimo přístav jsou přínosem pro námořní společenství jako celek a že jejich veřejné financování nepředstavuje státní podporu. A naopak veřejné financování přístupových infrastruktur nacházejících se v přístavu má být v zásadě přínosem zvláště pro provoz samotného přístavu a představuje státní podporu<sup>(39)</sup>.
- (57) Komise například uvedla, že bagrování v ústí řek, které by zlepšilo přístup k dané řece a které by prospělo všem hospodářským subjektům v ústí řek a podél vnitrozemských vodních cest bez rozdílu, představuje obecné opatření, které je prospěšné pro námořní společenství jako celek. Komise proto v tomto případě byla toho názoru, že bagrování není hospodářskou činností<sup>(40)</sup>.

#### 5.1.1.5. O vedlejší nebo hlavní povaze hospodářských činností

- (58) Skutečnost, že hospodářské činnosti určitého subjektu jsou menšinové nebo okrajové ve vztahu k jeho činnostem nehospodářským, v zásadě neumožňuje vyloučit tyto hospodářské činnosti z pravidel o státní podpoře.
- (59) Kromě toho, a aniž by bylo nutno posuzovat u každého přístavu poměr jeho jednotlivých hospodářských činností, je z předchozího vývoje zřejmé, že velmi důležitou část činností, které některé zúčastněné strany a francouzské orgány považují za nehospodářské, jsou ve skutečnosti činnostmi hospodářské povahy. Přístavní a koncesní poplatky navíc představují převážnou část příjmů velkých námořních přístavů<sup>(41)</sup> a významně přispívají k tomu, že přístavy vytvářejí pozitivní daňový základ pro daň z příjmů právnických osob.

<sup>(36)</sup> Viz rozhodnutí Komise ve věci státní podpory SA.36953 (2013/N) přístav Bahía de Cádiz, bod 29 (Úř. věst. C 335, 16.11.2013, s. 1), rozhodnutí Komise ve věci státní podpory č. SA.30742 (N/2010) Klaipėda, bod 8 a 9 (Úř. věst. C 121, 26.4.2012, s. 1), rozhodnutí Komise ve věci státní podpory N 44/2010, přístav Krievu Sala, bod 67 (Úř. věst. C 215, 21.7.2011, s. 21), rozhodnutí Komise ve věci státní podpory č. C 39/2009 (ex N 385/2009), přístav Ventspils, body 30, 57 a 58 (Úř. věst. C 62, 13.3.2010, s. 7).

<sup>(37)</sup> Viz zpráva Generální inspekce financí (Inspection générale des finances) (č. 2007-M-031-01) a Generální rady mostů a silnic (Conseil général des ponts et chaussées) (č. 005126 - 01) o modernizaci samostatných přístavů, červenec 2008, strana 53 („Stávající poplatky za zařízení spadají do oblasti zdanitelných výdělečných činností, ale ve střednědobém horizontu mají jako zdroje přístavů zaniknout v důsledku navrhované reformy. Za těchto okolností představují státní poplatky ve střednědobém horizontu základní a trvalý zdroj zdanitelné činnosti“), (<http://www.ladocumentationfrancaise.fr/var/storage/rapports-publics/084000035.pdf>).

<sup>(38)</sup> Viz BOI-TVA-BASE-10-20-40-10 §§230 až 270 (<http://bofip.impots.gouv.fr/bofip/1474-PGP.html>). Viz také odpověď na písemnou otázku č. 17487, kterou položil pan Jean Arthuis, zveřejněnou v Úředním věstníku francouzského Senátu dne 10. března 2011 – strana 573; <http://www.senat.fr/questions/base/2011/qSEQ110317487.html>.

<sup>(39)</sup> Viz body 5 a 7 analytického přehledu přístavních infrastruktur ([http://ec.europa.eu/competition/state\\_aid/modernisation/grid\\_ports\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/competition/state_aid/modernisation/grid_ports_en.pdf)).

<sup>(40)</sup> Viz rozhodnutí Komise ze dne 11. března 2014 o státní podpoře SA.35720 (2014/NN) – Spojené království – Liverpool City Council Cruise Liner Terminal, body 64–69 (Úř. věst. C 120, 23.4.2014, s. 4).

<sup>(41)</sup> Přístavní poplatky například představují u velkého námořního přístavu Bordeaux 42 % z obrátu a státní příjmy 34 % (a dohromady 55 % provozních výdajů) (rok 2013, viz Účetní dvůr, zvláštní zpráva zveřejněná dne 8. března 2016, s. 60 a 64) a u velkého námořního přístavu Le Havre je to 62 % (přístavní poplatky) a 18 % (státní příjmy) (dohromady 76 % provozních nákladů) (v roce 2013, viz Účetní dvůr, zvláštní zpráva zveřejněná dne 30. března 2016, s. 112–113).

- (60) A konečně Komise připouští, že celé financování infrastruktury může být vyloučeno z působnosti pravidel o státní podpoře, pokud se tato infrastruktura používá téměř výhradně pro účely ne hospodářské činnosti a její hospodářské využití je čistě vedlejší<sup>(42)</sup>. Skutečnost, že přístavy vykonávají v oblasti, kde jsou usazeny, ne hospodářské činnosti, však neznamená, že samotná přístavní infrastruktura je využívána téměř výhradně pro účely ne hospodářské činnosti, ani že hospodářské činnosti představují vedlejší činnosti k činnostem ne hospodářským.

#### 5.1.1.6. Závěr

- (61) Samostatné přístavy (z nichž většina se stala velkými námořními přístavy s výjimkou zejména samostatných říčních přístavů Paříž a Štrasburk), námořní obchodní komory, obchodní a průmyslové komory, které spravují přístavní zařízení, obce, které jsou koncesionáři veřejných zařízení ve vlastnictví státu v námořních přístavech a rovněž podniky, které je nahradily jako provozovatele těchto zařízení a které přímo využívají tyto infrastruktury nebo poskytují služby v přístavu, jsou z hlediska svých hospodářských činností (zejména těch, které jsou uvedeny v 45. bodě odůvodnění) „podniky“ ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU.

#### 5.1.2. Státní prostředky a přičitatelnost opatření státu

- (62) Podle čl. 107 odst. 1 SFEU mohou státní podporu představovat pouze opatření poskytovaná státem nebo ze státních prostředků. Podle ustálené judikatury představuje vzdání se prostředků, které měly být v zásadě navraceny do státního rozpočtu, převod státních prostředků ve smyslu tohoto ustanovení<sup>(43)</sup>.
- (63) Osvobozením provozovatelů francouzských přístavů od daně se francouzský stát vzdává daňových příjmů, a z tohoto důvodu toto osvobození od daně znamená převod státních prostředků ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU. Vzhledem k tomu, že toto osvobození od daně vyplývá ze série rozhodnutí ministrů, je rovněž přičitatelné Francii.

