

IV

(Akty přijaté před 1. prosincem 2009 podle Smlouvy o ES, Smlouvy o EU a Smlouvy o Euratomu)

ROZHODNUTÍ KONTROLNÍHO ÚŘADU ESVO

č. 328/09/KOL

ze dne 15. července 2009

o islandských zákonech o přístavech (Island)

KONTROLNÍ ÚŘAD ESVO ⁽¹⁾,

S OHLEDEM na Dohodu o Evropském hospodářském prostoru ⁽²⁾, a zejména na články 61 až 63 a protokol 26 této dohody,

S OHLEDEM na Dohodu mezi státy ESVO o zřízení Kontrolního úřadu a Soudního dvora ⁽³⁾, a zejména na článek 24 této dohody,

S OHLEDEM na část I čl. 1 odst. 2 a část II čl. 4 odst. 4, článek 6 a čl. 7 odst. 2 a 5 protokolu 3 Dohody o Kontrolním úřadu a Soudním dvoru ⁽⁴⁾,

S OHLEDEM na pokyny Kontrolního úřadu pro uplatňování a výklad článků 61 a 62 Dohody o EHP ⁽⁵⁾, a zejména na kapitolu o státní podpoře stavby lodí a kapitolu o regionální podpoře,

S OHLEDEM na rozhodnutí Kontrolního úřadu č. 195/04/KOL ze dne 14. července 2004 o prováděcích ustanoveních uvedených v části II článku 27 protokolu 3 Dohody o Kontrolním úřadu a Soudním dvoru ⁽⁶⁾,

⁽¹⁾ Dále jen „Kontrolní úřad“.

⁽²⁾ Dále jen „Dohoda o EHP“.

⁽³⁾ Dále jen „Dohoda o Kontrolním úřadu a Soudním dvoru“.

⁽⁴⁾ Dále jen „protokol 3“.

⁽⁵⁾ Pokyny pro uplatňování a výklad článků 61 a 62 Dohody o EHP a článku 1 protokolu 3 k Dohodě o Kontrolním úřadu a Soudním dvoru, které byly přijaty a vydány Kontrolním úřadem ESVO dne 19. ledna 1994, zveřejněné v *Úředním věstníku Evropské unie* (dále jen Úř. věst.) L 231, 3.9.1994, s. 1, a v dodatku EHP č. 32, 3.9.1994, s. 1 (dále jen „pokyny pro státní podporu“). Aktuální znění pokynů pro státní podporu je zveřejněno na internetových stránkách Kontrolního úřadu na adrese: <http://www.eftasurv.int/state-aid/legal-framework/state-aid-guidelines/>.

⁽⁶⁾ Rozhodnutí č. 195/04/KOL ze dne 14. července 2004 (Úř. věst. L 139, 25.5.2006, s. 37 a v dodatku EHP č. 26, 25.5.2006, s. 1 v platném znění). Viz internetové stránky Kontrolního úřadu: <http://www.eftasurv.int/fieldsowork/fieldstateaid/legaltexts/>.

POTÉ, co vyzval zúčastněné strany k podání připomínek v souladu s výše uvedenými ustanoveními ⁽⁷⁾, a s ohledem na tyto připomínky,

vzhledem k těmto důvodům:

I. SKUTEČNOSTI

1 Postup

Dopisem ze dne 7. května 2007 (dokument č. 420581) oznámily islandské orgány podle části I čl. 1 odst. 3 protokolu 3 Dohody o Kontrolním úřadu a Soudním dvoru změny islandských zákonů o přístavech, které (mimo jiné) umožňují poskytnout podporu pro zařízení na přístavním molu a použití lodivodských plavidel a náhradu za škody na lodních zdvihadlech, zařízení na přístavním molu a lodivodských plavidlech. Podpora je poskytována prostřednictvím Fondu pro rozvoj přístavů, který byl zřízen v roce 1984 (dále jen „fond“).

Po výměně několika dopisů ⁽⁸⁾ Kontrolní úřad dopisem ze dne 12. prosince 2007 islandské orgány informoval, že se s ohledem na tato opatření rozhodl zahájit řízení podle části I čl. 1 odst. 2 protokolu 3.

Rozhodnutí Kontrolního úřadu č. 658/07/KOL o zahájení řízení bylo zveřejněno v *Úředním věstníku Evropské unie* a v dodatku EHP ⁽⁹⁾ a Kontrolní úřad vyzval zúčastněné strany, aby podaly připomínky.

Islandské orgány odpověděly dopisem ze dne 15. února 2008 (dokument č. 465549).

Kontrolní úřad obdržel dne 23. dubna 2008 jednu připomínku od zúčastněné strany (dokument č. 476888). Dopisem ze dne 20. května 2008 (dokument č. 477796) předal Kontrolní úřad tuto připomínku islandským orgánům, kterým byla poskytnuta příležitost se k ní vyjádřit. Na tuto korespondenci nedošla žádná formální (písemná) odpověď.

