

## IV

(Akti, sprejeti pred 1. decembrom 2009 v skladu s Pogodbo ES, Pogodbo EU in Pogodbo Euratom)

## ODLOČBA NADZORNEGA ORGANA EFTE

št. 328/09/COL

z dne 15. julija 2009

## o islandskih zakonih o pristaniščih (Islandija)

NADZORNI ORGAN EFTE <sup>(1)</sup> JE –

ob upoštevanju naslednjega:

OB UPOŠTEVANJU Sporazuma o Evropskem gospodarskem prostoru <sup>(2)</sup>, zlasti členov 61 do 63 Sporazuma in Protokola 26 k Sporazumu,

## I. DEJSTVA

## 1. Postopek

OB UPOŠTEVANJU Sporazuma med državami Efte o ustanovitvi nadzornega organa in sodišča <sup>(3)</sup> ter zlasti člena 24 Sporazuma,

Z dopisom z dne 7. maja 2007 (ev. št. 420581) so islandski organi v skladu s členom 1(3) dela I Protokola 3 k Sporazumu o nadzornem organu in sodišču priglasili spremembe islandskih zakonov o pristaniščih, ki so (med drugim) določili podporo za pristaniške naprave in uporabo pilotnih plovil ter nadomestilo škode za ladijska dvigala/dvižne naprave, pristaniške naprave in pilotna plovila. Podpora se zagotovi iz Sklada za izboljšanje pristanišč, ki je bil ustanovljen leta 1984 (v nadaljnjem besedilu: Sklad).

OB UPOŠTEVANJU člena 1(2) dela I in členov 4(4), 6, 7(2) ter 7(5) dela II Protokola 3 k Sporazumu o nadzornem organu in sodišču <sup>(4)</sup>,

Po obsežnem dopisovanju <sup>(8)</sup> je Nadzorni organ z dopisom z dne 12. decembra 2007 obvestil islandske organe, da se je v zvezi s temi ukrepi odločil sprožiti postopek v skladu s členom 1(2) dela I Protokola 3.

OB UPOŠTEVANJU Smernic Nadzornega organa o uporabi in razlagi členov 61 in 62 Sporazuma EGP <sup>(5)</sup> ter zlasti poglavja o državni pomoči za ladjedelništvo in poglavja o nacionalni regionalni pomoči,

Odločba nadzornega organa št. 658/07/COL o sprožitvi postopka je bila objavljena v *Uradnem listu Evropske unije* in priloženem Dopolnilu EGP <sup>(9)</sup> in v tem postopku je nadzorni organ pozval zainteresirane strani, naj predložijo svoje pripombe.

OB UPOŠTEVANJU Odločbe Nadzornega organa št. 195/04/COL z dne 14. julija 2004 o izvajanju določb iz člena 27 dela II Protokola 3 k Sporazumu o nadzornem organu in sodišču <sup>(6)</sup>,

PO POZIVU vsem zainteresiranim stranem, naj predložijo svoje pripombe v skladu z navedenimi določbami <sup>(7)</sup> in ob upoštevanju njihovih pripomb,

Islandski organi so odgovorili z dopisom z dne 15. februarja 2008 (ev. št. 465549).

Nadzorni organ je 23. aprila 2008 (ev. št. 476888) prejel pripombe ene zainteresirane stranke. Z dopisom z dne 20. maja 2008 (ev. št. 477796) je to posredoval islandskim organom, ki jim je bila dana možnost, da odgovorijo. Prejet ni bil noben formalen (pisni) odgovor na ta dopis.

<sup>(1)</sup> V nadaljnjem besedilu: Nadzorni organ.

<sup>(2)</sup> V nadaljnjem besedilu: Sporazum EGP.

<sup>(3)</sup> V nadaljnjem besedilu: Sporazum o nadzornem organu in sodišču.

<sup>(4)</sup> V nadaljnjem besedilu: Protokol 3.