#### 5.1.3. Hospodářské zvýhodnění

- (64) Aby dotčené opatření představovalo státní podporu, musí pro příjemce znamenat finanční zvýhodnění. Pod pojmem „zvýhodnění“ je nutno chápat nejen pozitivní přínos, ale také zásahy, které v různé formě snižují zátěž, jež by podnik musel za obvyklých okolností nést<sup>(44)</sup>.
- (65) Jak je uvedeno výše, podle francouzského daňového práva by se na „samostatné přístavy, námořní obchodní komory, obchodní a průmyslové komory, které spravují přístavní zařízení, obce, které jsou koncesionáři veřejných zařízení ve vlastnictví státu v námořních přístavech a rovněž na podniky, které je nahradily jako provozovatele těchto zařízení“<sup>(45)</sup> měla vztahovat daň z příjmů právnických osob v důsledku jejich hospodářských činností, jsou však od ní osvobozeny. V důsledku toho nemusí tyto subjekty nést náklady na daně z příjmů právnických osob, které obvykle nesou francouzské podniky ve vztahu ke svým hospodářským činnostem. Je jim tedy poskytováno hospodářské zvýhodnění ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU.
- (66) Kromě toho tvrzená skutečnost, že osvobození od daně z příjmů kompenzuje dodatečné náklady vyplývající z plnění úkolů obecného zájmu, které byly přístavům svěřeny orgány veřejné moci, by mohla zpochybnit, že se jedná o zvýhodnění, pouze tehdy, pokud by na jedné straně částka zvýhodnění vyplývajícího z osvobození od daně byla skutečně určena na vyrovnání dodatečných nákladů spojených s plněním úkolů v obecném zájmu, a na straně druhé by tato částka byla omezena na čisté dodatečné náklady související s plněním těchto úkolů (předcházení nadměrným náhradám)<sup>(46)</sup>. Tak tomu ovšem v projednávané věci není. Ve vnitrostátním právním řádu totiž neexistuje žádné ustanovení, které by zakládalo jakoukoli vazbu mezi osvobozením od daně z příjmů právnických osob a případnými úkoly veřejné služby, svěřenými přístavům<sup>(47)</sup>. Vnitrostátní právní řád nezaručuje ani to, že výše náhrady, (tj. neuhrazená částka daně z příjmů právnických osob) bude omezena jen na výši

<sup>(42)</sup> Viz bod 207 sdělení ze dne 19. července 2016.

<sup>(43)</sup> Rozsudek Soudního dvora ze dne 16. května 2000, Francie v. Ladbroke Racing Ltd a Komise, C-83/98 [P] (\*\*\*), ECLI:EU:C:2000:248, body 48 až 51.

<sup>(44)</sup> Viz rozsudek Soudního dvora ze dne 8. listopadu 2001, Adria-Wien Pipeline, C-143/99, ECLI:EU:C:2001:598, bod 38.

<sup>(45)</sup> A jejich nástupci (zejména velké námořní přístavy), u nichž se má za to, že je daňové orgány osvobodily od daně z příjmů právnických osob na stejném základě.

<sup>(46)</sup> Viz bod 206 sdělení ze dne 19. července 2016 a v oblasti SOHZ rozsudek Soudního dvora ze dne 24. července 2003, Altmark Trans, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415, body 87 až 95.

<sup>(47)</sup> Historicky bylo účelem osvobození od daně poskytnutého v roce 1942 urychlit rekonstrukci přístavů zničených v důsledku války, a nemělo sloužit jako jakákoli náhrada za plnění úkolů veřejné služby.

nezbytnou k pokrytí všech nákladů vynaložených k plnění povinností veřejné služby nebo jejich části. Osvobození od daně z příjmů právnických osob, jejíž výše je úměrná dosaženému zisku, není limitována žádnou horní hranicí, a může tedy přinést zvýhodnění nesouměřitelné s dodatečnými náklady vyplývajícími z povinností veřejné služby. A konečně tvrzení velkého námořního přístavu Dunkerque, že náklady na úkoly veřejné služby systematicky překračují teoretické zatížení daní z příjmů právnických osob, není doloženo žádnými číselnými ani historickými údaji; pokud neexistuje právní záruka (platná i pro budoucnost), že nedojde k nadměrnému vyrovnání, i pokud bylo toto tvrzení ověřeno v minulosti, není to dostačující ke splnění podmínky předcházení nadměrným náhradám.

#### 5.1.4. *Selektivita*

- (67) Aby bylo opatření považováno za státní podporu, musí být selektivní, tj. musí zvýhodňovat určité podniky nebo určitá odvětví výroby ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU <sup>(48)</sup>.
- (68) Podle ustálené judikatury <sup>(49)</sup> zahrnuje posouzení věcné selektivity daňového opatření snižujícího náklady, které obvykle zatěžují rozpočet podniku, tři fáze: v první řadě je nezbytné určit obecný nebo „obvyklý“ daňový režim (tzv. „referenční systém“) platný v dotčeném členském státě. Za druhé je nutno stanovit, zda se předmětné opatření od tohoto referenčního systému odchyluje v rozsahu, v němž zavádí rozlišování mezi hospodářskými subjekty, které se nacházejí s ohledem na cíl uvedeného režimu, ve srovnatelné skutkové a právní situaci. V takovém případě je dané opatření *a priori* selektivní. Za třetí je třeba určit, zda je odchylující se opatření odůvodněno povahou nebo obecnou systematickou referenčního systému. Pokud jde o tuto třetí fázi, je na daném členském státu, aby prokázal, že odlišné daňové zacházení vyplývá přímo ze základních nebo řídicích principů daňového režimu <sup>(50)</sup>, který byl určen jako referenční systém.

#### *Referenční systém*

- (69) Referenční systém představuje francouzská daň z příjmů právnických osob, která je v zásadě vybírána z veškerých zisků nebo příjmů společností a jiných právnických osob (článek 205 francouzského všeobecného daňového zákoníku). V souladu s ustanoveními čl. 206 odst. 1 a článku 1654 všeobecného daňového zákoníku se na právnické osoby, které se řídí soukromým nebo veřejným právem a které provozují podnikání nebo činnosti ziskové povahy, vztahuje daň z příjmů právnických osob. Podle článku 165 přílohy 4 všeobecného daňového zákoníku jsou veřejné podniky průmyslové nebo obchodní povahy povinny odvádět všechny přímé daně a poplatky podobné daním, které se vztahují na obdobné soukromé podniky. Ustanovení čl. 167 přílohy 4 uvedeného zákoníku stanoví, že tato ustanovení se vztahují zejména na obchodní a průmyslové komory a na samostatné přístavy. Ani francouzské orgány, ani zúčastněné třetí strany nevznesly po rozhodnutí o zahájení řízení k tomuto bodu žádné připomínky.

#### *Odchylka od referenčního systému*

- (70) Podle již zmíněných ministerských rozhodnutí z let 1942 a 1943 platí, že „samostatné přístavy, námořní obchodní komory, obchodní a průmyslové komory, které spravují přístavní zařízení, obce, které jsou koncesionáři veřejných zařízení ve vlastnictví státu v námořních přístavech a rovněž podniky, které je nahradily jako provozovatelé těchto zařízení“ jsou osvobozeny od daně z příjmů právnických osob. V rozporu s tím, co tvrdí některé francouzské přístavy, nevyplývá osvobození přístavů od daně z příjmů právnických osob z obecných ustanovení všeobecného daňového zákoníku (zejména článku 165 přílohy 4 všeobecného daňového zákoníku) ani z nevýdělečné povahy činnosti přístavů, ale z ministerských rozhodnutí z let 1942 a 1943, která se výslovně odchylují od těchto obecných ustanovení a implicitně mají za to, že se přístavy věnují výdělečné činnosti <sup>(51)</sup>. To je potvrzeno rozhodnutím Státní rady (Conseil d'État), které citují zúčastněné strany <sup>(52)</sup>.