⁽⁷⁾ Úř. věst. C 96, 17.4.2008, s. 3 a v dodatku EHP č. 20, 17.4.2008, s. 2.

⁽⁸⁾ Pokud jde o podrobnější informace o korespondenci mezi Kontrolním úřadem a islandskými orgány, odkazuje se na rozhodnutí o zahájení formálního vyšetřovacího řízení.

⁽⁹⁾ Viz poznámky pod čarou č. 7 a 8.

2 Popis navrhovaného opatření

Islandské rámcové právní předpisy týkající se přístavů – zákon o přístavech č. 61/2003 (ve znění zákona č. 11/2006 a zákona č. 28/2007) umožňuje ⁽¹⁰⁾ financování islandské přístavní infrastruktury a zařízení ve vlastnictví obcí a poskytování náhrady za jejich poškození.

Pokud jde o podrobné vysvětlení příslušných právních předpisů týkajících se islandských přístavů, odkazuje se na rozhodnutí Kontrolního úřadu č. 658/07/KOL o zahájení formálního vyšetřovacího řízení ze dne 12. prosince 2007. Kontrolní úřad se dále zaměří na zvláštní ustanovení, která vyvolávají obavy a jichž se týkalo formální vyšetřovací řízení.

Jedná se o tato konkrétní ustanovení:

- a) Lodivodská plavidla: Ustanovení § 24 odst. 2 písm. a) zákona o přístavech z roku 2003 (dále jen „zákon z roku 2003“), podle něhož mohou být z fondu uhrazeny „pořizovací náklady na lodivodská plavidla, pokud podmínky v přístavu a jeho blízkosti vyžadují takovéto bezpečnostní zařízení“. Podle tohoto ustanovení může fond uhradit až 75 % těchto pořizovacích nákladů.
- b) Zařízení na přístavním molu: Ustanovení § 24 odst. 2 písm. b) a c) zákona z roku 2003 týkající se využití fondu k uhrazení „zařízení na přístavním molu“. Financování lze poskytnout až do výše 90 % nákladů na zařízení na přístavním molu podle písm. b) a až do výše 40 % podle písm. c).
- c) Náhrada škody: Ustanovení § 26 odst. 3 zákona z roku 2003, podle něhož mohou přístavy způsobilé pro podporu z fondu podle § 24 zákona z roku 2003 požádat o náhradu za škody způsobené na provozním zařízení. Neexistuje žádné omezení výše náhrady, kterou lze poskytnout.
- d) Lodní zdvihač: Ustanovení vložené do § 26 odst. 3 zákona z roku 2003 novelou zákona z roku 2007, jež má rozšířit rozsah škod, za něž mohou provozovatelé přístavů obdržet náhradu, tak, aby zahrnovaly škody na lodních zdvihačích. Výše náhrady není opět omezena.

2.1 Důvody pro zahájení řízení

V rozhodnutí č. 658/07/KOL vyslovil Kontrolní úřad pochybnosti, zda lze podporu pro lodivodská plavidla považovat za obecné opatření a výdaje, které vznikly státu při rozvoji systému námořní dopravy v obecném zájmu za platné. Nelze vyloučit,

že by podporu pro lodivodská plavidla bylo možno považovat za selektivní, jelikož státní podpora investic do mobilních aktiv a provozních služeb obvykle zvýhodňuje určité podniky.

Na základě dostupných informací nemohl Kontrolní úřad obdobně vyvodit závěr, co se týká toho, zda je možno podporu pro zařízení na přístavním molu považovat za obecné opatření.

Kontrolní úřad se předběžně domníval, že náhrada škody může představovat státní podporu, pokud by byla k dispozici pro zařízení, která nepředstavují obecná opatření.

Kontrolní úřad vyslovil rovněž pochybnosti, zda lze dotyčné opatření považovat za slučitelné s Dohodou o EHP. To se zakládalo (především) na skutečnosti, že zjevně nebylo možno použít výjimku stanovenou v čl. 61 odst. 2 písm. b) vzhledem k rozsahu náhrady škody, která přesahuje náhradu škod způsobených přírodními pohromami, a vzhledem k zjevné nepoužitelnosti kapitol o regionální podpoře a o státní podpoře stavby lodí obsažených v pokynech pro státní podporu. Kontrolní úřad rovněž poznamenal, že podpora z fondu není dostupná pro přístavy v soukromém vlastnictví a že není zjevný žádný přesvědčivý důvod pro toto rozlišování.

3 Připomínky třetích stran

V dopise ze dne 23. dubna 2008 určeném Kontrolnímu úřadu byla obdržena jedna připomínka třetí strany. Stálsmiðjan, provozovatel soukromého přístavu v Reykjavíku, souhlasil s předběžnými názory, které Kontrolní úřad uvedl v rozhodnutí o zahájení řízení.

