



## Sbírka soudních rozhodnutí

ROZSUDEK TRIBUNÁLU (devátého senátu)

15. března 2018\*

„Státní podpory – Podmínky využívání infrastruktury přístavu Puerto de Las Nieves společností zajišťující námořní dopravu – Vylučné užívání infrastruktury financované z veřejných prostředků bez koncesní smlouvy – Částečné osvobození od přístavních poplatků – Stížnost konkurentky – Rozhodnutí, kterým se v závěru předběžného přezkumného řízení konstatuje neexistence státních podpor – Závažné obtíže při přezkumu dotčených opatření – Vývoj dotyčné situace v průběhu správního řízení – Pojem ‚výhoda poskytnutá ze státních prostředků‘ – Nesprávné posouzení skutkového stavu a nesprávné právní posouzení – Rozhodnutí vnitrostátního soudu pozastavující účinky zadávacího řízení – Požadavek pečlivého a nestranného přezkumu stížnosti“

Ve věci T-108/16,

**Naviera Armas, SA**, se sídlem v Las Palmas de Gran Canaria (Španělsko), zastoupená J. L. Buendía Sierrou a Á. Givaja Sanzem, advokáty,

žalobkyně,

proti

**Evropské komisi**, zastoupené A. Bouchagiarem, G. Luengem a S. Noëm, jako zmocněnci,

žalované,

podporované

**Fred Olsen, SA**, se sídlem v Santa Cruz de Tenerife (Španělsko), zastoupenou F. Marín Riañem, advokátem,

vedlejší účastníci,

jejímž předmětem je návrh podaný na základě článku 263 SFEU a znějící na zrušení rozhodnutí Komise C(2015) 8655 final ze dne 8. prosince 2015 o státní podpoře SA.36628 (2015/NN) (ex 2013/CP) – Španělsko – Fred Olsen,

TRIBUNÁL (devátý senát),

ve složení S. Gervasoni, předseda, L. Madise a R. da Silva Passos (zpravodaj), soudci,

vedoucí soudní kanceláře: J. Palacio González, vrchní rada,

s přihlédnutím k písemné části řízení a po jednání konaném dne 21. září 2017,

\* Jednací jazyk: španělština.

vydává tento

## Rozsudek

### Skutečnosti předcházející sporu

- 1 Žalobkyně Naviera Armas, SA je námořní společnost usazená na Kanárských ostrovech (Španělsko). Poskytuje služby obchodní námořní přepravy osob a zboží mezi hlavními ostrovy tohoto souostroví, mezi tímto souostrovím a kontinentálním Španělskem, jakož i mezi kontinentálním Španělskem a Marokem. Žalobkyně mimo jiné zajišťuje námořní spojení mezi přístavy Las Palmas de Gran Canaria (Španělsko) a Santa Cruz de Tenerife (Španělsko).
- 2 Vzhledem k tomu, že Gran Canaria a Tenerife jsou nejhustěji osídlenými ostrovy souostroví Kanárských ostrovů, představuje obchodní námořní doprava mezi těmito dvěma ostrovy podstatnou část obratu námořních společností působících v tomto souostroví.

### Obchodní námořní doprava z Puerto de Las Nieves (Gran Canaria)

- 3 Puerto de Las Nieves (Španělsko) je přístav nacházející se na severozápadním pobřeží ostrova Gran Canaria naproti ostrovu Tenerife. Tento přístav, který byl v minulosti rybářským přístavem, byl upraven pro obchodní dopravu v polovině devadesátých let. Jeho infrastruktura umožňuje od konce devadesátých let dvacátého století provoz rychlých trajektů.
- 4 Námořní společnost Fred Olsen, SA, která je jednou z hlavních konkurentek žalobkyně, byla první společností, která v listopadu 1993 požádala o povolení k zavedení pravidelné linky pro obchodní dopravu cestujících a zboží mezi Puerto de Las Nieves a přístavem Santa Cruz na Tenerife.
- 5 Generální ředitelství pro lodní dopravu španělského ministerstva veřejných prací, dopravy a životního prostředí dne 21. prosince 1994 povolilo společnosti Fred Olsen provozovat kabotážní linku mezi těmito dvěma přístavy. Toto povolení bylo uděleno na základě zásady *prior in tempore, potior in jure*.
- 6 Společnost Fred Olsen je od té doby jedinou společností provozující linku obchodní dopravy cestujících a zboží mezi Puerto de Las Nieves a přístavem Santa Cruz na Tenerife. Od roku 1999 je tato linka zajišťována dvěma rychlými trajekty, které se křížují v polovině cesty, přičemž obě plavidla vyplouvají z těchto přístavů současně.
- 7 Společnost Fred Olsen odvádí za využívání infrastruktury přístavu Puerto de Las Nieves několik poplatků stanovených v článku 115a decreto legislativo 1/1994 por el que se aprueba el texto refundido de las disposiciones legales vigentes en materia de tasas y precios públicos de la Comunidad Autónoma de Canarias (legislativní nařízení 1/1994, kterým se schvaluje přepracované znění platných právních ustanovení v oblasti veřejných poplatků v autonomní oblasti Kanárské ostrovy) ze dne 29. července 1994 (BOC č. 98 ze dne 10. srpna 1994, s. 5603). Tyto poplatky se týkají zejména vstupu a setrvávání plavidel v přístavu (dále jen „T 1“), kotvení (dále jen „T 2“), cestujících (dále jen „T 3“), zboží (dále jen „T 4“), jakož i skladovacích služeb a využívání prostor nebo budov (dále jen „T 9“).
- 8 Žalobkyně od roku 1994 opakovaně žádala generální ředitelství Puertos Canarios (veřejný úřad pro přístavy na Kanárských ostrovech) (dále jen „GRPC“), aby mohla kotvit v přístavu v Puerto de Las Nieves nejprve s běžnými trajekty a po podání žádosti předložené dne 3. července 2013 s rychlým trajektem. GRPC zamítalo všechny její žádosti až do vykonání prací na rozšíření infrastruktury přístavu Puerto de Las Nieves v roce 2014. Tato rozhodnutí byla v podstatě založena na omezené přijímací kapacitě přístavu Puerto de Las Nieves a na potřebě zajistit bezpečnost manipulace s plavidly na vstupu do přístavu a v něm.

- 9 Stejně důvody vedly GŘPC k zamítnutí žádosti podané v roce 2004 jinou společností námořní dopravy (Trasmediterránea) o kotvení rychlého trajektu v přístavu Puerto de Las Nieves.

### *Správní řízení a vývoj dotčené situace v průběhu uvedeného řízení*

- 10 Dne 26. dubna 2013 podala žalobkyně k Evropské komisi stížnost, v níž zejména tvrdila, že španělské orgány poskytly na základě různých opatření týkajících se přístavu Puerto de Las Nieves protiprávní státní podporu společnosti Fred Olsen (dále jen „stížnost“).
- 11 Podle stížnosti tato státní podpora zaprvé vyplývala z rozhodnutí GŘPC, kterým se společnosti Fred Olsen přiznává výlučné právo rozvíjet činnost obchodní námořní dopravy z přístavu Puerto de Las Nieves bez vyhlášení veřejného, transparentního a nediskriminačního zadávacího řízení, zadruhé z částečného osvobození společnosti Fred Olsen od úhrady určitých přístavních poplatků, a to poplatků T 2 a T 9, a zatřetí z financování infrastruktury přístavu Puerto de Las Nieves z veřejných prostředků, která byla vybudována k výlučnému užívání společností Fred Olsen.
- 12 Nedůvěrné znění stížnosti bylo zasláno španělským orgánům, které předložily své připomínky dne 4. července 2013. Španělské orgány zaslaly Komisi dne 20. srpna 2013 doplňující vyjádření v rámci odpovědi na žádost Komise o informace.
- 13 Dne 22. října 2013 zaslala Komise žalobkyni dopis obsahující předběžné posouzení, podle kterého se na první pohled nezdá, že dotčená opatření lze kvalifikovat jako státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU. Z dopisu zaslání žalobkyni vyplývalo, že španělské orgány předložily zaprvé důkazy o řádném uhrazení přístavních poplatků společností Fred Olsen, a zadruhé technickou zprávu prokazující omezenou kapacitu přístavu Puerto de Las Nieves. Tento dopis rovněž odkazoval na záměr španělských orgánů rozšířit infrastrukturu tohoto přístavu.
- 14 Žalobkyně dopisem ze dne 13. prosince 2013 napadla toto předběžné posouzení a zdůraznila, že je nutné, aby Komise zahájila formální vyšetřovací řízení ve smyslu čl. 108 odst. 2 SFEU. Tyto připomínky předala Komise dne 18. února 2014 španělským orgánům, které na ně odpověděly dne 18. března 2014.
- 15 V říjnu 2014 se Komise dozvěděla z tisku, že zadávací řízení bylo uspořádáno za účelem poskytnutí přístupu k infrastruktuře přístavu Puerto de Las Nieves pro účely obchodní námořní dopravy. Společnost Fred Olsen předložila Komisi z vlastního podnětu své připomínky, v návaznosti na které Komise dopisem ze dne 9. prosince 2014 požádala španělské orgány o poskytnutí určitých informací a o pravidelné informování o průběhu tohoto zadávacího řízení. Španělské orgány na tento dopis odpověděly dne 16. ledna 2015 a následně Komisi v období od února do října 2015 zaslaly několik informačních dopisů. Rovněž společnost Fred Olsen dvakrát v průběhu roku 2015 informovala Komisi o vývoji tohoto zadávacího řízení.
- 16 Podle informací, které obdržela Komise, zveřejnilo GŘPC dotýčnou výzvu k podávání nabídek dne 14. října 2014 za účelem zadání dvou částí zakázky týkajících se časových slotů přidělených pro obchodní dopravu v Puerto de Las Nieves. Tato výzva k podávání nabídek byla vydána v návaznosti na rozšiřování tohoto přístavu v roce 2014, jehož účelem bylo umožnit v tomto přístavu současné kotvení dvěma rychlým trajektům. Dne 24. listopadu 2014 zamítla správní rada GŘPC stížnost podanou společností Fred Olsen proti tomuto zadávacímu řízení. Svým rozhodnutím ze dne 3. února 2015 zadala první část společnosti Fred Olsen a druhou žalobkyni, přičemž pouze tyto dvě společnosti podaly nabídky.
- 17 Společnost Fred Olsen zpochybnila výsledek tohoto zadávacího řízení před Tribunal Superior de Justicia de Canarias, Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección Primera de Santa Cruz de Tenerife (Vrchní soudní dvůr Kanárských ostrovů, senát pro správní spory, první sekce Santa Cruz de

Tenerife, Španělsko) z důvodu, že byla porušena pravidla pro zadávání veřejných zakázek. Souběžně s žalobou ve věci samé společnost Fred Olsen požádala o pozastavení zadávacího řízení. Toto pozastavení bylo nařízeno usnesením ze dne 27. února 2015 (dále jen „usnesení o pozastavení řízení ze dne 27. února 2015“) a potvrzeno usnesením Tribunal Supremo (Nejvyšší soud, Španělsko) ze dne 7. července 2016.

- 18 Dopisem ze dne 6. října 2015 zaslala žalobkyně Komisi výzvu k jednání ve smyslu článku 265 SFEU. Dne 28. října 2015 zaslala Komise španělským orgánům poslední žádost o informace, na niž španělské orgány odpověděly dne 23. listopadu téhož roku.

### *Napadené rozhodnutí*

- 19 Dne 8. prosince 2015 přijala Komise rozhodnutí C(2015) 8655 final o státní podpoře SA.36628 (2015/NN) (ex 2013/CP) – Španělsko – Fred Olsen (dále jen „napadené rozhodnutí“).
- 20 V bodě 42 napadeného rozhodnutí měla Komise za to, že nejprve bylo třeba přezkoumat společně první a třetí výtku uplatněnou ve stížnosti, přičemž tato výtky směřuje v zásadě ke kritice výhody, z níž měla mít prospěch společnost Fred Olsen z důvodu výlučného užívání infrastruktury přístavu Puerto de Las Nieves bez nediskriminačního a transparentního veřejného zadávacího řízení.
- 21 V tomto ohledu Komise dospěla na základě čtyř důvodů k závěru uvedenému v bodě 62 napadeného rozhodnutí, že výlučné užívání nebylo spojeno s poskytnutím státní podpory.
- 22 Komise zaprvé v bodě 43 odůvodnění napadeného rozhodnutí uvedla, že jak původní rozvoj přístavu v Puerto de Las Nieves s cílem umožnit jeho přizpůsobení obchodní dopravě, tak jeho úprava za účelem jeho využívání rychlými trajekty předcházely vyhlášení rozsudku ze dne 12. prosince 2000, *Aéroports de Paris v. Komise* (T-128/98, EU:T:2000:290). Komise z toho vyvodila, že příslušné orgány se tehdy mohly oprávněně domnívat, že veřejné financování infrastruktury přístavu v Puerto de Las Nieves nepředstavovalo státní podporu, a nevyžadovalo tudíž oznámení Komisi.
- 23 Zadruhé Komise v bodě 44 odůvodnění napadeného rozhodnutí v podstatě uvedla, že přístavní infrastruktura umožňující obchodní dopravu z přístavu Puerto de Las Nieves nebyla původně plánována ani rozvíjena za tím účelem, aby byla zvýhodněna konkrétně společnost Fred Olsen nebo jakákoli jiná námořní společnost.
- 24 Zatřetí Komise poukázala v bodě 45 odůvodnění napadeného rozhodnutí na to, že žalobkyně netvrdila, že výše přístavních poplatků za využívání infrastruktury přístavu v Puerto de Las Nieves společností Fred Olsen představovala poskytnutí státní podpory. Komise z toho vyvodila, že tato část stížnosti neoznačila žádnou výhodu poskytnutou ze státních prostředků, jelikož taková výhoda nemůže vyplývat pouze z okolnosti, že společnost Fred Olsen byla fakticky jedinou uživatelkou infrastruktury přístavu Puerto de Las Nieves.
- 25 Začtvrté v bodech 46 až 61 odůvodnění napadeného rozhodnutí Komise zkoumala, zda situace, na kterou se poukazuje ve stížnosti, byla v souladu s její rozhodovací praxí, podle níž uživatel přístavní infrastruktury financované z veřejných prostředků nezíská státní podporu, jestliže na jedné straně provozovatel infrastruktury vybírá od tohoto uživatele poplatky, které jsou srovnatelné s poplatky vybíranými v jiných srovnatelných přístavech, a na druhé straně je přístup k této infrastruktuře otevřený a nediskriminační.
- 26 Pokud jde o první podmínku, Komise ji v projednávaném případě považovala za splněnou s ohledem na ujištění poskytnutá Španělským královstvím, které žalobkyně nezpochybnila, že GRPC vybíralo tytéž přístavní poplatky ve všech přístavech v její pravomoci na Kanárských ostrovech.