<sup>(48)</sup> Rozsudek Soudního dvora ze dne 15. prosince 2005, Itálie v. Komise, C-66/02, EU:C:2005:768, bod 94.

<sup>(49)</sup> Viz rozsudek Soudního dvora ze dne 8. září 2011, Paint Graphos a další, spojené věci C-78/08 až C-80/08, ECLI:EU:C:2011:550, bod 49; rozsudek Soudního dvora ze dne 6. září 2006, Portugalsko v. Komise, C-88/03, ECLI:EU:C:2006:511, bod 56.

<sup>(50)</sup> Viz rozsudek Soudního dvora ze dne 8. září 2011, Paint Graphos a další, spojené věci C-78/08 až C-80/08, ECLI:EU:C:2011:550, bod 65; rozsudek Soudního dvora ze dne 6. září 2006, Portugalsko v. Komise, C-88/03, ECLI:EU:C:2006:511, bod 81.

<sup>(51)</sup> Viz *Úřední věstník veřejných financí – Daně – BOI-IS-CHAMP-30-60, II (odstavec 240): „[...] po sobě jdoucí ministerská rozhodnutí osvobodila přístavy od přímých daní[...]“.*

<sup>(52)</sup> Státní rada, 2. července 2014, ministr odpovědný za rozpočet, č. 374807, ECLI:FR:CESSR:2014:374807.20140702.

- (71) S ohledem na cíl referenčního systému, kterým je zdanění zisků společností a právnických osob, se však subjekty, na které se vztahují ministerská rozhodnutí z let 1942 a 1943, nacházejí ve srovnatelné skutkové a právní situaci jako jiné společnosti nebo právnické osoby podléhající této dani v tom rozsahu, v němž všechny tyto podniky vytvářejí zisk. Dotčené osvobození tedy představuje odchylku od pravidel stanovených referenčním daňovým systémem.
- (72) Komise se proto domnívá, že osvobození výše uvedených subjektů od daně je *prima facie* selektivní.
- (73) I pokud by byla prokázána skutečnost, že se toto opatření vztahuje na všechny francouzské přístavy<sup>(53)</sup>, tento závěr by to nijak nezpochybňovalo. Dotčené opatření totiž není obecné ve vztahu k referenčnímu systému, neboť se vztahuje pouze na některé podniky (provozovatele přístavů), které se nicméně nacházejí ve skutkové a právní situaci srovnatelné s jinými společnostmi nebo právnickými osobami podléhajícími této dani, tj. se všemi podniky, které vytvářejí zisk. Toto opatření by bylo obecné pouze ve vztahu k referenčnímu systému, který by byl omezen pouze na samotné přístavy (referenční systém vytvořený ministerskými rozhodnutími z let 1942 a 1943), vzhledem k tomu, že výše bylo prokázáno, že referenční systém představovala obecná ustanovení týkající se daně z příjmů právnických osob, která se vztahují na podniky ze všech odvětví.
- (74) Kromě toho vzhledem k cíli referenčního systému, kterým je uvalit daň z příjmů na zisky všech právnických osob, nepostačují vlastnosti uváděné francouzskými orgány a zúčastněnými stranami (úkoly uložené přístavům ve službách jiných podniků, zvláštní plnění, provozování obchodními a průmyslovými komorami, neexistence hospodářské soutěže, financování přístavními poplatky a využívání výkonu veřejných pravomocí) na prokázání toho, že se jedná o odlišnou faktickou a právní situaci. Tyto okolnosti sice mohou případně vysvětlit, proč provozovatelé přístavů pověřeni posláním v obecném zájmu, vykazují nižší ziskovost a tudíž nižší zdanitelné zisky, nemohou však být důvodem pro to, aby dosažené zisky – nehledě na výdaje spojené s plněním tohoto poslání v obecném zájmu – byly osvobozeny od daně z příjmů právnických osob.
- (75) Kromě toho francouzské orgány již v případě žádosti o vytvoření odchýlného daňového režimu ve prospěch samostatných orgánů spravujících přístaviště pro rekreační lodě uznaly, že „evropské předpisy o pravidlech hospodářské soutěže vylučují možnost poskytnout odchýlná daňová opatření ve prospěch určitých činností“<sup>(54)</sup>.

#### *Opodstatněnost na základě povahy a systematiky daňového systému*

- (76) Francouzské úřady uvádějí, že toto opatření tvoří nedílnou součást francouzského daňového systému již více než 70 let, ale plynutí času nemůže postačovat k tomu, aby byla výjimka z běžných pravidel tohoto systému považována za odůvodněnou povahou nebo systematikou tohoto systému. Uplynulý čas však naproti tomu může odůvodnit využívání tohoto postupu pro stávající podpory (viz níže). Komise se ostatně domnívá, že vnitřní logikou referenčního systému v tomto případě je zdanění zisků. Osvobození od daně založené výlučně na příslušnosti k určité kategorii podniků nebo přiznávané pouze některým subjektům stanoveným v zákoně tudíž do této logiky nespadá.
- (77) A konečně, pokud jde o tvrzení některých zúčastněných stran, podle něhož by dotčené opatření nezpůsobilo „závažné narušení zásady rovnosti“, Komise uvádí, že skutečnost, že by určité opatření nezpůsobilo „závažné narušení zásady rovnosti“ dle francouzského práva, neznamená, že „vyplývá přímo ze základních nebo řídicích principů referenčního systému nebo že [...] je důsledkem mechanismů, které jsou tomuto systému vlastní a jsou nezbytné pro jeho fungování a pro jeho účinnost“<sup>(55)</sup> ve smyslu pravidel o státní podpoře. Jak proto vyplývá z rozhodnutí Ústavní rady<sup>(56)</sup>, zohledňuje posuzování zásady rovnosti ve francouzském právu cíle, které

<sup>(53)</sup> Některé přístavy jsou provozovány právnickými osobami, na něž se rozhodnutí z roku 1942 a 1943 nevztahují, například obchodní a rybářský přístav Sète (provozovaný regionální veřejnou institucí – viz rozsudek správního odvolacího soudu v Marseille z 19. ledna 2016 č. 13MA03445), přístav Lorient (spravovaný smíšeným hospodářským sdružením, viz parlamentní otázka č. 23815 zveřejněná ve Vládním věstníku Francouzské republiky dne 9. dubna 2013, s. 3694), nebo přístaviště Saint-Cyprien (provozované veřejnou institucí přístavu Saint-Cyprien, která je obecním podnikem s právní subjektivitou – viz rozsudek správního odvolacího soudu v Marseille ze dne 27. listopadu 2012, č. 12MA01312).

<sup>(54)</sup> Reakce na parlamentní otázku č. 18664 zveřejněná ve Vládním věstníku Francouzské republiky ze dne 3. března 2009, s. 2040.

<sup>(55)</sup> Viz například rozsudek Soudního dvora ze dne 8. září 2011, Paint Graphos a další, spojené věci C-78/08 až C-80/08, ECLI:EU:C:2011:550, bod 69.