4 Připomínky islandských orgánů

V dopise ze dne 15. února 2008 islandské orgány nejprve uvedly, že navzdory změnám právních předpisů prozatímní ustanovení v zákoně z roku 2003 znamenala, že ustanovení týkající se podpory z fondu „mohou být odložena“ a že právní postavení stanovené v zákoně o přístavech z roku 1994 je nutno zachovat až do konce roku 2008. Kontrolnímu úřadu bylo rovněž sděleno, že toto prozatímní ustanovení bylo zákonem č. 145/2007 prodlouženo, takže nyní platí do konce roku 2010.

Islandské orgány zastávají rovněž názor, že „zařízení v docích“ („hafnarmannvirki“) – výraz, který má zahrnovat opatření, jichž se týkalo šetření – je na Islandu považováno za veřejnou infrastrukturu, která slouží veřejnému účelu, je obecně přístupná a je nedílnou součástí přístavu.

⁽¹⁰⁾ Financování podle nových předpisů nebylo dosud zavedeno.

S ohledem na opatření, jichž se týkalo formální vyšetřovací řízení, islandské orgány uvedly, že lodivodská plavidla jsou nezbytnou součástí činnosti a infrastruktury přístavu, pokud to vyžadují podmínky. Islandské orgány uvedly, že jejich použití je omezeno výhradně na bezpečnostní účely (včetně mimořádných situací) a v některých případech je podle zákona povinné. Orgány rovněž zdůraznily, že jejich použití představuje s ohledem na náklady zátěž, kterou nesou přístavy. Co se týká zařízení na přístavním molu, islandské orgány opět tvrdí, že jsou součástí obecné infrastruktury přístavu, a odkazují na ně jako na „kotvicí zařízení“.

Islandské orgány rovněž tvrdí, že opatření nenarušují hospodářskou soutěž, ani neovlivňují obchod mezi členskými státy EHP. Základem pro toto tvrzení je zeměpisná situace, přičemž se odkazuje na dobu trvání cesty (47 hodin) mezi Islandem a evropskou pevninou a na informace, které poskytla Konfederace islandských zaměstnavatelů, že „obecně není známo, že by zahraniční plavidla připlouvala na Island za účelem opravy“. Ačkoliv islandské orgány uznávají, že s ohledem na opravy lodí existuje mezinárodní hospodářská soutěž (a tudíž využívání lodních zdvihadel a suchých doků), tvrdí, že na Islandu taková hospodářská soutěž neexistuje.

II. POSOUZENÍ

1 Existence státní podpory

Státní podpora ve smyslu čl. 61 odst. 1 Dohody o EHP

Čl. 61 odst. 1 Dohody o EHP uvádí:

„Nestanoví-li tato dohoda jinak, jsou podpory poskytované v jakékoli formě členskými státy ES, státy ESVO nebo ze státních prostředků, které narušují nebo mohou narušit hospodářskou soutěž tím, že zvýhodňují určité podniky nebo určitá odvětví výroby a pokud ovlivňují obchod mezi smluvními stranami, neslučitelné s fungováním této dohody.“

1.1 Přítomnost státních prostředků

Opatření státní podpory musí být provedeno státem nebo ze státních prostředků.

Předpokládá se, že každé opatření poskytne přístavům podporu z fondu, do nějž jsou přiděleny prostředky z islandské státní pokladny. Rozpočtové prostředky státní pokladny představují státní prostředky ve smyslu čl. 61 odst. 1 Dohody o EHP. Skutečnost, že státní prostředky jsou poskytovány prostřednictvím fondu, na označení prostředků za prostředky státní nic nemění. Ustanovení § 26 odst. 1 zákona z roku 2003 stanoví,

že fond vlastní stát a že přístavní rada (hafnaráð) jedná jménem ministra dopravy jako představenstvo. Přístavní radu jmenuje ministr dopravy podle § 4 zákona č. 7/1996 o námořní agentuře (lög um Siglingastofnun Íslands). Fond je proto veřejnoprávním subjektem. Část financování fondu pochází na základě rozhodnutí parlamentu přímo ze státního rozpočtu. Podle § 26 odst. 3 zákona z roku 2003 rozděluje přístavní rada příjmy fondu podle doporučení námořní agentury s výhradou schválení ministrem dopravy, jak je stanoveno v odstavcích 1 až 3. Námořní agentura odpovídá za správu fondu podle odstavce 4 uvedeného paragrafu. Fond vykonává rovněž veřejné úkoly stanovené v zákoně z roku 2003.

Kontrolní úřad proto vyvozuje závěr, že podporu poskytnutou fondem lze přičíst státu a že tato podpora představuje státní prostředky ve smyslu čl. 61 odst. 1 Dohody o EHP.

1.2 Zvýhodnění určitých podniků nebo určitých odvětví výroby

Selektivita

Opatření podpory musí být selektivní v tom, že zvýhodňuje „určité podniky nebo určitá odvětví výroby“.