- 27 Pokud jde o druhou podmínku, Komise rozlišovala mezi obdobím před 3. červencem 2013 a obdobím po tomto datu, kdy žalobkyně poprvé oficiálně vyjádřila svou vůli provozovat činnosti v oblasti obchodní námořní dopravy rychlými trajekty vyplouvajícími z přístavu Puerto de Las Nieves.
- 28 Co se týče období do 3. července 2013, Komise v podstatě uvedla, že jelikož žádná námořní společnost nevyjádřila svou vůli provozovat v tomto přístavu rychlé trajekty, bylo možné se domnívat, že španělské orgány nepřijaly žádné opatření vyhražující výlučné užívání přístavu společností Fred Olsen či opatření, které by bylo diskriminační vůči jiným potenciálním uživatelům. Komise v této souvislosti zdůraznila, že žádosti o přístup k infrastruktuře přístavu v Puerto de Las Nieves, které dříve podala společnost Tramediterranea a žalobkyně, se týkaly běžných trajektů a že španělské orgány prokázaly, že přístup k infrastruktuře přístavu Puerto de Las Nieves pouze rychlými trajekty byl opodstatněn bezpečnostními důvody.
- 29 Pokud jde o období následující po 3. červenci 2013, Komise nejprve uznala, že GŘPC nemohlo vyhovět žádosti žalobkyně o získání přístupu k infrastruktuře přístavu Puerto de Las Nieves od 1. září téhož roku, a to vzhledem ke krátkosti této lhůty. Komise však měla za to, že GŘPC jakožto provozovatel infrastruktury přístavu Puerto de Las Nieves bylo povinno po podání této žádosti učinit kroky nezbytné pro zajištění nediskriminačního přístupu k této infrastruktuře všem potenciálním uživatelům provozujícím svou činnost prostřednictvím rychlých trajektů.
- 30 Komise měla mimo jiné za to, že s ohledem na zadávací řízení zahájené po rozšíření infrastruktury přístavu Puerto de Las Nieves v roce 2014 GŘPC splnilo tuto povinnost v přiměřené lhůtě od podání žádosti žalobkyně o přístup ze dne 3. července 2013. V tomto ohledu Komise upřesnila v bodě 59 napadeného rozhodnutí, že zadání dvou částí týkajících se časových slotů v kombinaci s nárůstem kapacity přijímat plavidla na molu přístavu Puerto de Las Nieves bylo výhodnější než snížení četnosti nakládky a vykládky lodí společnosti Fred Olsen proto, že zaprvé tato společnost mohla legitimně očekávat zachování svých podmínek využívání tohoto přístavu a zadruhé takové snížení by mělo jen omezený příznivý účinek na hospodářskou soutěž.
- 31 V bodech 60 až 62 napadeného rozhodnutí Komise dospěla k závěru, že vzhledem k tomu, že poplatky požadované za využívání infrastruktury přístavu Puerto de Las Nieves byly tytéž jako poplatky vybírané ve srovnatelných přístavech, a že navíc *status quo* vyplývající z usnesení o pozastavení řízení ze dne 27. února 2015 je dočasný, GŘPC podniklo nezbytné kroky s cílem zajistit otevřený a nediskriminační přístup k přístavu, a že společnosti Fred Olsen tedy nebyla poskytnuta státní podpora. Zdůraznila nicméně, že tento závěr by neměl bránit GŘPC v tom, aby nadále pokračovalo ve svém úsilí směřujícím k tomu, aby co nejdříve umožnilo druhé společnosti, která zajišťuje svou činnost prostřednictvím rychlých trajektů, poskytovat přepravní služby prostřednictvím trajektů z přístavu Puerto de Las Nieves.
- 32 Pokud jde o druhou výtku, vycházející z částečného osvobození společnosti Fred Olsen od placení některých přístavních poplatků, Komise v bodě 63 napadeného rozhodnutí zdůraznila, že španělské orgány potvrdily, že společnosti Fred Olsen byla uložena povinnost zaplatit všechny použitelné přístavní poplatky a navíc prokázaly, že tato společnost přinejmenším od roku 2005 uhradila veškeré jí určené výměry poplatků.
- 33 V bodě 66 napadeného rozhodnutí Komise poté, co v zásadě připomněla, že jí nepřísluší rozhodovat o tom, jakým způsobem byly použity přístavní poplatky, dospěla k závěru, že nebylo prokázáno, že společnost Fred Olsen získala jakoukoli výhodu v souvislosti s poplatkem T 9, jelikož podle vysvětlení poskytnutých španělskými orgány byl tento poplatek vypočten stejným způsobem ve všech přístavech na Kanárských ostrovech podléhajících pravomoci GŘPC.
- 34 Komise rovněž odmítla argument, podle kterého měl být poplatek T 2 uložen společnosti Fred Olsen za využívání mobilních ramp touto společností za časové úseky trvající 24 hodin, a nikoli jen za dobu, během které byly skutečně využívány. Komise totiž upřesnila, že od španělských orgánů obdržela

dostatečné množství údajů v tom smyslu, že poplatek T 2 byl GŘPC vypočítáván stejným způsobem ve všech přístavech na Kanárských ostrovech podléhajících jeho pravomoci. Vzhledem k tomu, že nebylo prokázáno, že společnost Fred Olsen získala v tomto ohledu jakoukoli výhodu, dospěla Komise v bodě 70 napadeného rozhodnutí k závěru, že v projednávaném případě není nezbytné provést přezkum ostatních podmínek stanovených v čl. 107 odst. 1 SFEU pro účely kvalifikace opatření jako státní podpory.

- 35 Komise v bodě 71 napadeného rozhodnutí dovodila z výše uvedených skutečností, že dotčená opatření nepředstavují státní podporu.

### **Řízení a návrhová žádání účastnic řízení**

- 36 Návrhem došlým kanceláři Tribunálu dne 17. března 2016 podala žalobkyně projednávanou žalobu.
- 37 Podáním doručeným kanceláři Tribunálu dne 16. června 2016 požádala společnost Fred Olsen o vedlejší účastenství v tomto řízení na podporu návrhových žádání Komise.
- 38 Usnesením ze dne 7. září 2016 předseda druhého senátu Tribunálu vyhověl tomuto návrhu společnosti Fred Olsen.
- 39 Vedlejší účastnice předložila spis vedlejšího účastníka dne 31. října 2016. Dne 19. prosince 2016 předložila žalobkyně své vyjádření k tomuto spisu, přičemž Komise informovala Tribunál dne 17. listopadu 2016, že nemá k tomuto spisu žádné vyjádření.
- 40 Vzhledem k tomu, že došlo ke změně složení senátů Tribunálu, byla tato věc přidělena k devátému senátu, v němž byl určen nový soudce zpravodaj.
- 41 Organizačním procesním opatřením přijatým na základě článku 90 svého jednacího řádu Tribunál položil účastníkům řízení písemné otázky, jež měly být zodpovězeny na jednání.
- 42 Žalobkyně v podstatě navrhuje, aby Tribunál:
- prohlásil za přípustné a opodstatněné žalobní důvody směřující ke zrušení uplatněné v žalobě, a v důsledku toho zrušil napadené rozhodnutí;
  - uložil Komisi náhradu nákladů řízení.
- 43 Komise a vedlejší účastnice navrhují, aby Tribunál:
- zamítl žalobu jako neopodstatněnou;
  - uložil žalobkyni náhradu nákladů řízení.

### **Právní otázky**

- 44 Žalobkyně vznáší jediný žalobní důvod na podporu žaloby, vycházející z opomenutí Komise zahájit formální vyšetřovací řízení podle čl. 108 odst. 2 SFEU, a to navzdory závažným obtížím, které se objevily při posuzování opatření oznámených ve stížnosti. Tento jediný žalobní důvod vychází ze tří sérií argumentů týkajících se doby trvání předběžného přezkumného řízení a četnosti předávání informací mezi Komisí a Španělským královstvím během tohoto řízení, zjevně nesprávného posouzení skutkového stavu a nesprávného právního posouzení, jakož i nedostatku odůvodnění.

- 45 Po úvodním připomenutí relevantní judikatury použitelné na projednáváný spor je třeba nejprve přezkoumat argumenty předložené žalobkyní na podporu jejího návrhu na zrušení vzhledem k závažným obtížím, které se objevily při předběžném šetření, a zadruhé argumenty týkající se obsahu napadeného rozhodnutí.

### *Úvodní poznámky*

- 46 Podle ustálené judikatury platí, že pokud se Komisi na základě prvního šetření zahájeného v rámci řízení upraveného v čl. 108 odst. 3 SFEU nepodaří nabýt přesvědčení, že opatření buď není „podporou“ ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU, nebo pokud je kvalifikováno jako podpora, že je slučitelné se Smlouvou o FEU, nebo pokud jí toto řízení neumožnilo překonat veškeré obtíže, které obnáší posouzení slučitelnosti zkoumaného opatření, má tento orgán povinnost zahájit řízení upravené v čl. 108 odst. 2 SFEU, aniž v tomto ohledu disponuje posuzovací pravomocí (viz rozsudek ze dne 22. prosince 2008, *British Aggregates v. Komise*, C-487/06 P, EU:C:2008:757, bod 113 a citovaná judikatura; v tomto smyslu viz rovněž rozsudek ze dne 10. května 2005, *Itálie v. Komise*, C-400/99, EU:C:2005:275, bod 48).
- 47 Tato povinnost je výslovně potvrzena ustanoveními čl. 4 odst. 4 ve spojení s čl. 13 odst. 1 nařízení Rady (ES) č. 659/1999 ze dne 22. března 1999, kterým se stanoví prováděcí pravidla k článku [108 SFEU] (Úř. věst. 1999, L 83, s. 1; Zvl. vyd. 08/01, s. 339) (rozsudky Soudního dvora ze dne 22. prosince 2008, *British Aggregates v. Komise*, C-487/06 P, EU:C:2008:757, bod 113, a ze dne 14. září 2016, *Trajektina luka Split v. Komise*, T-57/15, nezveřejněný, EU:T:2016:470, bod 59; v tomto smyslu viz rovněž rozsudek ze dne 12. prosince 2006, *Asociación de Estaciones de Servicio de Madrid a Federación Catalana de Estaciones de Servicio v. Komise*, T-95/03, EU:T:2006:385, bod 134 a citovaná judikatura), v podstatě převzatými do čl. 4 odst. 4 a v čl. 15 odst. 1 nařízení Rady (EU) 2015/1589 ze dne 13. července 2015, kterým se stanoví prováděcí pravidla k článku 108 SFEU (Úř. věst. 2015, L 248, s. 9), které vstoupilo v platnost dne 14. října 2015 a je tudíž použitelné ke dni, kdy bylo přijato napadené rozhodnutí.
- 48 Kromě toho má pojem „závažné obtíže“, jejichž přítomnost zavazuje Komisi k zahájení formálního vyšetřovacího řízení, objektivní povahu. Po existenci takových obtíží je třeba pátrat jak v okolnostech přijetí napadeného aktu, tak v posouzeních, ze kterých vycházela Komise, objektivním způsobem a dávat do souvislosti odůvodnění rozhodnutí s poznatky, jimiž Komise mohla disponovat, když rozhodla o existenci sporných podpor nebo jejich slučitelnosti s vnitřním trhem (v tomto smyslu viz rozsudky ze dne 2. dubna 2009, *Bouygues a Bouygues Télécom v. Komise*, C-431/07 P, EU:C:2009:223, bod 63; ze dne 18. listopadu 2009, *Scheucher – Fleisch a další v. Komise*, T-375/04, EU:T:2009:445, bod 74 a citovaná judikatura, a ze dne 28. března 2012, *Ryanair v. Komise*, T-123/09, EU:T:2012:164, bod 77 a citovaná judikatura).
- 49 Z toho plyne, že přezkum legality prováděný Tribunálem, pokud jde o existenci závažných obtíží, se již svou povahou nemůže omezit na přezkum otázky zjevně nesprávného posouzení [rozsudky ze dne 27. září 2011, T-30/03 RENV, 3F v. Komise, EU:T:2011:534, bod 55, a ze dne 17. března 2015, *Pollmeier Massivholz v. Komise*, T-89/09, EU:T:2015:153, bod 49 (nezveřejněný)]. Úplný soudní přezkum se jeví nezbytnějším tím spíše, pokud žalobce kritizuje posouzení učiněné Komisí týkající se samotné kvalifikace dotčených opatření jako státní podpory, jak je tomu v projednávaném případě, jelikož tento pojem, tak jak je definován ve Smlouvě o FEU, má právní povahu a musí být vykládán na základě objektivních skutečností [rozsudky ze dne 22. prosince 2008, *British Aggregates v. Komise*, C-487/06 P, EU:C:2008:757, bod 111, a ze dne 17. března 2015, *Pollmeier Massivholz v. Komise*, T-89/09, EU:T:2015:153, bod 47 (nezveřejněný)].

- 50 Z judikatury rovněž vyplývá, že nedostatečná nebo neúplná povaha přezkumu provedeného Komisí během předběžného přezkumného řízení naznačuje existenci závažných obtíží [viz rozsudek ze dne 17. března 2015, Pollmeier Massivholz v. Komise, T-89/09, EU:T:2015:153, bod 50 (nezveřejněný) a citovaná judikatura].
- 51 Žalobkyně nese důkazní břemeno existence závažných obtíží, které může předložit prostřednictvím souboru shodujících se indicií, které se týkají okolností a délky předběžné fáze přezkumu a kromě toho i obsahu napadeného rozhodnutí (rozsudek ze dne 3. března 2010, Bundesverband deutscher Banken v. Komise, T-36/06, EU:T:2010:61, bod 127, a ze dne 16. září 2013, Colt Télécommunications France v. Komise, T-79/10, nezveřejněný, EU:T:2013:463, bod 37; v tomto smyslu viz rovněž rozsudek ze dne 15. března 2001, Prayon-Rupel v. Komise, T-73/98, EU:T:2001:94, bod 49).

### *K argumentům týkajícím se předběžného přezkumného řízení*

- 52 Žalobkyně se nejprve dovolává dlouhé doby trvání předběžného přezkumného řízení, jakož i vysoké četnosti předávání informací mezi Komisí a Španělským královstvím v jeho průběhu za účelem prokázání, že posouzení dotčených opatření způsobilo závažné obtíže.
- 53 Na jedné straně je období více než dvou let a osmi měsíců, které uplynulo od podání stížnosti do přijetí napadeného rozhodnutí, nepřiměřené s ohledem na maximální lhůtu dvou měsíců stanovenou pro předběžné přezkumné řízení v čl. 4 odst. 5 nařízení č. 659/1999 a po jeho zrušení v čl. 4 odst. 5 nařízení 2015/1589. Taková doba svědčí o složitosti věci, a to tím spíše že Komise přijala napadené rozhodnutí až poté, co jí žalobkyně zaslala výzvu.
- 54 Na druhé straně žalobkyně v podstatě tvrdí, že četnost předávání informací mezi Komisí a Španělským královstvím, popsaná v napadeném rozhodnutí, výrazně překročila to, co připouští přípravné vyšetřování v oblasti státních podpor. Tato četnost předávání informací, kterou by mohl vysvětlit nedostatek spolupráce Španělského království, by byla nepochopitelná v případě neexistence závažných obtíží při přezkumu stížnosti. Obtíže, s nimiž se potýkala Komise v průběhu předběžného přezkumného řízení, jsou potvrzeny okolností, že Komise se z médií dozvěděla o pořádání zadávacího řízení po podání stížnosti, a navíc v napadeném rozhodnutí dospěla k závěru o neexistenci státní podpory jen pod podmínkou podstatné změny dotčené situace a dočasnosti soudně nařízeného pozastavení tohoto zadávacího řízení.
- 55 Samotná Komise uznala v rámci tohoto řízení, že vědomě oddalovala přijetí napadeného rozhodnutí do doby, než budou známy výsledky tohoto zadávacího řízení. To svědčí o skutečnosti, že z hlediska Komise bylo umožnění přístupu k infrastruktuře přístavu Puerto de Las Nieves nezbytné pro přezkum dotčených opatření, a o tom, že na rozdíl od toho, co Komise tvrdí, nebyla údajná neexistence výhody poskytnuté ze státních prostředků považována za rozhodující.
- 56 Pokud jde o snahu Komise odůvodnit dobu trvání předběžného přezkumného řízení celou řadou argumentů předložených žalobkyní vycházejících z několika ustanovení Smlouvy o FEU je neopodstatněná. Na jedné straně se Komise bez odkladu rozhodla zabývat se samostatně částí stížnosti založenou na porušení článku 106 SFEU ve spojení s článkem 102 SFEU, a částí, která je předmětem napadeného rozhodnutí, založenou na porušení čl. 107 odst. 1 SFEU. Na druhé straně se Komise rozhodla nezabývat první částí stížnosti již 19. července 2013, takže tato část v žádném případě nezdržovala přezkum dotčených opatření.
- 57 Žalobkyně dále zdůrazňuje, že Komise vyjádřila svůj názor k analýze oznámených opatření pouze jednou, a to tehdy, když předložila svá vyjádření k předběžným závěrům Komise, a že jí v důsledku toho v žádném případě nemůže být přičítáno prodlení, ke kterému došlo během předběžného přezkumného řízení.