<sup>(56)</sup> Rozhodnutí č. 2012-238 QPC ze dne 20. dubna 2012, Vládní věstník Francouzské republiky ze dne 21. dubna 2012, s. 7198.

odchylující se opatření sleduje, tj. cíle obecného zájmu, které nejsou danému daňovému systému vlastní a které nelze využít k odůvodnění povahou a systematickou tohoto daňového systému. Cíle, které nejsou danému systému vlastní, je sice možno případně zohlednit při posuzování slučitelnosti podpory, neumožňují však ospravedlnit selektivitu výjimky, a tudíž ani prokázat neexistenci státní podpory. Rozhodnutí Ústavní rady zmíněné zúčastněnými stranami se navíc nevztahuje na ministerská rozhodnutí, která osvobozují přístavy od daně z příjmů právnických osob, ale na legislativní dokument, který osvobozuje od daně některé sportovní akce, jejichž vnitřní logika je odlišná od logiky daně z příjmů právnických osob.

- (78) Komise se proto domnívá, že osvobození od daně z příjmů právnických osob není odůvodněno povahou a systematickou francouzského daňového systému.

#### 5.1.5. Narušení hospodářské soutěže a ovlivnění obchodu

- (79) Aby bylo opatření považováno za státní podporu, musí ovlivňovat obchod mezi členskými státy Unie a narušovat nebo hrozit narušením hospodářské soutěže. Tato dvě kritéria spolu úzce souvisejí.

- (80) Jak Soudní dvůr upozornil zejména v rozsudku ve věci *Eventech* <sup>(57)</sup>,

„65 [...] podle ustálené judikatury Soudního dvora není za účelem kvalifikace vnitrostátního opatření jako státní podpory třeba prokazovat skutečný dopad dotčené podpory na obchod mezi členskými státy a skutečné narušení hospodářské soutěže, ale pouze zkoumat, zda tato podpora může tento obchod ovlivnit a narušit hospodářskou soutěž (rozsudek *Libert a další*, C-197/11 a C-203/11, EU:C:2013:288, bod 76, a citovaná judikatura).

66 Pokud podpora poskytnutá členským státem posiluje zejména postavení určitých podniků oproti jiným konkurenčním podnikům v rámci obchodu uvnitř Společenství, je třeba mít za to, že tento obchod je podporou ovlivněn (v tomto smyslu viz rozsudek *Libert a další*, EU:C:2013:288, bod 77 a citovaná judikatura).

67 V tomto ohledu není nezbytné, aby se podniky-příjemci samy o sobě podílely na obchodu uvnitř Společenství. Pokud totiž členský stát podnikům poskytne podporu, může zůstat vnitrostátní činnost zachována nebo může vzrůst s tím důsledkem, že se sníží vyhlídky podniků usazených v jiných členských státech na proniknutí na trh tohoto členského státu (v tomto smyslu viz rozsudek *Libert a další*, EU:C:2013:288, bod 78 a citovaná judikatura).

68 Mimoto podle judikatury Soudního dvora neexistuje práh nebo procentní podíl, při jejichž nedosažení lze mít za to, že obchod mezi členskými státy není ovlivněn. Poměrně malá výše podpory nebo poměrně malá velikost podniku, který je příjemcem podpory, totiž a priori nevylučují možnost, že bude ovlivněn obchod mezi členskými státy (rozsudek *Altmark Trans a Regierungspräsidium Magdeburg*, C-280/00, EU:C:2003:415, bod 81).

69 Podmínka, podle níž musí být podpora způsobila ovlivnit obchod mezi členskými státy, tedy nezávisí na místní či regionální povaze poskytovaných dopravních služeb nebo na významu dotčené oblasti činnosti (rozsudek *Altmark Trans a Regierungspräsidium Magdeburg*, EU:C:2003:415, bod 82)“.

- (81) V rozsudku ve věci *Wam* <sup>(58)</sup> rovněž zdůraznila zejména následující:

„53 [...] může okolnost, že bylo hospodářské odvětví předmětem liberalizace na úrovni Společenství, charakterizovat skutečný nebo možný dopad podpor na hospodářskou soutěž, jakož i jejich účinek na obchod mezi členskými státy (výše uvedený rozsudek *Cassa di Risparmio di Firenze a další*, bod 142 a citovaná judikatura).

54 Ohledně podmínky narušení hospodářské soutěže je třeba připomenout, že podpory, které směřují k osvobození podniku od nákladů, které by obvykle musel vynaložit v rámci svého běžného hospodaření nebo běžných činností, v zásadě narušují podmínky hospodářské soutěže (rozsudek ze dne 19. září 2000, *Německo v. Komise*, C-156/98, Recueil, s. I-6857, bod 30, a výše uvedený rozsudek *Heiser*, bod 55)“.

<sup>(57)</sup> Rozsudek Soudního dvora ze dne 14. ledna 2015, *Eventech*, věc C-518/13, ECLI:EU:C:2015:9, body 65 až 69.

<sup>(58)</sup> Rozsudek Soudního dvora ze dne 30. dubna 2009, *Komise v. Itálie a Wam*, věc C-494/06, ECLI:EU:C:2009:272, body 53 a 54.