V této souvislosti vzniká otázka, zda jsou islandské obce jakožto příjemci státní podpory podniky vykonávajícími hospodářské činnosti, nebo zda jednají jako orgán veřejné správy. Jak je uvedeno v rozhodnutí Komise ve věci „finanční podpora prací na infrastruktuře vlámských přístavů“⁽¹¹⁾, na námořní přístavy se vztahují nejen odpovědnosti v rámci veřejné politiky související se zachováním fungujícího systému námořní dopravy, nýbrž rostoucí měrou se podílejí rovněž na obchodních činnostech, jako je poskytování přístavních zařízení a služeb.

Skutečnost, že při výkonu části jeho činností jsou subjektu svěřeny zákonné pravomoci, sama o sobě nebrání tomu, aby byl tento subjekt považován za podnik ve smyslu čl. 61 odst. 1 Dohody o EHP. V oblasti práva hospodářské soutěže se pojem podnik vztahuje na jakoukoli jednotku vykonávající hospodářskou činnost nezávisle na právním postavení této jednotky a způsobu jejího financování⁽¹²⁾. Za účelem určení, zda jsou dotyčné činnosti činnostmi podniku ve smyslu čl. 61 odst. 1, je nezbytné zjistit povahu těchto činností⁽¹³⁾. Podle ustálené judikatury se za hospodářskou činnost považuje jakákoli činnost

⁽¹¹⁾ Státní podpora č. N 520/2003, s. 7–8.

⁽¹²⁾ Viz mimo jiné spojené věci C-159/91 a C-160/91 *Poucet a Pistre*, Sb. rozh. 1993, s. I-637, bod 17.

⁽¹³⁾ Viz mimo jiné věc C-364/92 *SAT Fluggesellschaft*, Sb. rozh. 1994, s. I-43, bod 19.

spočívající v nabízení zboží nebo služeb na daném trhu⁽¹⁴⁾. Pokud provozovatelé přístavů vykonávají hospodářské činnosti, zastává Kontrolní úřad názor, že opatření jsou selektivní, jelikož zvýhodňují pouze určitý počet hospodářských subjektů v určitém odvětví.

Ve sdělení Evropské komise s názvem „Posilování kvality služeb v námořních přístavech“⁽¹⁵⁾ Komise rozlišuje mezi „veřejnou (obecnou)“ infrastrukturou, infrastrukturou pro „konkrétního uživatele“ a „nadstavbou“. Toto rozlišování poskytuje užitečné vodítko při posuzování toho, zda přístavní orgány, vlastníci nebo provozovatelé vykonávají hospodářskou činnost. Názory se však vyvíjejí a Kontrolní úřad vzal v úvahu nejen sdělení Komise, nýbrž i následná rozhodnutí Komise (zejména včetně rozhodnutí ve věci výše uvedené podpory vlámských přístavů), jakož i informace poskytnuté islandskými orgány.

Veřejné financování dopravní infrastruktury může vyvolat otázky související se státní podporou na dvou různých úrovních; na úrovni konečných uživatelů infrastruktury a na úrovni správce nebo provozovatele dotyčné infrastruktury. Kontrolní úřad zastává názor, že na úrovni uživatelů se obvykle nevyskytují žádné prvky státní podpory ve smyslu čl. 61 odst. 1 Dohody o EHP, je-li dopravní infrastruktura financována a spravována přímo státem a je-li přístupná všem potenciálním uživatelům za stejných a nediskriminačních podmínek, jelikož žádný konkrétní podnik nebo odvětví výroby nejsou zvýhodněny vůči ostatním způsobem, který narušuje hospodářskou soutěž a ovlivňuje obchod mezi členskými státy⁽¹⁶⁾. Kontrolní úřad je přesvědčen, že tak tomu je v případě islandských přístavů.

Na úrovni správce nebo provozovatele dopravní infrastruktury (v tomto případě to jsou orgány islandských přístavů ve vlastnictví obcí) musí Kontrolní úřad posoudit, zda subjekt, který spravuje infrastrukturu, vykonává hospodářské činnosti. Jak bylo uvedeno výše, správce přístavu vykonává mnoho různých činností, z nichž řadu lze považovat za činnosti hospodářské povahy. Je proto nutné rozlišovat pokud možno mezi činnostmi, které mají hospodářskou povahu, a činnostmi, které nejsou hospodářskými činnostmi, a posoudit financování každé jednotlivé činnosti podle její podstaty.

a) Lodivodská plavidla. Kontrolní úřad se domnívá, že lodivodská plavidla představují navigační prostředek, který je v určitých přístavech nezbytný kvůli bezpečnosti. Kontrolní

úřad připouští, že výdaje na lodivodská plavidla spadají do základní funkce státu jednajícího ve veřejném zájmu. Kontrolní úřad proto vyvozuje závěr, že podpora poskytnutá provozovatelům přístavů na lodivodská plavidla jim není udělena jakožto podnikům vykonávajícím hospodářskou činnost. Opatření proto nepředstavuje státní podporu ve smyslu čl. 61 odst. 1 Dohody o EHP.