- 58 Komise stejně jako vedlejší účastnice zdůrazňuje, že intenzita předávání informací s dotčeným členským státem v průběhu předběžného přezkumného řízení ani jeho dlouhé trvání nesvědčí nezbytně o existenci závažných obtíží při posuzování dotčených opatření. Dlouhou dobu trvání předběžného přezkumného řízení lze vysvětlit pracovním zatížením Komise, vyplývajícím zejména z jiných stížností, nebo z opakovaných žádostí o informace zasílaných dotčenému členskému státu nebo z vývoje okolností.
- 59 Podle Komise by zaprvé posouzení doby trvání předběžného přezkumného řízení mělo zohledňovat skutečnost, že žalobkyni oznámila své předběžné závěry již dne 22. října 2013 a že se tyto závěry následně téměř nezměnily. Zadruhé se dotčená situace vyvíjela v průběhu předběžného přezkumného řízení od podání žádosti o přístup k infrastruktuře přístavu Puerto de Las Nieves žalobkyní dne 3. července 2013, a napadené rozhodnutí bylo přijato jen několik měsíců po usnesení o pozastavení řízení ze dne 27. února 2015. Zatřetí dobu trvání řízení lze vysvětlit zejména četnými výtkami uvedenými ve stížnosti, kterou podala žalobkyně a která musela být posouzena několika odděleními Komise. Začtvrté mnoho reakcí žalobkyně v průběhu předběžného přezkumného řízení si vyžádalo větší objem informací předávaných se španělskými orgány s cílem zcela objasnit všechna dotčená opatření. Pokud jde o intenzitu předávání informací se španělskými orgány, byla způsobena převážně okolností, že Komise poté, co se dozvěděla o organizaci zadávacího řízení, měla za to, že informace o jeho výsledku by jí umožnila přijetí konkrétnějšího a užitečnějšího rozhodnutí týkajícího se předmětných opatření. Komise nicméně v podstatě zdůrazňuje, že tento vývoj okolností ani skutečnost, že výsledek zadávacího řízení byl soudně pozastaven, nebyly s to ovlivnit zjištění, podle kterého dotčená opatření nepředstavují státní podporu.
- 60 V tomto ohledu je nejprve nutno připomenout, že v případě, kdy sporná státní opatření nebyla dotčeným státem oznámena, není Komise povinna přezkoumat tato opatření ve stanovené lhůtě. V rozsahu, v němž má Komise výlučnou pravomoc posuzovat slučitelnost státních podpor s vnitřním trhem, je povinna v zájmu řádného uplatňování základních pravidel Smlouvy o FEU týkajících se státních podpor provést pečlivé a nestranné posouzení stížnosti poukazující na existenci podpory neslučitelné s vnitřním trhem. Z toho zejména vyplývá, že Komise nesmí donekonečna prodlužovat předběžný přezkum státních opatření, jež jsou předmětem stížnosti, pokud, jako v projednávaném případě, souhlasila se zahájením takového přezkumu tím, že požádala dotčený členský stát o údaje (rozsudky ze dne 10. května 2006, *Air One v. Komise*, T-395/04, EU:T:2006:123, bod 61; ze dne 12. prosince 2006, *Asociación de Estaciones de Servicio de Madrid a Federación Catalana de Estaciones de Servicio v. Komise*, T-95/03, EU:T:2006:385, bod 121, a ze dne 9. září 2009, *Diputación Foral de Álava a další v. Komise*, T-30/01 až T-32/01 a T-86/02 až T-88/02, EU:T:2009:314, bod 260). Jediným účelem tohoto přezkumu je totiž umožnit Komisi, aby si utvořila prvotní stanovisko ohledně kvalifikace opatření, která jí byla předložena k posouzení, a ohledně jejich slučitelnosti s vnitřním trhem (viz rozsudek ze dne 25. listopadu 2014, *Ryanair v. Komise*, T-512/11, nezveřejněný, EU:T:2014:989, bod 68 a citovaná judikatura).
- 61 Přiměřenost doby trvání předběžného přezkumného řízení musí být posouzena v závislosti na konkrétních okolnostech každé věci, a zejména na jejím kontextu, na jednotlivých fázích řízení, které musí Komise vést, na složitosti věci, jakož i na její důležitosti pro jednotlivé zúčastněné strany (viz rozsudek ze dne 20. září 2011, *Regione autonoma della Sardegna a další v. Komise*, T-394/08, T-408/08, T-453/08 a T-454/08, EU:T:2011:493, bod 99 a citovaná judikatura; v tomto smyslu viz rovněž rozsudky ze dne 27. září 2011, *3F v. Komise*, T-30/03 RENV, EU:T:2011:534, bod 58 a citovaná judikatura, a ze dne 16. října 2014, *Portovesme v. Komise*, T-291/11, EU:T:2014:896, bod 72 a citovaná judikatura).
- 62 Komise v projednávaném případě obdržela stížnost žalobkyně dne 26. dubna 2013 a informovala žalobkyni o svých předběžných závěrech dne 22. října téhož roku. Tím Komise splnila pravidlo uvedené v bodě 48 kodexu osvědčených postupů pro provádění řízení ve věcech kontroly státní podpory (Úř. věst. 2009, C 136, s. 13), který stanoví, že „Komise se tak bude snažit během dvanácti měsíců

zpravidla [...] zaslat stěžovateli počáteční úřední dopis, v němž uvede své předběžné stanovisko k neprioritním případům“ (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 14. září 2016, Trajektna luka Split v. Komise, T-57/15, nezveřejněný, EU:T:2016:470, bod 67).

- 63 Napadené rozhodnutí bylo nicméně přijato dne 8. prosince 2015, tedy více než 31 měsíců po obdržení stížnosti a více než dva roky po oznámení předběžných závěrů Komise žalobkyni.
- 64 I při zohlednění práva Komise přiznávat stížnostem, které jí byly předloženy, různou prioritu (viz rozsudek ze dne 4. července 2007, Bouygues a Bouygues Télécom v. Komise, T-475/04, EU:T:2007:196, bod 158 a citovaná judikatura) však lhůty uvedené výše v bodě 63 významně překročily to, co v zásadě představovalo první přezkum opatření oznámených ve stížnosti. V tomto ohledu bylo rozhodnuto, že taková okolnost může spolu s dalšími skutečnostmi naznačovat, že Komise narazila v rámci svého posouzení na závažné obtíže, které vyžadovaly zahájení řízení podle čl. 108 odst. 2 SFEU (v tomto viz rozsudky ze dne 10. května 2000, SIC v. Komise, T-46/97, EU:T:2000:123, bod 102; ze dne 27. září 2011, T-30/03 3Fv. Komise RENV, EU:T:2011:534, bod 72, a ze dne 14. září 2016, Trajektna luka Split v. Komise, T-57/15, nezveřejněný, EU:T:2016:470, bod 62).
- 65 Je třeba posoudit, zda mimořádně dlouhá doba trvání předběžného přezkumného řízení v projednávané věci mohla, jak tvrdí Komise, zčásti vyplývat z objektivních okolností nezávislých na jakýchkoli závažných obtížích při přezkumu dotčených opatření.
- 66 Pokud jde nejprve o okolnost, že žalobkyně se ve stížnosti dovolávala porušení nejen článku 107 SFEU, ale i článků 102 a 106 SFEU, je třeba zdůraznit, že tato část stížnosti mohla být odložena již dne 19. července 2013. Jak správně zdůrazňuje žalobkyně, zpracování části stížnosti Komisí, která se týkala údajného porušení článků 102 a 106 SFEU, tedy nemohlo vést k významnému zpoždění předběžného přezkumu opatření, oznámených ve stížnosti jako státní podpora.
- 67 Pokud jde dále o vývoj dotčené situace v průběhu správního řízení, je třeba uvést, že žalobkyně skutečně zaslala GRPC žádost o povolení kotvit v Puerto de Las Nieves dne 3. července 2013, tedy o něco déle než dva měsíce po podání stížnosti Komisi. Jak vyplývá z bodů 23 až 27 napadeného rozhodnutí, tato žádost však nevedla jen k rozhodnutí GRPC o odmítnutí, ale vedla GRPC i k tomu, že zvážilo možnost povolit druhé námořní společnost působení v Puerto de Las Nieves pro účely obchodní dopravy, provést v této souvislosti práce související s úpravou tohoto přístavu, jakož i uspořádat zadávací řízení. Tyto objektivní okolnosti byly nepochybně takového rázu, aby vedly ke změně podmínek, za kterých byla vedlejší účastnice do té doby oprávněna využívat infrastrukturu přístavu Puerto de Las Nieves. Vzhledem k tomu, že tyto podmínky byly výslovně předmětem stížnosti týkající se poskytnutí státní podpory vedlejší účastnici, představuje výše uvedený vývoj situace objektivní okolnost odůvodňující potřebu prodloužení lhůty pro vyřízení této stížnosti.
- 68 Totéž platí i ohledně žaloby vedlejší účastnice proti zadávacímu řízení, podané k Tribunal Superior de Justicia de Canarias, Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección Primera de Santa Cruz de Tenerife (Vrchní soud Kanárských ostrovů, senát pro správní spory, první oddíl Santa Cruz de Tenerife), jakož i ohledně usnesení o pozastavení ze dne 27. února 2015, jelikož tyto okolnosti, které nastaly po podání stížnosti, vytvořily stav nejistoty, pokud jde o zachování či nezachování podmínek využívání infrastruktury přístavu Puerto de Las Nieves vedlejší účastnicí, oznámených ve stížnosti.
- 69 Pokud jde konečně o častou výměnu informací mezi Komisí a španělskými orgány, je třeba připomenout, že skutečnost, že v rámci řízení o předběžném přezkumu podpory proběhla jednání mezi dotčeným členským státem a Komisí a v tomto rámci Komise vyžadovala doplňující informace o opatřeních podléhajících její kontrole, nemůže být sama o sobě považována za důkaz toho, že se Komise v rámci svého posouzení potýkala se závažnými obtížemi (viz rozsudek ze dne 27. září 2011, 3F v. Komise, T-30/03 RENV, EU:T:2011:534, bod 71 a citovaná judikatura).

- 70 V tomto ohledu je třeba zdůraznit, že žalobkyně podrobně zpochybnila předběžné posouzení obsažené v dopise, který jí zaslala Komise dne 22. října 2013, a tato okolnost mohla odůvodnit skutečnost, že Komise žádala španělské orgány o doplňující informace.
- 71 Kromě toho mohl rovněž vývoj situace dotčené v projednávaném případě, zkoumaný výše v bodech 67 a 68, odůvodnit další výměnu informací se Španělským královstvím, týkající se podmínek přístupu k infrastruktuře přístavu Puerto de Las Nieves pro účely obchodní dopravy, a v důsledku toho i prodloužit dobu trvání předběžného přezkumu těchto podmínek. V projednávaném případě to platí tím spíše, že vedlejší účastnice z vlastního podnětu předložila Komisi připomínky poté, co Komise požádala španělské orgány o vysvětlení ohledně zadávacího řízení a následně v průběhu roku 2015 dvakrát informovala Komisi o vývoji tohoto zadávacího řízení (viz výše, bod 15).
- 72 Z výše uvedeného vyplývá, že jak průběh řízení, tak i vývoj dotčené situace, jakož i následné další předávání informací mezi Komisí a Španělským královstvím na jedné straně a mezi Komisí a vedlejší účastnicí na straně druhé, představují objektivní okolnosti, které mohly přispět k prodloužení doby trvání předběžného přezkumu opatření označených ve stížnosti jako státní podpora.
- 73 V důsledku toho doba trvání předběžného přezkumného řízení sama o sobě nesvědčí o závažných obtížích, které by zavazovaly Komisi k zahájení formálního vyšetřovacího řízení stanoveného v čl. 108 odst. 2 SFEU.
- 74 Je proto třeba přezkoumat ostatní argumenty dovolávané žalobkyní na podporu jediného žalobního důvodu, jejichž cílem je prokázat, že samotný obsah napadeného rozhodnutí, včetně části tohoto rozhodnutí, v níž byl zkoumán vývoj okolností po podání stížnosti, poskytne indicie v tom smyslu, že přezkum dotčených opatření odhalil závažné obtíže, které měly vést Komisi k zahájení formálního vyšetřovacího řízení.

### ***K argumentům týkajícím se obsahu napadeného rozhodnutí***

- 75 Je třeba společně přezkoumat druhou a třetí část jediného žalobního důvodu, kterými žalobkyně tvrdí, že napadené rozhodnutí je stíženo několika zjevně nesprávnými posouzeními skutkového stavu a nesprávnými právními posouzeními, přičemž je nicméně třeba po uvedení předběžných poznámek rozlišovat mezi částí napadeného rozhodnutí věnované přezkumu podmínek výlučného užívání infrastruktury přístavu Puerto de Las Nieves vedlejší účastnicí (první a třetí výtku, uplatněné ve stížnosti), a částí věnovanou přezkumu podmínek uplatnění poplatku T 9 na vedlejší účastnici v důsledku jejího využívání infrastruktury přístavu Puerto de Las Nieves (druhá výtku uplatněná ve stížnosti).

### ***Úvodní poznámky***

- 76 Pokud, jak je tomu v projednávaném případě, žaloba směřuje ke zpochybnění opodstatněnosti rozhodnutí vydaného na základě předběžného přezkumného řízení, odmítajícího existenci státní podpory, musí Tribunál v souladu s judikaturou citovanou výše v bodech 48 až 51 posoudit indicie, které se týkají obsahu napadeného rozhodnutí za účelem odhalení existence případných závažných obtíží (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 7. listopadu 2012, CBI v. Komise, T-137/10, EU:T:2012:584, bod 66 a citovaná judikatura).
- 77 V projednávaném případě je třeba nejprve uvést, že žádná skutečnost ve spisu nenaspovídá tomu, že obchodní služby námořní dopravy poskytované vedlejší účastnicí z přístavu Puerto de Las Nieves zahrnují poskytování služeb obecného hospodářského zájmu. Proto nemůže být proveden přezkum dotčených opatření s odkazem na judikaturu, podle které se čl. 107 odst. 1 SFEU nevztahuje na státní zásah, který je považován za kompenzaci představující protihodnotu za plnění uskutečněná

podniky-příjemci za účelem plnění povinností veřejné služby, takže tyto podniky ve skutečnosti nejsou v tomto případě finančně zvýhodněny, a uvedený zásah neposkytuje těmto podnikům výhodnější soutěžní postavení oproti konkurenčním podnikům (rozsudky ze dne 24. července 2003, *Altmark Trans a Regierungspräsidium Magdeburg*, C-280/00, EU:C:2003:415, bod 87, a ze dne 6. dubna 2017, *Regione autonoma della Sardegna v. Komise*, T-219/14, EU:T:2017:266, bod 91).