- (82) V projednávaném případě však daňové zvýhodnění osvobozuje dotčené přístavy od běžného poplatku, který by obvykle musely vynaložit. Je takové povahy, že je zvýhodňuje ve srovnání s francouzskými přístavy a zahraničními přístavy Evropské unie, kterým nebylo poskytnuto. Může tak ovlivnit obchod uvnitř Společenství a narušit hospodářskou soutěž.
- (83) V odvětví přístavů totiž existuje hospodářská soutěž, která je ještě posílena povahou a charakteristikami dopravy, zejména dopravy námořní a vnitrozemské. I pokud lze mít za to, že přístavy mají zákonný monopol na poskytování přístavních služeb v rámci přístavu, který provozují, soutěží jimi nabízené dopravní služby přinejmenším do určité míry se službami nabízenými jinými přístavy nebo v jiných přístavech, jakož i jinými poskytovateli dopravy jak ve Francii <sup>(59)</sup>, tak v jiných členských státech.
- (84) V rámci veřejných konzultací se zúčastněnými stranami ohledně návrhu nařízení v přístavní oblasti „všechny zúčastněné strany zdůraznily potřebu stabilních a rovných podmínek [...] v oblasti hospodářské soutěže v Unii mezi přístavy navzájem [...]“ <sup>(60)</sup>. Obdobně přístavy, zejména přístavy vnitrozemské a obecněji i vodní doprava, jejíž jsou součástí, soutěží s jinými formami dopravy. V té míře, v níž existují nebo by mohla existovat jiná řešení přepravy zboží do zámorských regionů, může toto opatření vést k narušení hospodářské soutěže a mít dopad na obchod mezi členskými státy také pro tyto přístavy, které se nacházejí daleko od metropolitní oblasti nebo od jiných evropských přístavů.
- (85) Ačkoli je pravdou, že atraktivita přístavu se poměruje podle více parametrů, zejména podle jejich spojení s vnitrozemím <sup>(61)</sup>, cena služeb poskytovaných přístavy (přístavní poplatky a jiné poplatky hrazené majiteli plavidel) je důkazem relativní konkurenceschopnosti přístavů <sup>(62)</sup>. V rozporu s tím, co uvádějí francouzské úřady a některé zúčastněné strany, neumožňuje skutečnost, že tento důkaz je více či méně důležitý s ohledem na ostatní důkazy konkurenceschopnosti přístavů, dospět k závěru, že dotčené opatření nemá žádný účinek na hospodářskou soutěž, protože toto opatření může ovlivnit ceny, které přístavy účtují, a pokud by všechny ostatní okolnosti byly stejné, bude tato cena pro majitele lodí rozhodující při výběru cesty nebo logistického řešení, z něhož vyplyne preference určitého přístavu před přístavem jiným.
- (86) Kromě toho je třeba uvést, že evropské přístavy mezi sebou soutěží také o přilákání provozovatelů (nebo koncesionářů), kteří poskytují majitelům plavidel určité přístavní služby v případech, kdy přístavní orgán tyto služby neposkytuje přímo. Výše poplatku, který přístavy požadují za poskytování pozemků a infrastruktur (přístavních zařízení) koncesionářům hraje rovněž svou úlohu při rozhodování koncesionářů, zda se usadí právě v tomto a ne v jiném přístavu, a při volbě prostředků, které tam vynaloží. Obecněji lze říci, že přístavy soutěží s jinými hospodářskými subjekty na finančním a investičním trhu; pokud všechny ostatní okolnosti budou stejné, bude toto opatření přístavy zvýhodňovat u investorů v porovnání s jinými hospodářskými subjekty, kterým toto opatření poskytnuto nebylo (představují atraktivnější investici).
- (87) Navíc jelikož dotyčné opatření představuje režim podpory, který se vztahuje na velmi rozdílné přístavy, pokud jde o velikost, zeměpisnou polohu, typ (vnitrozemský přístav, námořní přístav) nebo činnost, není k prokázání toho, že zkoumané opatření představuje státní podporu, nezbytné u každého jednotlivého přístavu individuálně prokazovat, že toto opatření vede k narušení hospodářské soutěže a k ovlivnění obchodu.
- (88) V tomto ohledu stačí uvést, že francouzské orgány a zúčastněné strany připouštějí, že některé velké přístavy, jako jsou přístavy Le Havre, Rouen a Marseille, soutěží s jinými přístavy v Evropské unii, a proto má toto opatření účinek na obchod a ovlivňuje jej. V tomto smyslu vyznívají i připomínky přístavu Rotterdam.

<sup>(59)</sup> Zejména francouzské přístavy nepodléhající osvobození od daně z příjmů právnických osob. Viz poznámka pod čarou č. 51 tohoto rozhodnutí.

<sup>(60)</sup> Viz bod 2.1. návrhu nařízení o přístavních službách. Viz také sdělení Komise o evropské přístavní politice, KOM/2007/0616 v konečném znění, bod II.4.2.

<sup>(61)</sup> Viz také sdělení Komise o evropské přístavní politice KOM/2007/0616 v konečném znění, bod II.1.

<sup>(62)</sup> Náklady na dopravní služby poskytované přístavy jsou často významnou součástí celkových nákladů na dopravu. Viz Evropské námořní přístavy v roce 2030: náročné úkoly na obzoru, zpráva Evropské komise ze dne 23. května 2013: „[n]áklady na přístavní služby a jejich kvalita jsou pro evropské podniky významným faktorem. Přístavní náklady mohou představovat významnou část celkových nákladů v logistickém řetězci. Manipulace s nákladem, přístavní poplatky a přístavní námořní služby mohou pro podniky využívající pobřežní plavbu k dopravě zboží představovat 40 % až 60 % celkových přímých nákladů.“

- (89) Kromě toho údajná skutečnost, že obdobná opatření státní podpory existují i v jiných členských státech, ani jednání Komise v souvislosti s těmito údajnými opatřeními nemá žádný vliv na to, zda lze dotčené opatření považovat za státní podporu<sup>(63)</sup> vzhledem k tomu, že osvobození francouzských přístavů od daně z příjmů právnických osob skutečně mělo za následek posílení jejich konkurenceschopnosti oproti referenčnímu scénáři, kdy by podléhaly dani za obvyklých podmínek systému daně z příjmů právnických osob<sup>(64)</sup>. Stejně tak existence různých sazeb daně z příjmů právnických osob v členských státech je pouze důsledkem neexistence harmonizace přímých daní mezi členskými státy a odráží jen suverénní rozhodnutí členských států ohledně financování určitých služeb nebo určité úrovně služeb poskytovaných daňovým poplatníkům prostřednictvím předmětné daně.
- (90) Není ostatně nutné, aby bylo narušení hospodářské soutěže nebo ovlivnění obchodu významné nebo podstatné. Údajná skutečnost, že objem konkurenční dopravy bude nízký, proto nejen že neprokazuje neexistenci narušení hospodářské soutěže, ale naopak svědčí o tom, že skutečně existuje více či méně intenzivní konkurenční vztah mezi francouzskými přístavy a jinými přístavy v Unii. Stejně tak skutečnost, že činnosti všech malých francouzských přístavů dohromady představují pouze 1 % celkové dopravy v Unii, neznamená, že jejich podíl na jednom nebo více relevantních trzích je z hlediska analýzy narušení hospodářské soutěže na stejné úrovni. Kromě toho rozhodnutí ze dne 11. dubna 2016, na které se odvolávají francouzské orgány a zúčastněné strany, se týká slučitelnosti opatření investiční podpory, což znamená, že dotčené opatření je uznáno za státní podporu, která má dopad na hospodářskou soutěž a na obchod mezi členskými státy.
- (91) Navíc, přestože „malé přístavy“ dle definice Francie<sup>(65)</sup> představují pouze omezenou část dopravy v Unii, skutečnost, že podnik, který je příjemcem podpory, je malý, sama o sobě nevyklučuje narušení hospodářské soutěže na vnitřním trhu nebo možnost tohoto narušení, zejména pokud činnost příjemců probíhá v pohraničních oblastech. Přípomínky obchodní a průmyslové komory Bayonne Baskicko, která je koncesionářem obchodního přístavu Bayonne a rybářského přístavu Saint-Jean-de-Luz/Ciboure, které jsou podle definice navrhované Francií „malými přístavy“, ostatně ilustrují to, jak tyto přístavy nacházející se poblíž hranic vnímají existenci účinné přeshraniční hospodářské soutěže<sup>(66)</sup>. Komise sice v některých případech<sup>(67)</sup> uznává, že výhodné opatření nemusí mít vliv na obchod mezi členskými státy, nespolehá se však přitom výhradně na velikost podniku přijímajícího podporu, ale na individuální posouzení více kritérií<sup>(68)</sup>.
- (92) Komise nevyklučuje, že v konkrétním případě některých přístavů – zejména těch, které splňují podmínky stanovené její rozhodovací praxí – lze mít za to, že dotčené opatření nemá vliv na obchod.
- (93) Z výše popsaných systematictějších důvodů však zkoumané opatření jakožto režim obecného osvobození všech příjemců podpory uvedených v ministerských rozhodnutích z let 1942 a 1943 od daně z příjmů právnických osob ovlivňuje obchod uvnitř Unie a narušuje nebo může narušit hospodářskou soutěž.