b) Zařízení na přístavním molu. Ačkoliv je možno uvést, že zařízení na přístavním molu mají veřejný charakter a jsou nezbytná pro řádné fungování přístavu ve veřejném zájmu, toto zařízení může sloužit rovněž k obchodním účelům. S ohledem na přístup Komise ke „kotvicí infrastruktuře“ (včetně přístavních mol) ve věci vlámských přístavů⁽¹⁷⁾ Kontrolní úřad zastával předběžný názor, že zařízení na přístavním molu je součástí zařízení přístavů, jež může přístavním orgánům přinést příjmy z obchodní činnosti. Islandské orgány neposkytly žádné informace, které by dokládaly, že používání zařízení na přístavním molu je základní funkcí státu jednajícího ve veřejném zájmu, a nikoli činností hospodářské povahy. Kontrolní úřad proto zastává názor, že zařízení na přístavním molu usnadňují hospodářskou činnost, což zvýhodňuje provozovatele přístavu jednajícího jako podnik.

c) Náhrada škod na lodních zdvihadlech a zařízeních na přístavním molu. Kontrolní úřad zastává nadále názor, že lodní zdvihadla představují majetek používaný k výkonu hospodářské činnosti, jehož prostřednictvím mohou provozovatelé přístavů usnadnit například opravy lodí. Ustanovení o náhradě škody představují selektivní opatření ve prospěch určitého podniku (samotného přístavního orgánu) natolik, nakolik poskytují přístavním orgánům finanční prostředky k vyplacení náhrady za škody na zařízení, která jsou používána k hospodářské činnosti. Kontrolní úřad proto vyvozuje závěr, že rozšíření ustanovení o náhradě škody tak, aby zahrnovala škody na lodních zdvihadlech a zařízeních na přístavním molu, určité podniky zvýhodňuje.

V ý h o d a

Opatření musí poskytovat příjemci výhodu, která jej osvobozuje od poplatků, jež jsou obvykle hrazeny z jeho rozpočtu.

Po poskytnutí podpory podle zákona o přístavech musí vlastníci přístavů nést určité náklady, jelikož státní podporu lze poskytnout do výše 40 až 60 % investic nezbytných na pořízení zařízení na přístavním molu. Tyto podniky však mají nižší investiční náklady než ostatní podniky, které režim nevyužívají. Vlastníkům přístavu proto opatření poskytuje výhodu.

⁽¹⁴⁾ Viz mimo jiné věc C-35/96 *Komise v. Itálie*, Sb. rozh. 1998, s. I-3851, bod 36 a věc C-475/99 *Glöckner*, Sb. rozh. 2001, s. I-8089, bod 19.

⁽¹⁵⁾ Sdělení Komise Evropskému parlamentu a Radě „Posilování kvality služeb v námořních přístavech: klíč k evropské dopravě“, KOM(2001) 35 v konečném znění, oddíl 3.3.

⁽¹⁶⁾ Viz bílá kniha Komise KOM(1998) 466 v konečném znění ze dne 22.7.1998, *Spravedlivý systém poplatků za užití dopravních infrastruktur – postupné zavádění společného rámce pro zpoplatnění dopravy v Evropské unii*, kapitola 5, body 42–43.

⁽¹⁷⁾ Body 46 až 50, věc N 520/2003.

Takováto výhoda existuje rovněž s ohledem na náhradu škody. Přístavní orgány mohou obdržet státní podporu na odstranění škod na lodních zdvihačích a zařízeních na přístavním molu. To příjemcům finančních prostředků poskytuje náhradu nákladů, které by museli obvykle nést.

1.3 Narušení hospodářské soutěže a ovlivnění obchodu mezi smluvními stranami

Aby opatření představovalo podporu, musí narušovat hospodářskou soutěž a ovlivnit obchod mezi smluvními stranami.

Kontrolní úřad se nadále domnívá, že provozovatelé lodních zdvihačů a suchých doků jakožto zařízení pro opravu lodí soutěží na mezinárodní úrovni. Jak bylo uvedeno v rozhodnutí o zahájení formálního vyšetřovacího řízení, trh pro přístavní služby se postupně otevírá hospodářské soutěži⁽¹⁸⁾. Evropská komise v programu LeaderSHIP 2015⁽¹⁹⁾ uvedla, že stavba obchodních lodí a opravy lodí působí na skutečně světovém trhu a jsou vystaveny celosvětové hospodářské soutěži.

Kontrolní úřad se domnívá, že státní podpora narušuje nebo může narušit hospodářskou soutěž, a toto dokládá odpověď obdržena od třetí strany. Islandské orgány rovněž připouštějí (navzdory tvrzení, že nedochází k narušení hospodářské soutěže), že zákon z roku 2003 rozlišuje mezi přístavy ve státním vlastnictví (které dostávají podporu) a přístavy v soukromém vlastnictví (které podporu nedostávají). Vzhledem ke skutečnosti, že některé činnosti státem podporovaných přístavů mají hospodářskou povahu, lze vyvodit, že v takovémto případě existuje možnost narušení hospodářské soutěže.