- 78 Dále je třeba uvést, že činnost vedlejší účastnice v přístavu v Puerto de Las Nieves, která byla předmětem stížnosti na počátku tohoto sporu, spočívá ve využití přístavní infrastruktury spadající do veřejné sféry, pro obchodní účely. Vedlejší účastnice je tedy podnikem vykonávajícím hospodářskou činnost, jež spadá pod čl. 107 odst. 1 SFEU, definovanou jako jakákoli činnost spočívající v nabízení zboží nebo služeb na daném trhu (viz rozsudek ze dne 1. července 2008, *MOTOE*, C-49/07, EU:C:2008:376, bod 22 a citovaná judikatura).
- 79 Konečně, ačkoli žádný důkaz předložený Tribunálu neumožňuje dospět k závěru, že vedlejší účastnici byla kdykoli od doby, kdy vykonávala činnosti námořní dopravy z přístavu Puerto de Las Nieves, udělena koncese nebo jiné výlučné právo užívat tento přístav pro účely obchodní dopravy, je třeba uvést, že vedlejší účastnice byla v okamžiku přijetí napadeného rozhodnutí jediným subjektem, který od roku 1994 využíval tuto infrastrukturu pro takové účely, přičemž všechny žádosti o povolení kotvit, podané jinými společnostmi včetně žalobkyně, GRPC zamítalo až do uspořádání zadávacího řízení v roce 2014 a jeho výsledky jsou předmětem usnesení o pozastavení ze dne 27. února 2015. Toto konstatování, které se týká využití infrastruktury přístavu Puerto de Las Nieves specificky pro obchodní dopravu osob a zboží, není zpochybněno argumentem Komise, který zopakovala na jednání, podle něhož vedlejší účastnice neměla nikdy právo výlučného užívání uvedeného přístavu, neboť tento přístav slouží i rybářské a rekreační činnosti.

*K přezkumu podmínek výlučného užívání infrastruktury přístavu Puerto de Las Nieves vedlejší účastnicí (první a třetí výtka uplatněné ve stížnosti)*

- 80 Žalobkyně kritizuje všechny čtyři důvody, na kterých je založen závěr uvedený v napadeném rozhodnutí, podle kterého výlučné užívání infrastruktury přístavu Puerto de Las Nieves vedlejší účastnicí nepředstavuje státní podporu (viz výše, body 21 až 31). Je tudíž třeba postupně zkoumat výtky směřující proti každému z těchto důvodů za účelem posouzení, zda umožňují prokázat závažné obtíže při přezkumu podmínek výlučného užívání infrastruktury přístavu Puerto de Las Nieves vedlejší účastnicí.

*– K výtkám směřujícím proti prvnímu důvodu, týkajícímu se rozsudku ze dne 12. prosince 2000, Aéroports de Paris v. Komise (T-128/98)*

- 81 Co se týče prvního důvodu, uvedeného v odstavci 43 napadeného rozhodnutí, žalobkyně tvrdí, že Komise nesprávně dospěla k závěru, že kanárské orgány byly povinny považovat provozování přístavní infrastruktury za hospodářskou činnost až od vyhlášení rozsudku ze dne 12. prosince 2000, *Aéroports de Paris v. Komise* (T-128/98, EU:T:2000:290). Výklad působnosti čl. 107 odst. 1 SFEU podaný unijními soudy v tomto rozsudku přitom má ryze deklaratorní povahu a je mimoto v souladu s dřívější judikaturou, podle které může veřejné financování hospodářských činností představovat státní podporu. Proto samotná okolnost, že k přizpůsobení infrastruktury přístavu Puerto de Las Nieves obchodní dopravě došlo před vyhlášením rozsudku ze dne 12. prosince 2000, *Aéroports de Paris v. Komise* (T-128/98, EU:T:2000:290), nezbavovala příslušné orgány povinnosti zajistit od této doby otevřený a nediskriminační přístup k tomuto přístavu, aby se zabránilo tomu, že podmínky jeho využití povedou k poskytnutí státní podpory. V každém případě odůvodnění uvedené Komisí nemůže ospravedlnit poskytnutí podpory vedlejší účastnici v době od vyhlášení tohoto rozsudku, který je navíc irelevantní, neboť se týká kvalifikace správy infrastruktury jako hospodářské činnosti, a nikoli, jak je tomu v projednávaném případě, využívání této infrastruktury pro obchodní účely.

82 Komise tvrdí, že bod 43 napadeného rozhodnutí se omezuje na konstatování zastaralosti infrastruktury přístavu Puerto de Las Nieves a jejího postupného přizpůsobování výkonu hospodářských činností. Je přitom třeba rozlišovat mezi udělením výhradní koncese uživateli v takové situaci, jako je situace v projednávaném případě, v níž jediný hospodářský subjekt využívá infrastrukturu z důvodu její omezené kapacity. Takové využívání nemůže být v žádném případě pokládáno za akt přiznání výlučného práva. Vzhledem k tomu, že vytváření a rozvoj infrastruktury přístavu Puerto de Las Nieves předcházely vydání rozsudku ze dne 12. prosince 2000, *Aéroports de Paris v. Komise* (T-128/98, EU:T:2000:290), samotná okolnost, že španělské orgány neoznámily tato opatření týkající se uvedené infrastruktury, nezpůsobila závažné obtíže v průběhu předběžného přezkumného řízení.

83 Jak správně zdůrazňuje žalobkyně, v tomto ohledu, stačí konstatovat, aniž je nezbytné rozhodnout o opodstatněnosti časového rozlišování provedeného Komisí v bodě 43 napadeného rozhodnutí s odkazem na vyhlášení rozsudku ze dne 12. prosince 2000, *Aéroports de Paris v. Komise* (T-128/98, EU:T:2000:290), že v projednávaném případě není příjemcem uvedených opatření provozovatel infrastruktury, jako tomu bylo v situaci, ve které byl vydán uvedený rozsudek, ale uživatel této infrastruktury. V důsledku toho nebyla argumentace Komise týkající se tohoto rozsudku v napadeném rozhodnutí takové povahy, aby vyloučila kvalifikaci dotčených opatření jako státní podpory, a neumožňovala tudíž eliminovat veškeré závažné obtíže při posuzování těchto opatření.

*– K výtkám směřujícím proti druhému důvodu, který se týká okolnosti, že infrastruktura přístavu Puerto de Las Nieves nebyla plánována ani rozvíjena s cílem konkrétně zvýhodnit vedlejší účastníci nebo jakoukoli jinou námořní společnost*

84 Pokud jde o druhý důvod, uvedený v bodě 44 napadeného rozhodnutí, žalobkyně v podstatě zpochybňuje konstatování, podle kterého infrastruktura přístavu Puerto de Las Nieves nebyla rozvíjena konkrétně za účelem zvýhodnit vedlejší účastníci, ani nebyla v době své výstavby určena vedlejší účastníci nebo jakémukoliv jinému podniku. Komise tím popřela objektivní povahu pojmu „státní podpora“ ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU. Relevantní je pouze skutečnost, že vedlejší účastnice má monopol na využívání dotčené přístavní infrastruktury, a je tudíž zjevně zvýhodněna oproti svým konkurentům. V každém případě úmysl orgánů Kanárských ostrovů upřednostnit vedlejší účastníci je v projednávané věci zjevný a představuje nepřímý důkaz existence podpory, která jí byla poskytnuta. Judikatura totiž vylučuje, aby náklady na veřejnou infrastrukturu, kterou má určitý konkrétní subjekt, nesla veřejnost. Pokud jde o zásadu *prior in tempore, potior in jure*, žalobkyně tvrdí, že nelze v žádném případě odůvodnit udělení výlučného práva užívat infrastrukturu přístavu Puerto de Las Nieves vedlejší účastníci. Neexistence odkazu na tuto zásadu v napadeném rozhodnutí lze vysvětlit okolností, že je zjevně neslučitelná se základními zásadami, na kterých je založeno unijní právo v oblasti státních podpor, přičemž taková priorita spíše představuje indicii poskytnutí státní podpory. V tomto ohledu žalobkyně odmítá analogii Komise ve vztahu k ochraně, kterou unijní právo poskytuje legitimně nabytým zájmům leteckých společností v oblasti letištních časů, neboť v odvětví námořní dopravy neexistuje srovnatelná ochrana.

85 Komise tvrdí, že ve světle dostupných informací nic nenasvědčuje tomu, že infrastruktura přístavu Puerto de Las Nieves byla rozvíjena za účelem získání výhody konkrétně pro vedlejší účastníci, přičemž tato posledně uvedená společnost pouze jako první použila tento přístav pro obchodní účely v roce 1994 až do doby, kdy bude naplněna jeho maximální kapacita. Zamítnutí žádostí o přístup podaných jinými hospodářskými subjekty lze vysvětlit především bezpečnostními hledisky, a nikoli snahou, aby vedlejší účastnice získala tuto infrastrukturu do výlučného užívání. Přitom vyplývá z rozsudku ze dne 14. ledna 2015, *Eventech* (C-518/13, EU:C:2015:9, bod 45), že taková okolnost je relevantní za účelem vyloučit kvalifikaci zpřístupnění veřejné infrastruktury hospodářským subjektům jako státní podpory.

- 86 V tomto ohledu je třeba připomenout, že čl. 107 odst. 1 SFEU nerozlišuje podle příčin nebo cílů státních zásahů, ale definuje je podle jejich účinků (rozsudky ze dne 19. března 2013, *Bouygues a Bouygues Télécom v. Komise a další a Komise v. Francie a další*, C-399/10 P a C-401/10 P, EU:C:2013:175, bod 102, a ze dne 30. června 2016, *Belgie v. Komise*, C-270/15 P, EU:C:2016:489, bod 40), přičemž pojem „podpora“ je pojmem objektivním, který závisí pouze na tom, zda státní opatření přiznává určitým podnikům zvýhodnění, či nikoli (viz rozsudky ze dne 6. března 2003, *Westdeutsche Landesbank Girozentrale a Land Nordrhein-Westfalen v. Komise*, T-228/99 a T-233/99, EU:T:2003:57, bod 180 a citovaná judikatura, a ze dne 13. září 2010, *Řecko a další v. Komise*, T-415/05, T-416/05 a T-423/05, EU:T:2010:386, bod 211 a citovaná judikatura).
- 87 Výhoda tedy může být poskytnuta v rozporu s čl. 107 odst. 1 SFEU, i když nebyla výslovně zavedena ve prospěch určitého podniku nebo některých konkrétních podniků.
- 88 V projednávaném případě vyplývá ze zásad uvedených v bodech 86 a 87 výše, že i kdyby bylo prokázáno zjištění uvedené v odstavci 44 napadeného rozhodnutí, podle kterého infrastruktura přístavu Puerto de Las Nieves nebyla v době jejího budování rozvíjena konkrétně za účelem získání výhody pro vedlejší účastnici nebo jakýkoliv jiný podnik, toto konstatování nemůže vyloučit, že podmínky, za nichž byla tato infrastruktura dána k dispozici vedlejší účastnici pro obchodní využití, mohly znamenat poskytnutí státní podpory v její prospěch.
- 89 Tento závěr není zpochybněn bodem 45 rozsudku ze dne 14. ledna 2015, *Eventech* (C-518/13, EU:C:2015:9), citovaným v bodě 44 napadeného rozhodnutí, na který se Komise odvolává ve svých písemnostech. Ve věci, v níž byl vydán tento rozsudek, se předkládající soud v podstatě tázal Soudního dvora, zda skutečnost, že londýnským taxi je pro účely vytvoření bezpečného a efektivního dopravního systému umožněna jízda v jízdním pruhu pro autobusy v době, kdy v tomto pruhu platí omezení jízdy, a vozidlům poskytujícím smluvní dopravu osob (PHV) je zakázáno uvedené pruhy používat s výjimkou nástupu a výstupu předem objednaných cestujících, představuje použití státních prostředků a poskytnutí selektivní hospodářské výhody londýnské taxislužbě ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU.
- 90 Soudní dvůr nicméně zdůraznil v bodě 45 rozsudku ze dne 14. ledna 2015, *Eventech* (C-518/13, EU:C:2015:9), že ze spisu, který měl k dispozici, nepochybně vyplývalo, že jízdní pruhy pro autobusy v Londýně (Spojené království) nebyly vybudovány ve prospěch konkrétního podniku ani konkrétní kategorie podniků, jako jsou londýnská taxi, či dokonce poskytovatelé služeb autobusové dopravy, a nebyly jim přiděleny po jejich vybudování, nýbrž byly vybudovány jako součást londýnské sítě pozemních komunikací, především za účelem usnadnění veřejné dopravy prostřednictvím autobusů. V bodech 54 až 61 rozsudku ze dne 14. ledna 2015, *Eventech* (C-518/13, EU:C:2015:9) Soudní dvůr nicméně vyzval předkládající soud, který dal podnět k zahájení řízení o předběžné otázce, aby ověřil, zda měla londýnská taxislužba selektivní hospodářskou výhodu z důvodu bezplatného využívání jízdních pruhů pro autobusy, jejichž používání bylo PHV zakázáno. Některé poznatky ve spisu vedly Soudní dvůr k závěru, že taxislužba a PHV jsou v dostatečně odlišných situacích, zejména s ohledem na přísnou regulaci taxislužby, aby byla vyloučena selektivní hospodářskou výhoda ve prospěch taxislužby. V projednávaném případě však situace žalobkyně a vedlejší účastnice takové rozdíly nevykazuje, takže Komise byla v každém případě povinna zkoumat, zda jiné skutečnosti, jako je skutečnost, že infrastruktura přístavu Puerto de Las Nieves nebyla plánována ani rozvíjena za účelem zvýhodnění konkrétně vedlejší účastnice, byly konkrétně způsobilé vyloučit existenci státní podpory ve prospěch poslední uvedené.