#### 5.1.6. Závěr

- (94) Z tohoto důvodu dospěla Komise k závěru, že osvobození od daně poskytnuté samostatným přístavům (které se nyní zčásti staly velkými námořními přístavy), námořním obchodním komorám, obchodním a průmyslovým komorám, které spravují přístavní zařízení, obcím, které jsou koncesionáři veřejných zařízení ve vlastnictví státu v námořních přístavech a rovněž podnikům, které je nahradily jako provozovatelé těchto zařízení, představuje státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU.

<sup>(63)</sup> Rozsudek Soudního dvora ze dne 10. prosince 1969, Komise v. Francie, spojené věci 6/69 a 11/69, ECLI:EU:C:1969:68, bod 21; Rozsudek Soudního dvora ze dne 19. května 1999, Itálie v. Komise, C-6/97, ECLI:EU:C:1999:251, bod 21;

<sup>(64)</sup> Rozsudek Soudního dvora ze dne 2. července 1974, Itálie v. Komise 173/73, ECLI:EU:C:1974:71, bod 36.

<sup>(65)</sup> Přístavy, jejichž provoz nedosahuje úrovně definované v čl. 20 odst. 2 písm. b) nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU (Úř. věst. L 348, 20.12.2013, s. 1) (tj. 0,1 % celkového ročního objemu nákladu odbaveného ve všech námořních přístavech Unie).

<sup>(66)</sup> Uvedená obchodní a průmyslová komora uvádí, že pokud by se na ni vztahovala povinnost hradit daň z příjmů právnických osob, ohrozilo by to přístavy, které spravuje, vzhledem k jejich zeměpisné poloze při hranicích se Španělskem a blízkosti španělských přístavů.

<sup>(67)</sup> Viz zejména rozhodnutí Evropské komise ze dne 29. dubna 2015 ve věci SA.37432 Česká republika – veřejné nemocnice v Královéhradeckém kraji, (Úř. věst. C 203, 19.6.2015, s. 1), SA.37904 Německo – zdravotnické středisko v Durmersheimu, (Úř. věst. C 188, 26.6.2015, s. 1), SA.33149 Německo – Städtische Projektgesellschaft „Wirtschaftsbüro Gaarden – Kiel“, (Úř. věst. C 188, 5.6.2015, s. 1).

<sup>(68)</sup> Na jednu stranu je potřeba, aby činnost přístavu, který je příjemcem podpory, měla čistě místní rozměr, například když přístav poskytuje zboží nebo služby na omezeném území v rámci daného státu a není pravděpodobné, že přiláká zákazníky z jiných členských států. Na druhou stranu je třeba, aby toto opatření nemělo žádný – nebo nanejvýš okrajový – předvídatelný dopad na přeshraniční investice v daném odvětví či na vznik nových podniků v rámci jednotného trhu.



## 5.2. Slučitelnost opatření s vnitřním trhem

- (95) Je na dotyčném členském státu, aby prokázal, že opatření státní podpory lze považovat za slučitelná s vnitřním trhem. Francouzské orgány sice jako základ pro slučitelnost opatření uvádějí na jedné straně pouze vyrovnání za některé úkoly zajišťované přístavy, což odkazuje na čl. 106 odst. 2 SFEU, a na druhé straně čl. 107 odst. 3 písm. a) SFEU, některé zúčastněné strany se však odvolávají rovněž na článek 93 (koordinace dopravy) a čl. 107 odst. 3 písm. b) SFEU (významné projekty evropského zájmu).
- (96) Zaprvé čl. 106 odst. 2 SFEU stanoví, že vyrovnávací platba za plnění úkolu veřejné služby může být prohlášena za slučitelnou s vnitřním trhem, pokud splňuje určité podmínky<sup>(69)</sup>. V tomto ohledu se francouzské orgány a některé zúčastněné strany domnívají, že dotčené opatření je slučitelné s vnitřním trhem, neboť umožňuje vyrovnávat některé úkoly financované přístavy, které spadají do výkonu veřejných pravomocí. Komise nicméně poznamenává, že dotčené opatření, které spojuje výši podpory s dosaženým ziskem, není spojeno s čistými náklady na plnění veřejných služeb, ani na ně není omezeno<sup>(70)</sup>. Nevyplývá ani z jasného mandátu k zajišťování těchto plnění poskytnutého příjemcům daného opatření<sup>(71)</sup>. V důsledku toho nelze toto opatření považovat za vyrovnávací platbu za závazek veřejné služby slučitelnou s vnitřním trhem, a není slučitelné na základě čl. 106 odst. 2 SFEU.
- (97) Za druhé, článek 93 SFEU uvádí, že za slučitelné s vnitřním trhem mohou být prohlášeny rovněž podpory, které odpovídají potřebě koordinovat dopravu nebo které představují náhradu za určitá plnění související s pojmem veřejné služby. Přístavy sice hrají důležitou roli při rozvoji multimodální dopravy, jak to zdůrazňují zástupci správců francouzských vnitrozemských přístavů, avšak ne všechny investice do přístavů spadají do působnosti článku 93 SFEU, který je omezen na podpory odpovídající potřebě koordinovat dopravu. Osvobození od daně z příjmu právnických osob navíc nepředstavuje investiční podporu, nýbrž podporu provozní, která není zaměřena na investice. Dané opatření zvýhodňuje podniky, které jsou nejvýnosnější a mají tudíž i vyšší kapacitu pro akumulaci zisku a tedy i pro financování investic. Toto opatření není zaměřeno ani na náhradu za určitá plnění související s pojmem veřejné služby, jak bylo uvedeno výše. Kromě toho není zvýhodnění vyplývající z prostého osvobození od daně omezeno na částku nezbytnou k zajištění koordinace dopravy, ani na náhradu za určitá plnění související s pojmem veřejné služby, a proto nezaručuje dodržování zásady proporcionality. Nemá ani jednoznačně identifikovaný motivační účinek, zejména z toho důvodu, že osvobození od daně představuje větší výhodu pro nejziskovější přístavy, které tedy mají nejvíce zdrojů a nejmenší potřebu motivace. Proto není možné článek 93 SFEU uplatnit.
- (98) Za třetí, podle čl. 107 odst. 3 písm. b) SFEU mohou být za slučitelné s vnitřním trhem prohlášeny rovněž podpory, které mají napomoci uskutečnění některého významného projektu společného evropského zájmu. V tomto ohledu se zástupci správců francouzských vnitrozemských přístavů obecně domnívají, že osvobození od daně z příjmů právnických osob spadá do oblasti působnosti tohoto článku. Toto zdůvodnění však nelze akceptovat ze stejných důvodů, které byly uvedeny výše. Toto opatření není zaměřeno na uskutečnění některého významného projektu evropského zájmu a není úměrné nákladům na takový projekt. Jedná se o zvýhodnění přístavů vyplývající z prostého důvodu, že vytvářejí zisk, a skutečnost, že přispívají k uskutečnění významného projektu společného evropského zájmu, není v tomto ohledu relevantní.
- (99) Za čtvrté v souladu s čl. 107 odst. 3 písm. a) SFEU mohou být za slučitelné s vnitřním trhem považovány podpory, které mají napomáhat „hospodářskému rozvoji [...] regionů uvedených v článku 349 SFEU s ohledem na jejich strukturální, hospodářskou a sociální situaci“. Tohoto ustanovení se dovolávají francouzské orgány a některé zúčastněné strany ze zámoří s ohledem na přístavy nacházející se v zámoří. Toto opatření však není zaměřeno na dotčené regiony.