Ačkoliv Kontrolní úřad uznává, že ze zeměpisných důvodů má narušení hospodářské soutěže pravděpodobně menší dopad na obchod, než by tomu bylo v případě evropské pevniny, Kontrolní úřad nesouhlasí s islandskými orgány, že neexistuje žádný (nebo potenciálně žádný) dopad na obchod. Tyto činnosti, zejména služby poskytované společností námořní dopravy a podnikům provozujícím nákladní dopravu, nejsou svou povahou čistě místní vzhledem k mobilitě těchto podniků. Mezi Islandem a ostatními členskými státy EHP existují zavedené dopravní trasy, a proto se příjemci přístavních služeb mohou rozhodnout, kde (například) provedou běžnou údržbu nebo odstaví plavidla do doků v době, kdy nevykonávají žádnou činnost.

Je rovněž důležité (jak uvedla Evropská komise ve věci týkající se projektu *JadeWeserPort*⁽²⁰⁾), že se zvyšují soukromé investice

do námořních přístavů, takže podnik z jiného členského státu EHP může vlastnit nebo provozovat konkurenční přístavy na Islandu. Poskytnutí státní podpory provozovatelům islandských přístavů by proto mohlo ovlivnit obchod rovněž tím, že by mělo dopad na tyto soukromé investice.

Kontrolní úřad proto vyvozuje závěr, že vzhledem ke skutečnosti, že opatření posílí postavení příjemců podpory vůči ostatním konkurentům v EHP, narušuje nebo může narušit hospodářskou soutěž a ovlivnit obchod mezi smluvními stranami.

1.4 Závěr

Z výše uvedených důvodů se Kontrolní úřad domnívá, že financování zařízení na přístavním molu a náhrada škod na zařízení na přístavním molu a lodních zdvihačích představuje státní podporu ve smyslu čl. 61 odst. 1 Dohody o EHP.

Kontrolní úřad dospěl rovněž k závěru, že podpora udělená provozovatelům přístavů na lodivodská plavidla nepředstavuje státní podporu ve smyslu čl. 61 odst. 1 Dohody o EHP.

2 Procesní požadavky

Čl. 1 odst. 3 části I protokolu 3 stanoví, že „Kontrolní úřad ESVO bude včas informován o všech plánech ohledně poskytnutí nebo změny podpor, aby mohl podat své vyjádření (...). Dotčené státy neprovedou navrhovaná opatření, dokud nebude v tomto řízení přijato konečné rozhodnutí.“

Jak bylo uvedeno v rozhodnutí o zahájení formálního vyšetřovacího řízení, islandské orgány neoznámily Kontrolnímu úřadu zákon z roku 2003 s ohledem na podporu zařízení na přístavním molu a náhradu škod na zařízení na přístavním molu před zavedením opatření. Oznámená změna z roku 2007 zahrnující do režimu náhrady škody lodní zdvihač vstoupila v platnost dne 29. března 2007. Ve svých připomínkách k rozhodnutí Kontrolního úřadu o zahájení formálního vyšetřovacího řízení však islandské orgány uvedly, že prozatímní ustanovení II zákona z roku 2003 stanoví, že pravidla zákona týkající se státní podpory nebudou použitelná do konce roku 2008. Zákonem č. 145/2007 byl odklad uplatňování ustanovení o státní podpoře prodloužen až do konce roku 2010. Ačkoliv zákon vstoupil v platnost, uplatňování ustanovení zákona týkajících se státní podpory bylo odloženo až do vydání konečného rozhodnutí Kontrolního úřadu. Kontrolní úřad proto vyvozuje závěr, že islandské orgány splnily s ohledem na tato opatření své povinnosti podle části I čl. 1 odst. 3 protokolu 3.

⁽¹⁸⁾ Sdělení o přístavech, uvedeno v poznámce pod čarou č. 15, oddíl 2.

⁽¹⁹⁾ Sdělení Komise Radě, Evropskému parlamentu, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů – LeaderSHIP 2015 – Definice budoucnosti loďařského a opravárenského průmyslu v Evropě – Konkurenceschopnost poskytováním vynikajících služeb, KOM(2003) 717 v konečném znění, bod 2.1.

⁽²⁰⁾ Věc státní podpory č. N110/2008.

Podpora pro lodivodská plavidla nepředstavuje státní podporu, toto opatření proto nebylo nutno oznámit.

3 Slučitelnost podpory

Opatření podpory, která spadají do oblasti působnosti čl. 61 odst. 1 Dohody o EHP, nejsou slučitelná s fungováním Dohody o EHP, pokud nejsou způsobilá pro použití výjimky podle čl. 61 odst. 2 nebo 3 Dohody o EHP.

Kontrolní úřad proto posoudil opatření podle čl. 61 odst. 2 a 3 Dohody o EHP ve spojení s pokyny pro státní podporu ⁽²¹⁾.