– *K výtkám směřujícím proti třetímu a čtvrtému důvodu, týkajícím se rozsahu argumentace žalobkyně ve stížnosti, jakož i identifikačních kritérií státní podpory ve prospěch uživatele přístavní infrastruktury financované z veřejných prostředků*

- 91 Co se týče třetího důvodu, uvedeného v odstavci 45 napadeného rozhodnutí, žalobkyně tvrdí, že na rozdíl od toho, co se tvrdí v tomto rozhodnutí, výlučnost, kterou má vedlejší účastnice při využívání infrastruktury přístavu Puerto de Las Nieves, představuje sama o sobě, i za předpokladu, že by tato společnost byla zproštěna všech splatných regulačních poplatků, selektivní výhodu poskytnutou ze státních prostředků. Žalobkyně se na jedné straně odvolává na judikaturu, jakož i na sdělení Komise o použití pravidel Evropské unie v oblasti státní podpory na vyrovnávací platbu udělenou za poskytování služeb obecného hospodářského zájmu (Úř. věst. 2012, C 8, s. 4), za účelem tvrzení, že přiznání výlučných práv k majetku ve veřejném vlastnictví transparentního a nediskriminačního řízení může představovat vzdání se státních prostředků a poskytnutí výhody příjemcům. Na druhé straně tvrdí, že podle španělských právních předpisů je udělení práva na výlučné užívání vedlejší účastnici v rámci koncese podmíněno tím, že vedlejší účastník zaplatil určitý poplatek. Hospodářská hodnota práva užívat infrastrukturu přístavu Puerto de Las Nieves bez ohledu na přístavní poplatky je potvrzena výší poplatků navrhovaných jak žalobkyní, tak vedlejší účastnicí v jejich reakci na zadávací řízení zahájené GRPC v roce 2014.
- 92 Napadené rozhodnutí je tedy stíženo vadami, jelikož Komise opomněla ověřit, zda přístavní poplatky zaplacené vedlejší účastnicí pokrývaly náklady GRPC a přiměřený zisk, a to s přihlédnutím k tržní hodnotě výlučného užívání dotčené infrastruktury.
- 93 Žalobkyně v replice dodává, že napadené rozhodnutí uvádí problém konkurentů vedlejší účastnice řízení s přístupem k infrastruktuře přístavu v Puerto de Las Nieves, který by mohl poukazovat na existenci státní podpory. Komise se snažila přepsat tuto část napadeného rozhodnutí, přičemž tvrdila, že čtvrtý důvod zkoumaný v tomto v rozhodnutí doplňoval konstatování, podle kterého výlučné užívání infrastruktury přístavu Puerto de Las Nieves vedlejší účastnicí nemůže být považováno za výhodu poskytnutou ze státních prostředků. Z ustálené rozhodovací praxe Komise však vyplývá, že v zájmu zamezení porušení čl. 107 odst. 1 SFEU je třeba, aby potenciální uživatelé přístavní infrastruktury měli k této infrastruktuře otevřený a nediskriminační přístup a za tímto účelem zaplatili poplatky stanovené na úrovni, porovnatelné s tržní úrovní.
- 94 Ostatně v rozporu s tím, co navrhuje Komise, nemá stěžovatel povinnost prokázat naplnění všech základních znaků státní podpory, jelikož je Komise povinna přezkoumat soulad oznámených opatření s čl. 107 odst. 1 SFEU.
- 95 V každém případě žalobkyně v projednávaném případě neprokázala zapojení státních prostředků. Zprv z judikatury vyplývá, že výhradní koncese na veřejnou infrastrukturu podniku mohou představovat vzdání se státních prostředků. Zadruhé vedlejší účastnicí řízení bylo přiznáno právo využívat infrastrukturu přístavu Puerto de Las Nieves bez povinnosti uhradit poplatky. Přitom by podle žalobkyně správně vedené vyšetřování umožnilo Komisi přesvědčit se o tom, že udělení koncese prostřednictvím zadávacího řízení, v zásadě vyžadovaného čl. 43 Ley 14/2003 de Puertos de Canarias (zákon 14/2003 o přístavech na Kanárských ostrovech) ze dne 8. dubna 2003 (BOC č. 85, ze dne 6. května 2003), by zahrnovalo zaplacení určitého poplatku. To potvrzují i zvláštní technické podmínky zadávacího řízení zahájeného GRPC v červenci 2014. Konečně zatřetí Komise neprávem tvrdila, že přístavní poplatky zaplacené vedlejší účastnicí byly stanoveny na úrovni tržních cen pouze proto, že GRPC uplatňovalo přístavní poplatky, které jsou totožné a vypočítají se stejným způsobem ve všech přístavech spadajících do jeho pravomoci. V bodě 227 sdělení Komise o pojmu „státní podpora“ uvedeném v čl. 107 odst. 1 SFEU (Úř. věst. 2016, C 262, s. 1) se skutečně stanoví, že kritérium subjektu v tržním hospodářství lze posoudit na základě podmínek, za nichž je využívání srovnatelné infrastruktury umožňováno srovnatelnými soukromými subjekty ve srovnatelné situaci, lze-li takové srovnávání realizovat. V napadeném rozhodnutí však Komise nezkoumala poplatky uplatňované na infrastrukturu srovnatelné s infrastrukturou přístavu Puerto de Las Nieves nebo ceny

použité jako referenční pro poplatky účtované za využívání soukromých přístavů. Neprovedla ani analýzu struktury nákladů infrastruktury přístavu Puerto de Las Nieves, takže nic neumožňuje dospět k závěru, že přístavní poplatky placené vedlejší účastníci pokrývaly provozní náklady a amortizaci této infrastruktury.

- 96 Komise v podstatě zdůrazňuje, že bez ohledu na případné nesprávné posouzení skutkového stavu uváděné žalobkyní nic nenásvědčuje tomu, že výlučné užívání infrastruktury přístavu Puerto de Las Nieves vedlejší účastníci představovalo poskytnutí výhody vedlejší účastníci ze státních prostředků. Žalobkyně ve stížnosti neuvedla, že úroveň přístavních poplatků splatných za toto využívání představuje poskytnutí státní podpory, takže tato část stížnosti neidentifikovala žádnou výhodu poskytnutou ze státních prostředků. Dále taková výhoda nemůže vyplývat pouze z okolnosti, že vedlejší účastnice je *de facto* jedinou námořní společností využívající infrastrukturu přístavu Puerto de Las Nieves.
- 97 Komise dále odkazuje ve svých písemnostech na body 113 až 122 rozsudku ze dne 22. ledna 2013, *Salzgitter v. Komise* (T-308/00 RENV, EU:T:2013:30), jakož i na bod 137 rozsudku ze dne 9. prosince 2015, *Řecko a Ellinikos Chrysos v. Komise* (T-233/11 a T-262/11, EU:T:2015:948), aby odůvodnila svůj postoj, že vzhledem k tomu, že žalobkyně během správního řízení netvrdila, že poplatky zaplacené vedlejší účastníci za využívání infrastruktury přístavu Puerto de Las Nieves byly stanoveny na úrovni, která představuje státní podporu, nebyla povinna z úřední povinnosti provést takový přezkum v napadeném rozhodnutí.
- 98 V tomto ohledu je třeba nejprve uvést, že části rozsudků Soudního dvora, na které Komise odkazuje a které jsou uvedeny výše v bodě 97, se týkaly jiné problematiky než té, která je předmětem tohoto sporu, tj. předávání informací mezi Komisí a dotčeným členským státem v rámci formálního vyšetřovacího řízení stanoveného v čl. 108 odst. 2 SFEU, které vedlo k rozhodnutí kvalifikujícímu určité výhody poskytnuté podniku jako státní podporu neslučitelnou s vnitřním trhem.
- 99 Pokud jde o tento bod, vyplývá z ustálené judikatury, do níž spadají rozsudky, na které odkazuje Komise, že v případě, že je zahájeno formální vyšetřovací řízení upravené v čl. 108 odst. 2 SFEU, je totiž na členském státu a případném příjemci státní podpory, aby uplatnili své argumenty, které mají prokázat, že se na záměr podpory vztahují výjimky stanovené podle Smlouvy o FEU, neboť předmětem formálního vyšetřovacího řízení je právě objasnit Komisi veškeré okolnosti věci (viz rozsudek ze dne 27. září 2012, *Wam Industriale v. Komise*, T-303/10, nezveřejněný, EU:T:2012:505, bod 118 a citovaná judikatura). Pokud kromě toho čl. 108 odst. 2 SFEU ukládá Komisi povinnost, aby před přijetím rozhodnutí shromáždila informace od zúčastněných stran, nezakazuje jí dospět v případě neexistence takových vyjádření k závěru, že podpora je neslučitelná s vnitřním trhem. V této souvislosti bylo rozhodnuto, že nelze vytýkat Komisi, že nepřihlédla k případným skutkovým či právním poznatkům, které jí mohly být, ale nebyly předloženy během správního řízení, jelikož Komise není povinna bez návrhu a odhadem zkoumat, jaké poznatky jí mohly být předloženy (viz rozsudky ze dne 27. září 2012, *Wam Industriale v. Komise*, T-303/10, nezveřejněný, EU:T:2012:505, bod 119 a citovaná judikatura, a ze dne 28. ledna 2016, *Rakousko v. Komise*, T-427/12, nezveřejněný, EU:T:2016:41, bod 50 a citovaná judikatura).
- 100 Tato judikatura nicméně objasňuje pouze průběh formálního vyšetřovacího řízení ve věcech, v nichž se jednalo o slučitelnost opatření podpory, a neupřesňuje rozsah přezkumu, který musí Komise provést v rámci předběžného přezkumného řízení za účelem kvalifikace některých opatření jakožto státní podpory, zejména v případě, že je podána stížnost.
- 101 V tomto ohledu bylo rozhodnuto, že Komise může být za určitých okolností povinna přezkoumat stížnost, která jde nad rámec pouhého přezkoumání skutkových a právních okolností, se kterými ji seznámil stěžovatel. Komise je totiž povinna v zájmu řádného uplatňování základních pravidel Smlouvy týkajících se státních podpor provést pečlivě a nestranné posouzení stížnosti, což na rozdíl od toho, co tvrdí Komise, může vyžadovat přezkum skutečností, které nebyly stěžovatelem výslovně



uvedeny [rozsudek Soudního dvora ze dne 2. dubna 1998, Komise v. Sytraval a Brink' s France, C-367/95 P, EU:C:1998:154, bod 62, a ze dne 17. března 2015, Pollmeier Massivholz v. Komise, T-89/09, EU:T:2015:153, bod 106 (nezveřejněný); viz také v tomto smyslu rozsudek ze dne 2. září 2010, Komise v. Scott, C-290/07 P, EU:C:2010:480, bod 90].

- 102 Jak z požadavku pečlivého a nestranného posouzení stížností, které jsou předávány Komisi, tak i ze systematiky čl. 10 odst. 1 a 2 nařízení č. 659/1999, který byl v podstatě převzat v čl. 12 odst. 1 a 2 nařízení 2015/1589, vyplývá, že právě orgánu, kterému byla předložena stížnost založená na porušení čl. 107 odst. 1 SFEU, která jednoznačně a podrobně označuje opatření vedoucí k tomuto porušení, přísluší pečlivě prozkoumat, zda mohou být tato opatření kvalifikována jako státní podpory, v případě potřeby ve spolupráci s dotčeným členským státem a s přihlédnutím ke skutečnostem, které stěžovatel výslovně nevedl. Toto řešení je o to nezbytnější, že, jak sama žalobkyně v podstatě uvedla ve stížnosti, stěžovatel nemá vyšetřovací pravomoci svěřené Komisi článkem 108 SFEU a v zásadě ani vyšetřovací kapacitu srovnatelnou s tou, kterou má Komise.
- 103 V projednávané věci z přezkumu spisu vyplývá, že žalobkyně ve stížnosti zejména tvrdila, že vedlejší účastnice má již několik let prospěch ze státní podpory vzhledem k podmínkám, za nichž jí bylo umožněno výlučně využívat infrastrukturu přístavu Puerto de Las Nieves k obchodním účelům mimo jakékoli zadávací řízení a bez příspěví na financování této infrastruktury.
- 104 Pokud jde konkrétně o podmínku poskytnutí výhody, žalobkyně mimo jiné uvedla ve stížnosti v podstatě to, že tato výhoda spočívá v „přiznání výlučného práva bez využití transparentního a nediskriminačního veřejného zadávacího řízení, pokud jde o využívání nebo užití veřejného přístavního majetku (nebo dalších zvláštních nebo výlučných práv s hospodářskou hodnotou), což vede v praxi k výhodě pro příjemce, kteří [byli] zvýhodněni vůči svým soutěžitelům“. Poté, co zdůraznila, že infrastruktura přístavu Puerto de Las Nieves byla financována z veřejných prostředků, uvedla rovněž, že z rozhodovací praxe Komise vyplývá, že „pokud [je] jediným účelem infrastruktury uspokojení potřeb soukromého podniku, tento podnik [musí] nést náklady na její financování“, a že v projednávaném případě „[o]svobození od těchto nákladů tedy rovněž představ[uje] výhodu pro [...] [vedlejší účastnici]“. Soudní dvůr z toho vyvodil, že „není pochyb o tom, že [dotčená] veřejná opatření (státní podpora) zvýhodň[ovala] [vedlejší účastnici], když jí poskytla výhodu osvobození od financování infrastruktury pro soukromé použití, které by musela sama financovat“.
- 105 Co se kromě toho týká kritéria přidělování veřejných prostředků, žalobkyně ve stížnosti nejprve připomněla, že podle judikatury a sdělení Komise o použití pravidel Evropské unie v oblasti státní podpory na vyrovnávací platbu udělenou za poskytování služeb obecného hospodářského zájmu „udělení výhradních práv k veřejnému majetku bez provedení transparentního a nediskriminačního zadávacího řízení [by mohlo] představovat zjevné vzdání se státních prostředků“. Dále upřesnila, že „celkové nebo částečné veřejné financování infrastruktury jakéhokoli druhu určené pro soukromé využití konkrétním hospodářským subjektem, odpovídající jeho zájmům a potřebám, bez jakéhokoli cíle obecného zájmu [...], splň[ovalo] kritérium „přidělování veřejných prostředků“.
- 106 Žalobkyně konečně zdůraznila, že nebyla schopna předložit přesvědčivé důkazy o existenci a výši oznámené státní podpory, jelikož se jednalo buď o finanční informace, které měly k dispozici orgány veřejné správy, nebo o soukromé hospodářské údaje týkající se konkurenta. Požádala proto Komisi, aby Španělskému království zaslala žádosti o informace a v případě potřeby využila donucovacích mechanismů, které má k dispozici, za účelem zajištění optimálního prošetření věci.
- 107 S ohledem na tyto skutečnosti je třeba mít za to, že žalobkyně ve stížnosti jednoznačně uvedla, že vedlejší účastnice získala státní podporu spočívající v tom, že v zásadě nebyla povinna zaplatit protiplnění odpovídající reálné ekonomické hodnotě svého práva výlučného užívání infrastruktury přístavu Puerto de Las Nieves pro účely obchodní dopravy. Z toho vyplývá, že na rozdíl od toho, co

tvrdí Komise, žalobkyně ve stížnosti identifikovala s dostatečným stupněm přesnosti, proč měla za to, že podmínky použití této infrastruktury poskytly vedlejší účastníci výhodu financovanou ze státních prostředků.