<sup>(69)</sup> Viz sdělení Komise o použití pravidel Evropské unie v oblasti státní podpory na vyrovnávací platbu udělenou za poskytování služeb obecného hospodářského zájmu – 2012/C 8/02, (Úř. věst. C 8, 11.1.2012, s. 4). Viz rovněž rozhodnutí Komise 2012/21/EU ze dne 20. prosince 2011 o použití čl. 106 odst. 2 Smlouvy o fungování Evropské unie na státní podporu ve formě vyrovnávací platby za závazek veřejné služby udělené určitým podnikům pověřeným poskytováním služeb obecného hospodářského zájmu (Úř. věst. L 7, 11.1.2012, s. 3).

<sup>(70)</sup> Viz také stanovisko generální advokátky Kokottové ve věci C-74/16, Congregación de Escuelas Pías Provincia Betania v. Ayuntamiento de Getafe, ECLI:EU:C:2017:135, bod 75.

<sup>(71)</sup> Článek L 5312-2 zákona o dopravě, který uvádí seznam úkolů, jimiž jsou pověřeny přístavy, se týká pouze velkých námořních přístavů. Neurčuje parametry výpočtu vyrovnávací platby ani ochranná opatření bránící vzniku nadměrných náhrad.

- (100) I kdyby toto opatření přinášelo prospěch pouze přístavům v regionech uvedených v článku 349 SFEU, není jeho cílem hospodářský rozvoj těchto regionů ani vyrovnání jejich strukturálně nepříznivé situace, neboť se omezuje pouze na poskytnutí odvětvové výhody určitému typu podniků z odvětví dopravy bez ohledu na to, jakými činnostmi se tyto podniky zabývají. Francie neprokázala, že by toto opatření mělo dopad na náklady na dovážené zboží, a lze k tomu uvést, že některé zámořské přístavy vytvářejí zisk, vyplácejí dividendy státu<sup>(72)</sup>, a proto by měly *a priori* prostor pro snížení výše přístavních poplatků, pokud by byly tyto poplatky vnímány jako handicap pro hospodářský rozvoj dotčených regionů; proto může mít osvobození od daně z příjmů právnických osob dopad na různé finanční toky (zejména dividendy), avšak nikoli nezbytně na cenu dováženého zboží. Francie v tomto ohledu netvrdí, že jsou přístavy ve zvláště nepříznivé situaci ve srovnání s jinými podniky nacházejícími se v regionech uvedených v článku 349. Samotná povaha tohoto opatření a jeho fungování (zvýhodnění vyhrazené pro některé společnosti bez ohledu na jejich činnost, které je úměrné spíše dosaženému zisku než potřebám a není omezeno přesně vymezeným cílem, jehož dosažení by předpokládalo finanční pobídku) jej staví do zřejmého protikladu k daňovým režimům provozní podpory, o kterých se zmiňovaly zúčastněné strany a které Komise přijala. Opatření daňové podpory investic nebo nulová sazba DPH jsou totiž obecná opatření, jejichž oblast působnosti se vztahuje na podniky nacházející se v regionech uvedených v článku 349 SFEU bez jakékoli diskriminace.
- (101) Navíc v rozporu s tím, co tvrdí velký námořní přístav Guadeloupe, se revidované obecné nařízení o blokových výjimkách<sup>(73)</sup>, které do určité míry upravuje provozní podporu zámořské dopravy, na předmětné opatření nevztahuje. Ustanovení čl. 15 odst. 4 uvedeného nařízení se vztahuje pouze na opatření, jejichž výše je omezena na základě určitých ukazatelů (hrubá přidaná hodnota, náklady na pracovní sílu, obrat), což se netýká osvobození od daně z příjmů právnických osob.
- (102) Z tohoto důvodu nelze zkoumané opatření prohlásit za slučitelné s vnitřním trhem na základě čl. 107 odst. 3 písm. a) SFEU.
- (103) Za páté, ačkoli se Francie ani zúčastněné strany nedovolávaly čl. 107 odst. 3 písm. c) SFEU, Komise zkoumá, zda je dotčené opatření takové povahy, aby „usnadňovalo rozvoj určitých hospodářských činností nebo hospodářských oblastí“, aniž by měnilo podmínky obchodu v takové míře, jež by byla v rozporu se společným zájmem. Z výše uvedených důvodů (neexistence proporcionality, motivačního účinku a souvislosti s určeným cílem obecného zájmu) se však Komise domnívá, že není možné uplatnit čl. 107 odst. 3 písm. c) SFEU.
- (104) A konečně, i když se některé zúčastněné strany domnívají, že odstranění uvedeného opatření bude mít dopad na investiční kapacitu přístavů, Komise zdůrazňuje, že dotčené opatření není zaměřeno na investice<sup>(74)</sup>.

### 5.3. Stávající podpora nebo nová podpora

- (105) V souladu s čl. 1 písm. b) bodem i) jednacího řádu představují režimy podpory zavedené před vstupem Smlouvy v platnost existující režimy podpor.
- (106) Vzhledem k tomu, že dotčené osvobození od daně vstoupilo v platnost v roce 1942 a od té doby nebylo podstatně změněno, Komise se domnívá, že toto opatření představuje stávající režim podpor.

## 6. OHLEDNĚ ŽÁDOSTÍ O PŘERUŠENÍ ŘÍZENÍ

- (107) V souladu s naléhavou úlohou, kterou jí ukládají články 107 a 108 SFEU, musí Komise urychleně ukončit poskytování státních podpor, které jsou považovány za neslučitelné s vnitřním trhem, a obnovit podmínky spravedlivé hospodářské soutěže.

<sup>(72)</sup> 1,196 milionu EUR, které má v roce 2016 vyplatit velký námořní přístav Guadeloupe (viz rozsudek ze dne 18. února 2016 zveřejněný ve Vládním věstníku Francouzské republiky č. 0048 ze dne 26. února 2016).

<sup>(73)</sup> Přezkum tohoto nařízení byl zveřejněn dne 20. června 2017, viz nařízení Komise (EU) 2017/1084 ze dne 14. června 2017, kterým se mění nařízení (EU) č. 651/2014, pokud jde o podporu na přístavní a letištní infrastrukturu, prahové hodnoty oznamovací povinnosti pro podporu na kulturu a zachování kulturního dědictví a pro podporu na sportovní a multifunkční rekreační infrastrukturu a režimy regionální provozní podpory pro nejvzdálenější regiony, a mění se nařízení (EU) č. 702/2014, pokud jde o výpočet způsobilých nákladů (Úř. věst. L 156, 20.6.2017, s. 1).

<sup>(74)</sup> Na druhou stranu by mohla být za určitých podmínek za slučitelná s vnitřním trhem prohlášena jiná opatření zaměřená na investice a splňující kritéria slučitelnosti (zejména existenci obecného zájmu, relevanci a přiměřenost daného opatření).