Investice do zařízení na přístavním molu

Podle pokynů k regionální podpoře na období 2007–2013 a mapy regionální podpory pro Island lze poskytnout přístavům nacházejícím se na mapě regionální podpory podporu pro počáteční investice s ohledem na způsobilé náklady až do výše 15 % hrubého ekvivalentu podpory (dále jen „HEP“) (s bonusem ve výši 20 % HEP v případě podpory poskytnuté malým podnikům a 10 % HEP v případě podpory poskytnuté středním podnikům). Podporu překračující tyto prahové hodnoty nelze považovat za slučitelnou podle pokynů k regionální podpoře na období 2007–2013. Tyto prahové hodnoty nejsou v tomto případě dodrženy.

Náhrada škod na zařízení na přístavním molu a lodních zdvihadlech

Podpora poskytnutá ve formě náhrady škody nesouvisí s investicemi, nýbrž představuje prostředek, jehož prostřednictvím lze snížit (nebo odstranit) náklady, které podnik obvykle musí hradit jako součást svého běžného provozu. Kontrolní úřad tudíž tuto podporu považuje za provozní podporu.

Kontrolní úřad zastává názor, že tato provozní podpora nespadá do oblasti působnosti čl. 61 odst. 2 písm. b) Dohody o EHP, jelikož není omezena na přírodní pohromy nebo jiné mimořádné události.

Kontrolní úřad se domnívá, že náhrada škod na lodních zdvihadlech musí být posouzena podle pokynů Kontrolního úřadu k podpoře na stavbu lodí. Jako *lex specialis* vylučují pokyny ke stavbě lodí použití pokynů k regionální podpoře ⁽²²⁾. Pokyny ke stavbě lodí zahrnují podporu poskytnutou „loděnicím, souvisejícím subjektům, vlastníkům lodí a třetím stranám, která se

přímo nebo nepřímo poskytuje na stavbu, opravu nebo přestavbu lodí“ ⁽²³⁾. Pokyny ke stavbě lodí umožňují poskytnutí podpory zařízením pro opravu lodí jako podporu na výzkum, vývoj a inovace, podporu na uzavření, podporu zaměstnanosti, vývozní úvěry, rozvojovou pomoc a regionální investiční podporu. Kontrolní úřad je však názoru, že náhrada škod na lodních zdvihadlech nespadá do žádné z těchto kategorií, a nelze ji proto považovat za slučitelnou podle ustanovení pokynů ke stavbě lodí.

Provozní podporu k uhrazení škod na zařízeních na přístavním molu je nutno posoudit jako regionální podporu. Opatření musí být posouzeno podle pokynů k regionální podpoře na období 2000–2006 i pokynů k regionální podpoře na období 2007–2013. Předchozí pokyny nepovolují provozní podporu u režimů jako v daném případě. Podle ustanovení oddílu 5 stávajících pokynů musí být provozní podpora dočasná a snižovaná v průběhu času (bod 68), nebo poskytnutá v nejméně zalidněných regionech (bod 69), nebo být poskytnuta na kompenzaci dodatečných dopravních nákladů (bod 70). Podle informací, které má Kontrolní úřad k dispozici, není plánovaná podpora na náhradu škod tímto způsobem omezena, a nelze ji proto považovat za slučitelnou podle pokynů k regionální podpoře na období 2007–2013.

Pověření poskytováním služeb obecného hospodářského zájmu podle čl. 59 odst. 2 Dohody o EHP

Pokud dotyčná opatření zahrnují poskytování služeb hospodářské povahy, je možné, že je lze považovat za služby obecného hospodářského zájmu. Tyto služby obecného hospodářského zájmu nemusí představovat státní podporu v souladu se zásadami uvedenými v rozsudku *Altmark* ⁽²⁴⁾, nebo se může jednat o podporu, kterou lze považovat za slučitelnou s Dohodou o EHP podle čl. 59 odst. 2. Islandské orgány však netvrdí, že financování je poskytováno v zájmu zajištění poskytování služeb obecného hospodářského zájmu, a Kontrolní úřad podotýká, že provozovatelé přístavů nebyli výslovně pověřeni poskytováním takovýchto služeb a financování není poskytnuto jako vyrovnávací platba pro hospodářské subjekty s ohledem na náklady, které jim vznikly při poskytování těchto služeb. Opatření proto nejsou slučitelná s Dohodou o EHP podle čl. 59 odst. 2.

Slučitelnost přímo podle čl. 61 odst. 3 písm. c) Dohody o EHP

Čl. 61 odst. 3 písm. c) Dohody o EHP stanoví, že Kontrolní úřad může považovat podpory, které mají usnadnit rozvoj určitých hospodářských činností, za slučitelné s Dohodou o EHP, pokud nemění podmínky obchodu v takové míře, jež by byla v rozporu se společným zájmem.

⁽²¹⁾ <http://www.eftasurv.int/state-aid/legal-framework/state-aid-guidelines/>.

⁽²²⁾ Viz pokyny Kontrolního úřadu k regionální podpoře na období 2007–2013, bod 2 odst. 8, poznámka pod čarou č. 8.