- 108 Komise se proto v bodě 45 napadeného rozhodnutí nesprávně domnívala, že žalobkyně opomněla ve stížnosti identifikovat výhodu poskytnutou ze státních prostředků, a to jen z toho důvodu, že se v této stížnosti nesnažila zpochybnit výši přístavních poplatků splatných vedlejší účastníci za využívání přístavní infrastruktury Puerto de Las Nieves pro účely obchodní dopravy.
- 109 Stejně tak je s ohledem na závěr uvedený výše v bodě 107 irelevantní skutečnost, že žalobkyně v průběhu správního řízení netvrdila, že vedlejší účastnice neplatila regulační poplatky splatné jednotlivými uživateli přístavní infrastruktury na souostroví Kanárských ostrovů.
- 110 Za těchto okolností je tedy na Komisi, aby na základě své povinnosti provést pečlivý a nestranný přezkum stížnosti, která jí byla předložena, ověřila, a to za použití vhodných kritérií, zda vedlejší účastnice získala výhodu poskytnutou ze státních prostředků ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU na základě podmínek, za kterých od poloviny devadesátých let dvacátého století využívala infrastrukturu přístavu Puerto de Las Nieves pro účely obchodní dopravy. Ukazuje se však, jak žalobkyně v podstatě tvrdila v rámci argumentu uvedeného výše v bodě 92, že Komise neověřila, zda přístavní poplatky placené vedlejší účastníci pokrývaly náklady vynaložené GŘPC a poskytly tomuto orgánu přiměřený zisk.
- 111 Komise nicméně tvrdí, že podmínka týkající se existence výhody poskytnuté ze státních prostředků není ostatně v projednávané věci splněna, takže přezkum této části stížnosti nevyvolával každopádně závažné obtíže. V tomto ohledu tvrdí, že vedlejší účastnice odvedla všechny regulační poplatky splatné za využívání infrastruktury přístavu Puerto de Las Nieves a kromě toho že GŘPC v souladu se zásadami uvedenými v čl. 41 odst. 1 zákona o přístavech na Kanárských ostrovech tyto poplatky vypočítalo tak, aby pokryly náklady a odpisy a poskytly přiměřený zisk. Pokud jde o okolnost, zdůrazňovanou žalobkyní v jejích písemnostech, že vedlejší účastnice nebyla povinna uhradit poplatek, lze ji vysvětlit skutečností, že vedlejší účastníci nelze v žádném případě považovat za držitelku výhradní licence na využívání infrastruktury přístavu Puerto de Las Nieves, ale pouze za její uživatelku. Komise v podstatě dále uvádí, že samotná skutečnost, že nebylo zahájeno zadávací řízení, nepostačuje k závěru, že existuje výhoda poskytnutá ze státních prostředků, zvláště pokud stát spravuje veřejné prostředky nebo omezené veřejné zdroje, které se vyznačují existencí fyzického nebo časového omezení, pokud jde o poskytnutí souběžného přístupu několika uživatelům.
- 112 V tomto ohledu je třeba především připomenout, že podle ustálené judikatury lze za podpory ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU považovat pouze výhody poskytované přímo nebo nepřímo ze státních prostředků nebo výhody, které pro stát představují dodatečnou zátěž (rozsudek ze dne 12. prosince 2014, Banco Privado Português a Massa Insolvente do Banco Privado Português v. Komise, T-487/11, EU:T:2014:1077, bod 50; v tomto smyslu viz rovněž rozsudek ze dne 24. ledna 1978, Van Tiggele, 82/77, EU:C:1978:10, body 24 a 25). Státní opatření, které nevede k přímému, nebo nepřímému převodu státních prostředků, tedy nelze kvalifikovat jako státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU, i když splňuje ostatní podmínky stanovené tímto ustanovením (viz rozsudek ze dne 12. prosince 2006, Asociación de Estaciones de Servicio de Madrid a Federación Catalana de Estaciones de Servicio v. Komise, T-95/03, EU:T:2006:385, bod 104 a citovaná judikatura).
- 113 Kromě toho může Komise v případě potřeby zamítnout stížnost v rámci předběžného přezkumného řízení, pokud může předem vyloučit kvalifikaci dotčených opatření jako státní podporu poté, co konstatovala, že nebyla splněna jedna ze základních podmínek použití čl. 107 odst. 1 SFEU (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 5. dubna 2006, Deutsche Bahn v. Komise, T-351/02, EU:T:2006:104, bod 104).

- 114 Nicméně zaprvé pouhá okolnost, že veřejný majetek může být na základě svých charakteristických rysů dostupný pouze omezenému počtu uživatelů, či dokonce pouze jednomu, nestačí k vyloučení toho, aby na takové zpřístupnění bylo možno pohlížet jako na selektivní výhodu poskytnutou ze státních prostředků, a to ani tehdy, když toto omezení vychází z bezpečnostních aspektů.
- 115 Článek 107 odst. 1 SFEU má totiž zabránit tomu, aby byl obchod mezi členskými státy narušován výhodami, které poskytují státní orgány a které nejruznějším způsobem, upřednostňováním určitých podniků nebo odvětví výroby, narušují nebo mohou narušit hospodářskou soutěž. Pojem „podpora“ tudíž může zahrnovat nejen pozitivní plnění, jako jsou dotace, půjčky nebo účasti na kapitálu podniků, ale rovněž různé formy opatření, které snižují náklady, jež obvykle zatěžují rozpočet podniku a mají tutéž povahu a stejné účinky, aniž jsou dotacemi v užším slova smyslu (viz rozsudky ze dne 8. května 2003, Itálie a SIM 2 Multimedia v. Komise, C-328/99 a C-399/00, EU:C:2003:252, bod 35 a citovaná judikatura; ze dne 14. ledna 2015, Eventech, C-518/13, EU:C:2015:9, bod 33 a citovaná judikatura, a ze dne 16. července 2015, BVVG, C-39/14, EU:C:2015:470, bod 26 a citovaná judikatura).
- 116 Stejně tak, jak již bylo připomenuto výše v bodě 86, z čl. 107 odst. 1 SFEU vyplývá, že pojem „podpora“ je pojmem objektivním, který zejména závisí na tom, zda státní opatření příznává jednomu nebo několika určitým podnikům výhodu, či nikoli.
- 117 Za účelem posouzení, zda státní opatření představuje podporu, je nutno zejména zjistit, zda přijímající podnik získá výhodu, kterou by nezískal za obvyklých podmínek na trhu (viz rozsudky ze dne 11. července 1996, SFEI a další, C-39/94, EU:C:1996:285, bod 60, a ze dne 29. dubna 1999, Španělsko v. Komise, C-342/96, EU:C:1999:210, bod 41; viz rovněž rozsudek ze dne 12. června 2014, Sarc v. Komise, T-488/11, nezveřejněný, EU:T:2014:497, bod 90 a citovaná judikatura). Podle již ustálené judikatury může poskytnutí majetku nebo služeb za zvýhodněných podmínek představovat státní podporu ve smyslu článku 107 odst. 1 SFEU (viz rozsudky ze dne 11. července 1996, SFEI a další, C-39/94, EU:C:1996:285, bod 59 a citovaná judikatura; ze dne 1. července 2010, ThyssenKrupp Acciai Speciali Terni v. Komise, T-62/08, EU:T:2010:268, bod 57 a citovaná judikatura, a ze dne 28. února 2012, Land Burgenland v. Komise, T-268/08 a T-281/08, EU:T:2012:90, bod 47 a citovaná judikatura).
- 118 Uplatnění kritéria soukromého subjektu v tržním hospodářství spočívá v porovnání chování orgánů veřejné moci s chováním soukromého subjektu o srovnatelné velikosti za stejných okolností. Pokud by se stát skutečně choval pouze jako kterýkoli hospodářský subjekt jednající za běžných tržních podmínek (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 1. října 2015, Electrabel a Dunamenti Erőmű v. Komise, C-357/14 P, EU:C:2015:642, bod 144 a citovaná judikatura), neexistovala by žádná výhoda spojená se státním zásahem, neboť přijímající subjekt by v zásadě mohl mít stejný užitek ze samotného fungování trhu (viz rozsudek ze dne 30. dubna 2014, Tisza Erőmű v. Komise, T-468/08, nezveřejněný, EU:T:2014:235, bod 85 a citovaná judikatura; v tomto smyslu viz rovněž rozsudek ze dne 28. února 2012, Land Burgenland v. Komise, T-268/08 a T-281/08, EU:T:2012:90, bod 48 a citovaná judikatura).
- 119 V projednávaném případě, jak potvrdila Komise na jednání v odpovědi na otázku Tribunálu, činnost, na základě které GRPC spravuje infrastrukturu přístavu Puerto de Las Nieves a zpřístupňuje ji kterékoli námořní uživatelské společnosti za úhradu přístavních poplatků, přitom skutečně představuje „hospodářskou“ činnost (pokud jde o správu letištní infrastruktury, viz obdobně rozsudky ze dne 12. prosince 2000, Aéroports de Paris v. Komise, T-128/98, EU:T:2000:290, body 121 a 125, a ze dne 24. března 2011, Freistaat Sachsen a Land Sachsen-Anhalt v. Komise, T-443/08 a T-455/08, EU:T:2011:117, bod 93). V takovém případě musí tedy Komise ověřit, zda jednáním GRPC byla vedlejší účastníci řízení z hlediska kritéria soukromého investora v tržním hospodářství poskytnuta výhoda, kterou by nezískala za běžných podmínek hospodářské soutěže (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 17. prosince 2008, Ryanair v. Komise, T-196/04, EU:T:2008:585, bod 85).

- 120 Tento závěr je ostatně v souladu s bodem 225 sdělení Komise o pojmu „státní podpora“ uvedeném v čl. 107 odst. 1 SFEU, podle něhož v podstatě uživatelé veřejné infrastruktury mohou získat výhodu představující státní podporu, ledaže podmínky využívání této infrastruktury nejsou v souladu s kritériem subjektu v tržním hospodářství, tj. infrastruktura je jim k dispozici za tržních podmínek. Je rovněž potvrzen body 226 a 228 téhož sdělení, v nichž Komise upřesňuje, že takovou výhodu lze nicméně vyloučit, pokud byly poplatky za využívání infrastruktury stanoveny prostřednictvím transparentního a nediskriminačního zadávacího řízení, a že kritériu subjektu v tržním hospodářství lze vyhovět v případě veřejného financování otevřených infrastruktur, které nejsou vyhrazeny žádnému konkrétnímu uživateli (žádným konkrétním uživatelům), pokud jejich uživatelé inkrementálně přispívají, nahlíženo z hlediska *ex ante*, k ziskovosti projektu nebo provozovatele.
- 121 Zadržet okolnost, zdůrazněná Komisí, že vedlejší účastnice mohla využívat infrastrukturu přístavu Puerto de Las Nieves bez jakékoli koncesní smlouvy, a že tedy nebyla povinna platit poplatek, se týká pouze právní formy, pod níž spadá toto využití, a nikoliv otázky, zda ekonomické podmínky uvedeného využívání umožnily vedlejší účastníci získat výhodu, kterou by nezískala za běžných tržních podmínek. S ohledem na zásady připomenuté v bodech 116 a 117 výše tato okolnost sama o sobě není proto v žádném případě s to vyloučit, že podmínky využívání infrastruktury přístavu Puerto de Las Nieves vedlejší účastníci pro účely obchodní dopravy mohly přinést vedlejší účastníci výhodu financovanou ze státních prostředků. V tomto ohledu Tribunálu nepřísluší vyslovit se k argumentu žalobkyně, podle něhož využívání infrastruktury přístavu Puerto de Las Nieves vedlejší účastníci mimo koncesní smlouvu, a tedy bez zaplacení poplatku, porušuje článek 43 zákona o přístavech na Kanárských ostrovech, neboť tato otázka spadá výlučně do oblasti působnosti vnitrostátního práva.
- 122 Z téhož důvodu nelze přijmout argument vedlejší účastnice, podle něhož povolení kotvit v Puerto de Las Nieves, kterým disponuje již více než dvacet let, a nepřetržité využívání infrastruktury přístavu Puerto de Las Nieves od této doby pro ni v podstatě založilo subjektivní právo na zachování takových podmínek použití. I za předpokladu, že by takové subjektivní právo vzniklo podle vnitrostátního práva použitelného na dotčenou situaci, totiž uvedené právo nebrání zjištění, že tyto podmínky použití poskytl vedlejší účastníci výhodu financovanou ze státních prostředků.
- 123 Zatřetí je třeba odmítnout argument Komise, podle něhož neexistence výhody poskytnuté vedlejší účastníci ze státních prostředků vyplývá ze skutečnosti, že uhradila všechny regulační poplatky za využívání infrastruktury přístavu Puerto de Las Nieves, že tyto poplatky jsou totožné ve všech přístavech spadajících do pravomoci GRPC a navíc jsou podle zákona o přístavech na Kanárských ostrovech vypočítány tak, že pokrývají náklady, amortizaci a zajišťují dosažení přiměřeného zisku.
- 124 Z judikatury připomenuté výše v bodech 117 až 119 totiž vyplývá, že za okolností v projednávané věci vyžaduje přezkum existence výhody poskytnuté vedlejší účastníci ze státních prostředků na základě podmínek, za kterých byla oprávněna využívat infrastrukturu přístavu Puerto de Las Nieves za účelem obchodní dopravy, aby Komise konkrétně posoudila, zda přístavní poplatky uhrazené vedlejší účastníci, které jsou srovnatelné s poplatky vybíranými za využití infrastruktury přístavu Puerto de Las Nieves, dosahovaly alespoň částky rovnající se náhradě, kterou by mohl obdržet soukromý subjekt, jenž jedná za podmínek obvyklé hospodářské soutěže, jako protihodnotu za takové zpřístupnění (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 12. června 2014, Sarc v. Komise, T-488/11, nezveřejněný, EU:T:2014:497, bod 91 a citovaná judikatura).
- 125 Přitom ani skutečnost, že vedlejší účastnice uhradila veškeré regulační poplatky, které jí byly vyměřeny za využívání infrastruktury přístavu Puerto de Las Nieves, ani okolnost, zdůrazněná v odstavcích 47 a 62 napadeného rozhodnutí, že GRPC uplatňovalo ve všech přístavech spadajících do jeho pravomoci stejné regulační poplatky, vypočítané stejným způsobem, nebyly takové povahy, aby Komisi zprostily povinnosti provést takové konkrétní posouzení.

- 126 Stejně tak argument, který Komise dovozuje z čl. 41 odst. 1 zákona o přístavech na Kanárských ostrovech, z nichž vyplývá, že regulační poplatky, které se uplatní na uživatele přístavů Kanárských ostrovů, musí být vypočítány tak, aby pokrývaly náklady a amortizaci a umožnily dosažení přiměřeného zisku, nemohl Komisi vést k tomu, aby se vzdala konkrétního ověření, uvedeného výše v bodě 124, které byla povinna vykonat vzhledem ke své odpovědnosti v oblasti kontroly státních podpor vyplývajících z ustanovení článku 108 SFEU. Takové pravidlo týkající se výše regulačních poplatků dlužných za využívání přístavů v souostroví Kanárských ostrovů, uvedené v ustanovení vnitrostátního práva, totiž jako takové nepostačuje k prokázání toho, že regulační poplatky vyměřené GŘPC vedlejší účastníci za výlučné užívání infrastruktury přístavu Puerto de Las Nieves pro účely obchodní dopravy pokrývaly alespoň hodnotu, kterou by mohl získat soukromý subjekt za běžných tržních podmínek od námořní společnosti využívající tuto infrastrukturu za stejných podmínek.
- 127 Není tedy prokázáno, že podmínka týkající se existence výhody poskytnuté ze státních prostředků není v projednávaném případě každopádně splněna. Vzhledem k tomu, že Komise opomenula provést konkrétní analýzu, na kterou je odkazováno výše v bodech 117 a 124, je tak třeba mít za to, že přezkum první a třetí výtky stížnosti během předběžného přezkumného řízení byl stížen zásadním nedostatkem. Tento nedostatek by v souladu s judikaturou uvedenou výše v bodě 50 mohl nasvědčovat tomu, že přezkum opatření v rámci těchto vytýkaných skutečností vyvolává závažné obtíže.
- 128 Na rozdíl od toho, co tvrdí Komise a vedlejší účastnice řízení, ze spisu nevyplývá, že by žalobkyně mohla mít v jiném přístavu na Kanárských ostrovech přístup k podmínkám využití podobným těm, které byly oznámeny ve stížnosti. V každém případě, i kdyby byla tato okolnost prokázána, nemůže sama o sobě bez přezkoumání právní a skutkové situace námořní společnosti zajišťující spojení Tenerife s jinými přístavy na Kanárských ostrovech umožnit odmítnutí kvalifikace podmínek využívání infrastruktury přístavu Puerto de Las Nieves vedlejší účastníci jako státní podpory.
- 129 Stejně tak nemůže být závěr uvedený výše v bodě 127 tohoto rozsudku zpochybněn argumentem Komise v jejích písemnostech, vycházejícím z rozsudků ze dne 14. ledna 2015, Eventech (C-518/13, EU:C:2015:9), a ze dne 4. července 2007, Bouygues a Bouygues Télécom v. Komise (T-475/04, EU:T:2007:196), a na jednání z rozsudku ze dne 12. červnu 2014, Sarc v. Komise (T-488/11, nezveřejněný, EU:T:2014:497), že uspořádání zadávacího řízení není nezbytné k vyloučení existence podpory ve všech případech, kdy členský stát spravuje veřejné prostředky.
- 130 Stačí totiž konstatovat, že úvahy uvedené výše v bodech 112 až 128 nejsou založeny na předpokladu, podle kterého kvalifikace finanční výhody poskytnuté vedlejší účastníci jakožto státní podpory ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU vyplývá ze samotné skutečnosti, že posledně uvedená mohla jako jediná využívat infrastrukturu přístavu Puerto de Las Nieves pro účely obchodní dopravy bez zadávacího řízení uspořádaného GŘPC. Výše uvedené body 112 až 128 naopak uplatňují na projednávaný případ ustálenou judikaturu uvedenou výše v bodě 86, podle které pojem „státní podpora“ závisí pouze na tom, zda státní opatření přiznává určitým podnikům výhodu financovanou ze státních prostředků.
- 131 Vzhledem k výše uvedenému je třeba uvést, že okolnost, že výlučné užívání infrastruktury přístavu Puerto de Las Nieves pro účely obchodní dopravy, kterou má vedlejší účastnice k dispozici od poloviny devadesátých let dvacátého století, nemá svůj původ v otevřeném a nediskriminačním zadávacím řízení, ale v pravidle *prior in tempore, potior in jure*, znamená, že bylo o to nezbytnější, aby Komise v projednávaném případě provedla konkrétní posouzení, na které je odkazováno výše v bodě 124. Z této okolnosti totiž vyplývá, že do doby, než GŘPC v roce 2014 uspořádalo zadávací řízení, neumožnilo žádné zadávací řízení, aby se za běžných tržních podmínek vymezila hospodářská hodnota práva námořní společnosti výlučně užívat infrastrukturu přístavu Puerto de Las Nieves pro obchodní dopravu, a tím i finanční protihodnota, kterou by mohl získat hospodářský subjekt, který jedná za těchto podmínek za takové zpřístupnění infrastruktury.