- (108) V souladu s čl. 9 odst. 6 jednacího řádu musí Komise přijmout konečné rozhodnutí neprodleně po odstranění pochybností uvedených v rozhodnutí o zahájení řízení. Pokud se Komise v této fázi řízení domnívá, že určitým podnikům je poskytována neslučitelná podpora, nemůže v zásadě pozastavit dotyčné řízení o státní podpoře ani poskytnout přechodné období. Navíc by to vedlo k tomu, že poskytování podpory neslučitelné s vnitřním trhem by bylo povoleno na delší dobu, což by bylo nespravedlivé rovněž z hlediska konkurentů, kteří podporu neobdrželi vůbec nebo ji obdrželi v menší výši. Komise v tomto ohledu konstatuje, že nizozemské přístavy, na které se od 1. ledna 2017 vztahuje daň z příjmů právnických osob, ji žádají, aby urychleně uvalila daň z příjmů právnických osob i na přístavy francouzské.
- (109) Jak bylo uvedeno výše, případná existence jiných státních podpor poskytovaných jiným přístavům v jiných členských státech neopravňuje k pozastavení řízení, v jehož průběhu by byla nadále poskytována neslučitelná podpora. Je třeba zdůraznit, že „dopad více narušení hospodářské soutěže na obchod mezi členskými státy není takový, že by se vzájemně vyrušily, ale naopak mají kumulativní charakter, což zesiluje jejich škodlivé důsledky pro společný trh“<sup>(75)</sup>. Pozastavení řízení, které ruší osvobození francouzských přístavů od daně, by navíc mělo za následek prodloužení stávající nerovnosti mezi přístavy v severní Evropě, protože nizozemské přístavy tyto daňové výhody od 1. ledna 2017 zrušily.
- (110) Rovněž skutečnost, že řízení zahájené Komisí v případě daňového režimu nizozemských přístavů<sup>(76)</sup> trvalo déle než řízení v případě přístavů francouzských, nepostačuje k tomu, aby podpořila žádost o přechodné období v tomto případě. Komise má ke všem případům rovný přístup a každou věc řeší s ohledem na její konkrétní vlastnosti. Komise proto usiluje o stanovení lhůty na provedení svých rozhodnutí tak, aby daný členský stát mohl dané rozhodnutí provést v přiměřené lhůtě a s ohledem na okolnosti, a nikoli proto, aby dotčeným podnikům umožnila déle využívat podpory, které byly prohlášeny za neslučitelné.
- (111) A konečně Francie neupřesňuje, jak by revize obecného nařízení o blokových výjimkách a návrh nařízení o přístavních službách ukládaly pozastavení řízení. V každém případě byla dne 17. května 2017 přijata revidovaná verze obecného nařízení o blokových výjimkách, která se netýká opatření zahrnujících obecné osvobození od daně z příjmů právnických osob. Pokud jde o nařízení o přístavních službách, které bylo přijato dne 15. února 2017<sup>(77)</sup>, není jeho cílem ani účinkem ovlivnit jednání Komise na základě článků 107 a 108 SFEU.
- (112) Proto není nutné toto řízení pozastavit.

## 7. OHLEDNĚ ŽÁDOSTÍ NIZOZEMSKÝCH PŘÍSTAVŮ

- (113) Pokud jde o žádost nizozemských přístavů, aby jim byla odložena povinnost hradit daň z příjmu právnických osob, Komise připomíná, že toto řízení se netýká nizozemských přístavů, nýbrž přístavů [francouzských] (\*\*\*). Ve svém konečném rozhodnutí v případě SA.25338, které se týkalo nizozemských přístavů<sup>(78)</sup>, Komise navíc odmítla odložit povinnost nizozemských přístavů hradit daň z příjmů právnických osob ze stejných principiálních důvodů, jako jsou důvody uvedené v tomto rozhodnutí. Podrobení nizozemských přístavů dani z příjmů právnických osob navíc vyplývá z nizozemského vnitrostátního práva a Komise v žádném případě není podle článku 107 SFEU oprávněna uložit členskému státu, aby změnil své právní předpisy za účelem poskytnutí státní podpory určitým hospodářským subjektům.

## 8. ZÁVĚR

- (114) Osvobození subjektů uvedených v ministerských rozhodnutích ze dne 11. srpna 1942 a 27. dubna 1943 od daně (samostatné přístavy, které se zčásti staly velkými námořními přístavy, námořní obchodní komory, obchodní a průmyslové komory, které spravují přístavní zařízení, obce, které jsou koncesionáři veřejných zařízení ve vlastnictví státu v námořních přístavech a rovněž podniky, které je nahradily jako provozovatelé těchto zařízení) představuje existující režim státních podpor neslučitelný s vnitřním trhem.

<sup>(75)</sup> Rozsudek Soudního dvora ze dne 22. března 1977 ve věci 78/76, Steinike & Weinlig v. Spolková republika Německo, ECLI:EU:C:1977:52, bod 24.

<sup>(76)</sup> Viz konečné rozhodnutí ve věci státní podpory SA.25338 (Úř. věst. L 113, 27.4.2016, s. 148).

<sup>(77)</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2017/352 ze dne 15. února 2017, kterým se zřizuje rámec pro poskytování přístavních služeb a stanoví společná pravidla pro finanční transparentnost přístavů (Úř. věst. L 57, 3.3.2017, s. 1).

<sup>(78)</sup> Rozhodnutí Komise ze dne 21. ledna 2016 o podpoře SA.25338 (2014/C ex E 3/2008 ex CP 115/2004) – Nizozemsko – osvobození veřejných podniků od daně z příjmu právnických osob (Úř. věst. L 113, 27.4.2016, s. 148).

- (115) Francouzské orgány by proto měly předmětné osvobození od daně z příjmů právnických osob zrušit a dotčeným společností uložit povinnost odvádět daň z příjmů právnických osob. Toto opatření by mělo být přijato před koncem kalendářního roku, v němž nastane datum přijetí tohoto rozhodnutí, a uplatní se nejpozději na příjmy plynoucí z hospodářských činností od začátku daňového roku následujícího po jeho přijetí,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

#### Článek 1

Osvobození samostatných přístavů (které se zčásti staly velkými námořními přístavy), námořních obchodních komor, obchodních a průmyslových komor, které provozují přístavní zařízení, obcí, které jsou koncesionáři veřejných zařízení ve vlastnictví státu v námořních přístavech a rovněž podniků, které je nahradily jako provozovatelé těchto zařízení, od daně představuje existující režim státních podpor neslučitelný s vnitřním trhem.

#### Článek 2

1. Francie je povinna zrušit osvobození od daně z příjmů právnických osob uvedené v článku 1 a uložit subjektům, v jejichž prospěch se toto osvobození uplatňuje, povinnost hradit daň z příjmů právnických osob.
2. Opatření, kterým Francie plní své povinnosti vyplývající z odstavce 1, musí být přijato před koncem kalendářního roku, v němž nastane datum oznámení tohoto rozhodnutí. Toto opatření se musí uplatnit nejpozději na příjmy z hospodářských činností vytvořené od začátku daňového roku následujícího po jeho přijetí.

#### Článek 3

Francie bude informovat Komisi do dvou měsíců po oznámení tohoto rozhodnutí o opatřeních, která provedla, aby mu vyhověla.

#### Článek 4

Toto rozhodnutí je určeno Francouzské republice.

V Bruselu dne 27. července 2017.

Za Komisi  
Margrethe VESTAGER  
členka Komise