⁽²³⁾ Věc státní podpory N 554/06 – Německo, Rolandwerft, která se týkala úpravy lodního zdvihadla ke zdvihání těžších lodí, a věc státní podpory C 612/06 – Německo, Volkswerft Stralsund, Úř. věst. L 151, 13.6.2007, s. 33, týkající se rovněž rozšíření lodního zdvihadla.

⁽²⁴⁾ Věc C-280/00 *Altmark Trans GmbH*, Sb. rozh. 2003, s. I-7747.

Kontrolní úřad podotýká, že námořní přístavy hrají v EHP důležitou úlohu, jelikož jsou nezbytné k usnadnění vyváženého a udržitelného dopravního systému a jako střediska regionálního rozvoje. Kontrolní úřad rovněž uvádí, že přístavy hrají důležitou úlohu při usnadňování obchodu a mohou napomoci při přechodu od silniční nákladní dopravy ke způsobům dopravy, jež jsou udržitelnější z hlediska ochrany životního prostředí. Kontrolní úřad rovněž uznává, že lepší přístavní infrastruktura nebude pravděpodobně rozvíjena pouze prostřednictvím tržních opatření a že určitá forma státního zásahu je pravděpodobně nevyhnutelná.

Zákon o přístavech však rozlišuje mezi přístavy v soukromém vlastnictví a přístavy ve vlastnictví obcí, jelikož o podporu na základě daného režimu mohou požádat pouze přístavy v soukromém vlastnictví. Ačkoliv se nezdá, že toto rozlišování znamená porušení ustanovení o volném pohybu v Dohodě o EHP, otázku diskriminace mezi veřejným a soukromým sektorem v souvislosti s podporou podle Smlouvy o ES zkoumal Soudní dvůr v rozsudku ve věci *Falck*. Poté, co zdůraznil, že odpovědnost za poskytnutí podpory má především dotyčná vláda, objasnil Soudní dvůr úlohu Komise takto: „[j]e pravdou ... že ačkoliv jakékoli opatření podpory pravděpodobně zvýhodní jeden podnik vůči ostatním, Komise nemůže schválit podporu, jejíž poskytnutí může vést ke zjevné diskriminaci mezi veřejným a soukromým sektorem. V tomto případě by udělení podpory znamenalo narušení hospodářské soutěže v míře, jež je v rozporu se společným zájmem“⁽²⁵⁾ [neověřený překlad].

Z tohoto důvodu se Kontrolní úřad domnívá, že i kdyby bylo možno podporu povolit podle Dohody o EHP, režim nemůže být slučitelný s fungováním Dohody o EHP, jelikož bez objektivního důvodu zvýhodňuje pouze podniky ve vlastnictví státu.

Na základě výše uvedeného posouzení proto Kontrolní úřad vyvozuje závěr, že investice do zařízení na přístavním molu a náhrada škod na lodních zdvihačích a zařízení na přístavním molu nejsou slučitelné s fungováním Dohody o EHP.

4 Závěr

S výjimkou financování lodivodských plavidel, které nepředstavuje státní podporu, nejsou opatření podpory z výše uvedených důvodů slučitelná s fungováním Dohody o EHP.

Podle informací, které má Kontrolní úřad k dispozici, nebyl režim dosud zaveden, což znamená, že potenciálním příjemcům podpory na základě režimu nebyla vyplacena žádná podpora,

PŘIJAL TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Kontrolní úřad ESVO má za to, že § 24 odst. 2 písm. a) zákona o přístavech, na jehož základě má být poskytována podpora na „pořizovací náklady na lodivodská plavidla, pokud podmínky v přístavu a jeho blízkosti vyžadují takovéto bezpečnostní zařízení“, nepředstavuje státní podporu ve smyslu článku 61 Dohody o EHP.

Článek 2

Ustanovení § 24 odst. 2 písm. b) a c) zákona o přístavech týkající se investiční podpory pro zařízení na přístavním molu a § 26 odst. 3 zákona o přístavech týkající se náhrady škod na přístavním zařízení, jež je způsobilé podle § 24 odst. 2 písm. b), a na lodních zdvihačích představují státní podporu ve smyslu čl. 61 odst. 1 Dohody o EHP.

Tato opatření podpory nejsou slučitelná s fungováním Dohody o EHP.

Článek 3

Opatření uvedená v článku 2 nelze provést.

Článek 4

Toto rozhodnutí je určeno Islandské republice.

Článek 5

Pouze anglické znění je závazné.

V Bruselu dne 15. července 2009.

Za Kontrolní úřad ESVO

Per SANDERUD
předseda

Kristján Andri STEFÁNSSON
člen kolegia

⁽²⁵⁾ Věc 304/85 *Falck v. Komise*, Sb. rozh. 1987, s. 871, bod 27. Viz obdobně věc T-244/94 *Wirtschaftsvereinigung Stahl*, Sb. rozh. 1997, s. II-1963 a věc T-239/94 *EISA*, Sb. rozh. 1997, s. II-1839, bod 100.