- 132 Konečně ani konstatování Komise v napadeném rozhodnutí, podle kterého španělské orgány vynaložily nezbytné úsilí, aby byl v přiměřené lhůtě zajištěn přístup k infrastruktuře přístavu Puerto de Las Nieves na otevřeném a nediskriminačním základě, od okamžiku, kdy žalobkyně vyjádřila svou vůli kotvit zde rychlý trajekt (čtvrtý důvod), nemůže zpochybnit závěr uvedený výše v bodě 127.
- 133 V tomto ohledu je třeba znovu připomenout, že pojem „státní podpora“ je pojmem objektivním, který závisí pouze na tom, zda státní opatření přiznává určitým podnikům zvýhodnění, či nikoli (viz judikatura citovaná výše v bodě 86).
- 134 Z toho vyplývá, že nedávné úsilí španělských orgánů, na které odkazuje Komise a které má zásadní význam v systematice napadeného rozhodnutí, není jako takové způsobilé vyloučit, že vedlejší účastnice mohla být příjemcem státní podpory vzhledem k objektivním podmínkám, za nichž jí bylo umožněno po mnoho let výlučně užívat infrastrukturu přístavu Puerto de Las Nieves pro obchodní dopravu, a tedy ani umožnit Komisi vyloučit jakékoli závažné obtíže při přezkumu první a třetí výtky stížnosti.
- 135 Žalobkyně každopádně správně tvrdí, že čtvrtý důvod napadeného rozhodnutí, ze kterého vychází závěr Komise, podle kterého výlučné užívání infrastruktury přístavu Puerto de Las Nieves nemělo za následek poskytnutí státní podpory (viz výše, bod 25), je stížen dvěma nesprávnými posouzeními.
- 136 Zaprvé, jak uznává Komise ve svých písemnostech, v bodě 49 napadeného rozhodnutí nesprávně konstatovala, že až do podání žádosti žalobkyní dne 3. července 2013 žádná konkurenční společnost vedlejší účastnice formálně nevyjádřila zájem působit v Puerto de Las Nieves prostřednictvím rychlých trajektů.
- 137 Ze spisu totiž vyplývá, že žádost o povolení kotvit v tomto přístavu byla předložena již v roce 2004 námořní společnosti Trasmediterránea a týkala se rychlého trajektu, a nikoli, jak je uvedeno v bodě 50 napadeného rozhodnutí, běžného trajektu. Jak správně zdůrazňuje žalobkyně, technické vlastnosti plavidla, pro které společnost Trasmediterránea žádala o toto povolení, pokud jde o celkovou délku a traťovou rychlost, jsou velmi blízké vlastnostem některých rychlých trajektů, s nimiž vedlejší účastnice působí v Puerto de Las Nieves.
- 138 Z toho plyne, že mezi podáním žádosti společností Trasmediterránea v roce 2004 a uspořádáním zadávacího řízení GŘPC v červenci 2014 uplynulo přibližně deset let. Za těchto okolností, a aniž jsou dotčeny závěry učiněné výše v bodech 128, 133 a 134, dospěla tedy Komise neprávem v podstatě k závěru uvedenému v bodě 58 napadeného rozhodnutí, že GŘPC podniklo v přiměřené lhůtě nezbytné kroky s cílem zajistit otevřený a nediskriminační přístup k infrastruktuře přístavu Puerto de Las Nieves.
- 139 Toto nesprávné posouzení skutkového stavu není nikterak zpochybněno argumentem Komise, který byl předložen v duplice, podle něhož se posouzení v napadeném rozhodnutí týkalo pouze opatření přijatých španělskými orgány po podání žádosti o přístup žalobkyní v roce 2013, a netýkalo se tudíž otázky, zda zamítnutí žádosti v roce 2004 znamenalo, že v té době nebyl zajištěn otevřený a nediskriminační přístup k infrastruktuře přístavu Puerto de Las Nieves. V tomto ohledu stačí konstatovat, jak jednoznačně vyplývá z bodu 50 napadeného rozhodnutí, že posouzení Komise, pokud jde o situaci dotčenou před 3. červencem 2013, se zakládá na nesprávném předpokladu, že se žádost o přístup podaná společností Trasmediterránea v roce 2004 týkala běžného trajektu.
- 140 Zadruhé je třeba konstatovat, že závěr Komise ohledně důsledků usnesení o pozastavení řízení ze dne 27. února 2015 v napadeném rozhodnutí je rovněž stížen nesprávným posouzením.
- 141 V tomto ohledu je nutno uvést, že v době přijetí napadeného rozhodnutí bránilo usnesení o pozastavení řízení ze dne 27. února 2015 tomu, aby GŘPC přidělilo první šarži časových slotů vedlejší účastnici a druhou šarži žalobkyni. Toto pozastavení, i když dočasné povahy, mělo tedy za

následek zachování podmínek, za kterých užívala infrastrukturu přístavu Puerto de Las Nieves pouze vedlejší účastnice, čímž se zabránilo přístupu k této infrastruktuře požadovanému žalobkyní pro účely obchodní dopravy. Toto pozastavení mělo proto za následek zachování podmínek využívání této infrastruktury oznámené žalobkyní ve stížnosti.

- 142 Na druhé straně, jak správně tvrdí žalobkyně, dočasná povaha tohoto pozastavení nevylučuje, že vnitrostátní soudy rozhodnou o neplatnosti výsledku zadávacího řízení uspořádaného GRPC. Tato možnost se zdá být o to méně hypotetická, jak potvrzuje odůvodnění usnesení o pozastavení řízení ze dne 27. února 2015, že toto pozastavení nutně předpokládá, že vnitrostátní soud uzná důvodnost (*fumus boni juris*) stížnosti podané vedlejší účastnicí proti dotčenému zadávacímu řízení.
- 143 Za těchto okolností a bez ohledu na případnou kvalifikaci dotčených opatření jako státních podpor Komise nemohla platně vycházet, jak učinila v bodě 61 odůvodnění napadeného rozhodnutí, z usnesení o pozastavení řízení ze dne 27. února 2015 „v podstatě dočasné povahy“ pro účely závěru, že *status quo*, který z něho vyplývá, týkající se podmínek využití infrastruktury přístavu Puerto de Las Nieves vedlejší účastnicí, nezpochybnuje úsilí GRPC zajistit otevřený a nediskriminační přístup k uvedené infrastruktuře. Naopak, tato okolnost představuje dodatečnou indicii závažných obtíží při přezkumu uvedených podmínek s ohledem na zákaz stanovený v čl. 107 odst. 1 SFEU.
- 144 Tento závěr není zpochybněn argumentem Komise, podle něhož by žalobkyně v podstatě v budoucnu mohla podat novou stížnost v závislosti na výsledku žaloby, kterou ve věci samé podala vedlejší účastnice řízení k Tribunal Superior de Justicia de Canarias, Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección Primera de Santa Cruz de Tenerife (Vrchní soud Kanárských ostrovů, senát pro správní spory, první oddíl Santa Cruz de Tenerife). V tomto ohledu totiž stačí konstatovat, že tento výsledek, ať již bude jakýkoli, nebude mít žádný dopad na konstatování učiněné v bodě 141 výše, podle něhož v okamžiku přijetí napadeného rozhodnutí mělo usnesení o pozastavení řízení ze dne 27. února 2015 za následek zachování podmínek využívání přístavní infrastruktury Puerto de Las Nieves vedlejší účastnicí, které byly předmětem první a třetí výtky stížnosti.
- 145 S ohledem na předcházející úvahy, aniž je nutné se vyjádřit k ostatním argumentům žalobkyně zpochybňujícím přezkum podmínek výlučného užívání infrastruktury přístavu Puerto de Las Nieves vedlejší účastnicí provedený Komisí, je třeba dospět k závěru, že neexistence konkrétního posouzení ze strany Komise, pokud jde o otázku, zda přístavní poplatky odváděné vedlejší účastnicí jako protiplnění za výlučné užívání infrastruktury přístavu Puerto de Las Nieves pro účely obchodní dopravy odpovídaly úplatě, kterou by mohl za takové využití získat soukromý investor v běžných tržních podmínkách, jakož i mimořádně dlouhá doba trvání předběžného přezkumného řízení, kumulovaná navíc s překážkou provádění výsledku zadávacího řízení provedeného GRPC v roce 2014, z něhož vyplynulo usnesení o pozastavení řízení ze dne 27. února 2015, představují indicie v tom smyslu, že zkoumání výlučného užívání infrastruktury přístavu Puerto de Las Nieves s ohledem na zákaz stanovený v čl. 107 odst. 1 SFEU vyvolává závažné obtíže.
- 146 Z judikatury připomenuté výše v bodech 46 a 47 vyplývá, že Komise byla při výskytu těchto problémů povinna zahájit formální vyšetřovací řízení stanovené v čl. 108 odst. 2 SFEU s cílem posoudit, zda vedlejší účastnice získala státní podporu v rámci tohoto výlučného užívání.
- 147 Z toho vyplývá, že jedinému žalobnímu důvodu je třeba vyhovět v rozsahu, v němž směřuje proti té části napadeného rozhodnutí, v níž Komise bez zahájení formálního vyšetřovacího řízení dospěla k závěru, že podmínky výlučného užívání infrastruktury přístavu Puerto de Las Nieves vedlejší účastnicí pro účely obchodní dopravy, oznámené žalobkyní v rámci první a třetí výtky v její stížnosti, neposkytly vedlejší účastnicí řízení žádnou státní podporu. Je tedy třeba zrušit napadené rozhodnutí v tomto rozsahu.

*K přezkumu Komise ohledně poplatku T 9 uloženého vedlejší účastníci řízení z důvodu využívání infrastruktury přístavu v Puerto de Las Nieves (druhá výtka ve stížnosti)*

- 148 Žalobkyně tvrdí, že Komise pochybila, když nekonstatovala, že vedlejší účastnice čerpala státní podporu po dobu více než 20 let v podobě částečného osvobození od platby poplatku T 9, což představuje snížení objemu veřejných prostředků.
- 149 Žalobkyně nejprve uvádí, že základ pro výpočet poplatku T 9 měl v souladu s platnými předpisy odpovídat celkové přístavní ploše využívané výlučně vedlejší účastnicí, a nikoli pouze ploše pozemku využívaného pro její kotvicí rampy. Vedlejší účastnice totiž využívala výlučně celý přístav Puerto de Las Nieves, který je ve veřejném užívání, přičemž tato oblast je navíc uzavřena a přístup do ní je kontrolován zaměstnanci vedlejší účastnice. Žalobkyně v tomto ohledu upřesňuje, že vzhledem k tomu, že legislativa v oblasti přístavů je podobná na celém území Španělska, nemohla se Komise pro účely vyloučení existence státní podpory omezit na konstatování, že poplatek T 9 byl vybírán stejným způsobem ve všech přístavech Kanárských ostrovů. V každém případě je situace v Puerto de Las Nieves specifická, neboť se jedná o jediný přístav Kanárských ostrovů využívaný výlučně jednou společností námořní dopravy, bez koncese, a tedy bez zaplacení poplatku, a vedlejší účastnice je mimoto jediným subjektem na tomto souostroví, který instaloval pevné rampy zabírající celou manévrovací zónu, a to pro výlučné využití svými plavidly. Tato situace se například výrazně liší od situace v přístavu Morro Jable (Španělsko), kde působí žalobkyně, a na kterou se Komise odvolává v rámci této žaloby.
- 150 Podpůrně žalobkyně zpochybňuje vysvětlení poskytnutá španělskými orgány během správního řízení a přijatá Komisí, podle kterých se na plochu, kterou zabírají pevné rampy, vztahují již poplatky T 2, T 3 a T 4, a nemůže tedy k ní být přihlíženo při výpočtu poplatku T 9. Na jedné straně se poplatek T 2 týká výlučně plochy pro připlouvání, která nezahrnuje manévrovací zónu ani jiné servisní plochy, na kterých se nacházejí rampy vedlejší účastnice. Na druhé straně je možné, že rampy vedlejší účastnice zasahují do části manévrovací zóny nebo servisní zóny, na které se nevztahují poplatky T 3 a T 4 připadající na využívání vod a oblastí přístavu a pobřežních vod, pozemních komunikací, pojezdových drah, manipulačních zón, námořních stanic a policejních služeb. Žalobkyně ve svém vyjádření ke spisu vedlejšího účastníka dodává, že poplatky T 2, T 3 a T 4 se platí pouze za dobu od příplutí do přístavu plavidlem do opuštění přístavu osobami a zbožím, kdežto poplatek T 9 se týká zpřístupnění přístavu po dobu požadovanou příslušným hospodářským subjektem.
- 151 Komise argumenty žalobkyně odmítá. Zaprvé tvrdí, že vedlejší účastnice řádně zaplatila poplatek T 9 za všechny plochy, které výlučně užívá a poplatky T 2, T 3 a T 4 za využívání pozemků a koridorů přiléhajících ke kotvicí zóně. Zadruhé uvádí, že samotná žalobkyně výlučně využívala přístav Morro Jable po dobu více než patnácti let, aniž byla povinna zaplatit poplatek T 9 za všechny plochy v přístavu, ale pouze za využívání některých prostor, jako jsou kanceláře, sklady nebo jiná zařízení, které vyžadují soukromé využívání pozemků. Zatřetí Komise, podporovaná v podstatě vedlejší účastnicí, zdůrazňuje, že žalobkyně nepochybně závěr obsažený v napadeném rozhodnutí, podle kterého byl poplatek T 9 řádně uložen vedlejší účastnicí s vyloučením využití přístavní plochy určené k používání kotvicích ramp náležejících vedlejší účastnicí. Jakýkoli jiný závěr by totiž znamenal značné překrývání tohoto poplatku a řady dalších přístavních poplatků, což by vedlo ke dvojímu zpoplatnění, přičemž španělské orgány ostatně potvrdily v průběhu správního řízení, že metoda výpočtu poplatků T 2, T 3, T 4 a T 9 nevedla k vynaložení veřejných prostředků. Vedlejší účastnice k tomuto bodu dodává, že samotný název poplatku T 9 („Služby skladování, prostory a budovy“) naznačuje, že prostor zastavěný rampami, který využívá, není do tohoto poplatku zahrnut, kdežto tato plocha spadá pod pojem „kotvicí konstrukce“, „přístavní a pobřežní vody“ a „přístavní a pobřežní vody, přístaviště a další a manipulační zóny“ podle popisu v legislativním nařízení č. 1/1994, což jsou skutečnosti vedoucí ke vzniku povinnosti zaplatit poplatky T 2, T 3 a T 4. Nakonec Komise připomíná zjištění obsažené ve sporném rozhodnutí, které nebylo napadeno, že poplatek T 9 byl ukládán stejným způsobem ve všech přístavech v pravomoci GRPC včetně přístavů využívaných jediným subjektem. Komise přitom s ohledem na všechny dostupné informace tvrdí, že mohla z tohoto zjištění platně dovodit závěr, že



vedlejší účastnice nezískala žádnou výhodu ve srovnání s jinými společnostmi námořní dopravy, a tudíž zastávat názor, že žádné závažné obtíže v tomto ohledu si nevyžádaly zahájení formálního vyšetřovacího řízení.

- 152 Úvodem je třeba zdůraznit, že žalobkyně nezpochybňuje zjištění, uvedené v bodě 63 napadeného rozhodnutí, podle kterého vedlejší účastnice řízení platila přinejmenším od roku 2005 veškeré poplatky, které jí uložilo GRPC z důvodu jejího využívání infrastruktury přístavu Puerto de Las Nieves pro účely obchodní námořní dopravy.
- 153 Kromě toho je třeba připomenout, že druhá výtka stížnosti se týkala jak poplatku T 2, tak i poplatku T 9 a že tyto dva poplatky byly zkoumány v jiné části napadeného rozhodnutí, tedy v odstavcích 63 až 70 tohoto rozhodnutí (viz výše, body 32 až 34). Přitom v rámci projednávané žaloby žalobkyně zpochybňuje tuto část napadeného rozhodnutí pouze v rozsahu, v němž se vztahuje na poplatek T 9.
- 154 Svou druhou výtkou vznesenou ve stížnosti žalobkyně zejména uvedla, že vedlejší účastnice byla již řadu let částečně osvobozena od poplatku T 9. V podstatě tvrdí, že vedlejší účastnici mělo být v souladu s článkem 115a legislativního nařízení č. 1/1994 uloženo zaplacení tohoto poplatku nejen za plochy zastavěné vlastními rampami, ale šířeji i za výlučné užívání téměř celé plochy Puerto de Las Nieves.
- 155 Na rozdíl od první a třetí výtky týkající se porušení čl. 107 odst. 1 SFEU se tato část stížnosti netýká získání výhody vedlejší účastnice, která jako taková vyplývá z hospodářské hodnoty využívání infrastruktury přístavu Puerto de Las Nieves, ale konkrétně zpochybnila mimo jiné výhodu, z níž měla mít prospěch vedlejší účastnice v důsledku částečného osvobození od poplatku T 9, který jí měl být uložen na základě použitelných španělských právních předpisů. V bodě 66 napadeného rozhodnutí Komise poté, co v zásadě připomněla, že jí nepřísluší posuzovat, jak byly uplatněny přístavní poplatky a na základě jakého zdanitelného plnění, odmítla tuto argumentaci z důvodu, že z vysvětlení poskytnutých španělskými orgány vyplývá, že poplatek T 9 byl GRPC vybírán stejným způsobem ve všech přístavech spadajících do jeho pravomoci. Předběžné posouzení tak neumožnilo identifikovat žádnou selektivní výhodu pro vedlejší účastnici vyplývající z údajného částečného osvobození od tohoto poplatku.
- 156 V tomto ohledu je třeba připomenout, že pro kvalifikaci vnitrostátního opatření jako „státní podpory“ ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU se vyžaduje, aby byly splněny všechny následující podmínky. Zaprvé se musí jednat o státní zásah nebo zásah ze státních prostředků. Zadruhé tento zásah musí být způsobilý ovlivnit obchod mezi členskými státy. Zatřetí musí selektivně zvýhodňovat příslušného příjemce. Začtvrté musí nebo může narušovat hospodářskou soutěž (viz rozsudek ze dne 21. prosince 2016, Komise v. World Duty Free Group SA a další, C-20/15 P a C-21/15 P, EU:C:2016:981, bod 53 a citovaná judikatura).
- 157 Pokud jde o podmínku selektivnosti výhody, která je pojmovým znakem „státní podpory“ ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU, z ustálené judikatury vyplývá, že při posuzování této podmínky musí být určeno, zda v rámci daného právního režimu může předmětné vnitrostátní opatření zvýhodňovat „určité podniky nebo určitá odvětví výroby“ vůči ostatním, které se nacházejí s ohledem na cíl sledovaný uvedeným režimem ve srovnatelné skutkové a právní situaci, a se kterými je tak zacházeno odlišně, což lze v zásadě kvalifikovat jako diskriminaci (viz rozsudek ze dne 21. prosince 2016, Komise v. World Duty Free Group SA a další, C-20/15 P a C-21/15 P, EU:C:2016:981, bod 54 a citovaná judikatura; v tomto smyslu viz rovněž rozsudek ze dne 14. ledna 2015, Eventech, C-518/13, EU:C:2015:9, bod 55 a citovaná judikatura).
- 158 Co se konkrétně týče vnitrostátních opatření, která poskytují daňové zvýhodnění, je třeba připomenout, že takové opatření, které sice není spojeno s převodem státních prostředků, ale staví příjemce do výhodnější situace oproti ostatním daňovým poplatníkům, může poskytnout příjemcům selektivní zvýhodnění, a představuje tak státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU. Takovou podporu ve

smyslu uvedeného ustanovení naproti tomu nepředstavuje daňové zvýhodnění vyplývající z obecného opatření, které se bez rozdílu uplatní na všechny hospodářské subjekty (viz rozsudek ze dne 21. prosince 2016, Komise v. World Duty Free Group SA a další, C-20/15 P a C-21/15 P, EU:C:2016:981, bod 56 a citovaná judikatura).

- 159 Dotčené opatření spočívalo v projednávaném případě podle žalobkyně v částečném a individuálním osvobození od poplatku T 9 ve prospěch vedlejší účastnice, neboť GRPC od doby, kdy vedlejší účastnice využívá infrastrukturu přístavu Puerto de Las Nieves, nikdy nevyměřilo k její tíži poplatek T 9, jehož vyměřovacím základem by byla celá nebo téměř celá plocha této infrastruktury.
- 160 Nicméně žádný z argumentů vznesených žalobkyní nemůže zpochybnit zjištění učiněné Komisí v napadeném rozhodnutí, podle kterého žalobkyně v podstatě neuvedla žádnou skutečnost prokazující, že způsob výpočtu poplatku T 9 uloženého vedlejší účastnici poskytl této společnosti selektivní zvýhodnění ve smyslu judikatury připomenuté výše v bodě 157.
- 161 Žalobkyně nejprve tvrdí, že jelikož legislativa v oblasti přístavů je podobná v celém Španělsku, běžný územní rozsah, který měl být použit pro účely srovnání, je území celé této země, a nikoli pouze Kanárských ostrovů. V tomto ohledu stačí konstatovat, že tímto argumentem žalobkyně nepředkládá žádný konkrétní důkaz způsobilý prokázat, že způsob výpočtu poplatku T 9 uplatněný na vedlejší účastnici jí poskytl výhodu v porovnání s ostatními námořními společnostmi podléhajícími stejnému poplatku a nacházejícími se ve vztahu k ní ve srovnatelné skutkové a právní situaci jako vedlejší účastnice.
- 162 Dále nelze přijmout argument vycházející z okolnosti, že vedlejší účastnice je jediná společnost, která provozuje námořní dopravu na Kanárských ostrovech, jejíž přístupové rampy jsou pevně spojené se zemí a zaujímají celou manévrovací zónu, a která působí v přístavu výlučně, aniž má za tímto účelem koncesi, a podle kterého je poplatek T 9 opodstatněný pouze tehdy, jestliže námořní společnost – koncesionář zaplatí poplatek za zábor.
- 163 Je totiž třeba konstatovat, že kromě toho, že toto tvrzení není podloženo žádným důkazem, je založeno na porovnání situace vedlejší účastnice v Puerto de Las Nieves se situací námořních společností nacházejících se ve skutkové a právní situaci, která, pokud jde o poplatek T 9, není srovnatelná. Tento argument tudíž není v souladu s judikaturou připomenutou výše v bodě 157 s to prokázat, že způsob výpočtu poplatku T 9 uplatněný na vedlejší účastnici poskytl této společnosti selektivní výhodu v porovnání s ostatními podniky, které se nacházejí ve srovnatelné skutkové a právní situaci.
- 164 Konečně je z tohoto důvodu rovněž třeba odmítnout zaprvé argument žalobkyně vycházející z okolnosti, že situace námořních společností provozujících lodní dopravu v jiných přístavech Kanárských ostrovů a podléhajících pravomoci GRPC není srovnatelná se situací, v jaké vedlejší účastnice využívá infrastrukturu přístavu Puerto de Las Nieves, jelikož tyto společnosti vykonávají svou činnost v rámci hospodářské soutěže, a podílejí se tak s dalšími společnostmi na využívání takové veřejné infrastruktury, jako jsou pojízdné rampy, a zadruhé podpůrný argument připomenutý výše v bodě 150, v jehož rámci žalobkyně zpochybňuje, že využívání plochy pevných ramp je již zahrnuto v poplatcích, T 2, T 3 a T 4, a proto by nemělo být bráno v úvahu pro výpočet poplatku T 9.
- 165 Za těchto okolností žalobkyně, jež nese důkazní břemeno existence závažných obtíží (viz výše, bod 51), nepředložila žádné důkazy, které by mohly prokázat, že přezkum druhé výtky uvedené ve stížnosti, týkající se porušení čl. 107 odst. 1 SFEU, vyvolal takové obtíže, které vyžadují, aby Komise zahájila formální vyšetřovací řízení.

166 Žaloba tedy musí být zamítnuta jako neopodstatněná v rozsahu, v němž směřuje ke zrušení části napadeného rozhodnutí, kterou lze oddělit od části zkoumané výše v bodech 80 až 147, v níž Komise, aniž zahájila formální vyšetřovací řízení, v podstatě dospěla k závěru, že výpočet poplatku T 9 provedený GRPC, pokud jde o vedlejší účastníci, nepředstavuje jako takový poskytnutí státní podpory vedlejší účastníci, a z tohoto důvodu odmítla druhou výtku obsaženou ve stížnosti podané žalobkyní.

### Závěry týkající se celé žaloby

167 S ohledem na vše výše uvedené je třeba žalobě vyhovět v rozsahu, v němž zní na zrušení části napadeného rozhodnutí, ve které Komise bez zahájení formálního vyšetřovacího řízení upraveného v čl. 108 odst. 2 SFEU dospěla k závěru, že v důsledku podmínek výlučného užívání infrastruktury přístavu Puerto de Las Nieves vedlejší účastníci pro účely obchodní dopravy, oznámených žalobkyní v rámci první a třetí výtky stížnosti, nebyla vedlejší účastníci řízení poskytnuta státní podpora. Ve zbývajících částech žaloba zamítá.

### K nákladům řízení

168 Podle čl. 134 odst. 3 jednacího řádu, pokud jsou účastníci řízení současně neúspěšní v jednom nebo více bodech, může Tribunál rozhodnout, že každý účastník řízení ponese vlastní náklady řízení nebo rozdělit náklady mezi účastníky řízení. Jelikož žalobě bylo částečně vyhověno, budou dotčené okolnosti správně zohledněny rozhodnutím, že žalobkyně ponese čtvrtinu vlastních nákladů řízení a zbývajících část jejich nákladů řízení ponese Komise a že Komise i vedlejší účastnice ponесou vlastní náklady řízení.

Z těchto důvodů

TRIBUNÁL (devátý senát)

rozhodl takto:

- 1) Rozhodnutí Komise C(2015) 8655 final ze dne 8. prosince 2015 o státní podpoře SA.36628 (2015/NN) (ex 2013/CP) – Španělsko – Fred Olsen, se zrušuje v rozsahu, v němž bylo na základě předběžného přezkumu konstatováno, že výlučné užívání infrastruktury přístavu Puerto de Las Nieves společností Fred Olsen, SA nebylo spojeno s poskytnutím státní podpory uvedené společnosti.**
- 2) Ve zbývajících částech žaloba zamítá.**
- 3) Společnost Naviera Armas, SA ponese čtvrtinu vlastních nákladů řízení, přičemž zbývajících část jejich nákladů řízení nahradí Evropská komise.**
- 4) Komise a společnost Fred Olsen ponесou vlastní náklady řízení.**

Gervasoni

Madise

da Silva Passos

Takto vyhlášeno na veřejném zasedání v Lucemburku dne 15. března 2018.

Podpisy.

## Obsah

Skutečnosti předcházející sporu .....	2
Obchodní námořní doprava z Puerto de Las Nieves (Gran Canaria) .....	2
Správní řízení a vývoj dotčené situace v průběhu uvedeného řízení .....	3
Napadené rozhodnutí .....	4
Řízení a návrhová žádání účastnic řízení .....	6
Právní otázky .....	6
Úvodní poznámky .....	7
K argumentům týkajícím se předběžného přezkumného řízení .....	8
K argumentům týkajícím se obsahu napadeného rozhodnutí .....	11
Úvodní poznámky .....	11
K přezkumu podmínek výlučného užívání infrastruktury přístavu Puerto de Las Nieves vedlejší účastníci (první a třetí výtka uplatněné ve stížnosti) .....	12
– K výtkám směřujícím proti prvnímu důvodu, týkajícím se rozsudku ze dne 12. prosince 2000, Aéroports de Paris v. Komise (T-128/98) .....	12
– K výtkám směřujícím proti druhému důvodu, který se týká okolnosti, že infrastruktura přístavu Puerto de Las Nieves nebyla plánována ani rozvíjena s cílem konkrétně zvýhodnit vedlejší účastníci nebo jakoukoli jinou námořní společnost .....	13
– K výtkám směřujícím proti třetímu a čtvrtému důvodu, týkajícím se rozsahu argumentace žalobkyně ve stížnosti, jakož i identifikačních kritérií státní podpory ve prospěch uživatele přístavní infrastruktury financované z veřejných prostředků .....	15
K přezkumu Komise ohledně poplatku T 9 uloženého vedlejší účastníci řízení z důvodu využívání infrastruktury přístavu v Puerto de Las Nieves (druhá výtka ve stížnosti) .....	24
Závěry týkající se celé žaloby .....	27
K nákladům řízení .....	27