<sup>(5)</sup> Smernice o uporabi in razlagi členov 61 in 62 Sporazuma EGP ter člena I Protokola 3 k Sporazumu o nadzornem organu in sodišču, ki jih je Nadzorni organ sprejel in izdal 19. januarja 1994 ter so objavljene v *Uradnem listu Evropske unije* (v nadaljnjem besedilu: UL) L 231, 3.9.1994, str. 1. in v Dopolnilu EGP št. 32, 3.9.1994, str. 1 (v nadaljnjem besedilu: Smernice o državni pomoči). Posodobljena različica Smernic o državni pomoči je objavljena na spletni strani Nadzornega organa: <http://www.eftasurv.int/state-aid/legal-framework/state-aid-guidelines/>.

<sup>(6)</sup> Odločba št. 195/04/COL z dne 14. julija 2004, UL L 139, 25.5.2006, str. 37 in Dopolnilo EGP št. 26, 25.5.2006, str. 1, kakor je bila spremenjena. Glej spletno stran Nadzornega organa: <http://www.eftasurv.int/fieldswork/fieldstateaid/legaltexts/>

<sup>(7)</sup> UL C 96, 17.4.2008, str. 3. in Dopolnilo EGP št. 20, 17.4.2008, str. 2.

<sup>(8)</sup> Podrobnejše informacije o dopisih med Nadzornim organom in islandskimi organi so navedene v Odločbi o sprožitvi formalnega postopka preiskave.

<sup>(9)</sup> Glej opombi 7 in 8 zgoraj.

## 2. Opis predlaganega ukrepa

Okvirna islandska zakonodaja o pristaniščih, zakon o pristaniščih št. 61/2003 (kakor je bil spremenjen z zakonoma št. 11/2006 in št. 28/2007), omogoča <sup>(10)</sup> sredstva za islandsko infrastrukturo pristanišč in naprave v lasti občine, ter nadomestilo škode zanje.

Podrobna razlaga ustreznih zakonskih določb v zvezi z islandskimi pristanišči je v Odločbi Nadzornega organa št. 658/07/COL o sprožitvi formalnega postopka z dne 12. decembra 2007. V nadaljevanju se bo Nadzorni organ osredotočil na posebne določbe, ki so povzročile zaskrbljenost in so bile predmet formalne preiskave.

Posebne določbe so naslednje:

- a) Pilotna plovila: določba iz člena 24(2)(a) Zakona o pristaniščih iz leta 2003 (v nadaljnjem besedilu: Zakon iz leta 2003), v skladu s katero se „začetni stroški za pilotna plovila, kadar pogoji v pristanišču in njegovi bližini zahtevajo tako varnostno opremo“, lahko krijejo iz Sklada. Po tej določbi se lahko iz Sklada krije do 75 % teh začetnih stroškov.
- b) Pristaniške naprave: določbe iz člena 24(2)(b) in (c) Zakona iz leta 2003 v zvezi z uporabo Sklada za kritje stroškov „pristaniških naprav“. V skladu s pododstavkom (b) se lahko financira do 90 % stroškov pristaniških naprav in v skladu s pododstavkom (c) do 40 % teh stroškov.
- c) Nadomestilo škode: določba iz člena 26(3) Zakona iz leta 2003, v skladu s katero pristanišča, ki so upravičena do podpore iz Sklada v skladu s členom 24 Zakona iz leta 2003, lahko zahtevajo nadomestilo za škodo, povzročeno na njihovih operativnih napravah. Znesek nadomestila, ki se lahko zagotovi, ni omejen.
- d) Ladijska dvigala/dvižne naprave: določba, vključena v člen 26(3) Zakona iz leta 2003 s spremembo iz leta 2007, katere namen je razširitev obsega škode, za katero lahko upravljavec pristanišča prejme nadomestilo, tako da vključuje škodo na ladijskih dvigalih/dvižnih napravah. Tudi v tem primeru znesek nadomestila ni omejen.

### 2.1 Razlogi za sprožitev postopka

V Odločbi št. 658/07/COL je Nadzorni organ izrazil dvome o tem, ali se podpora za pilotna plovila lahko šteje za splošni

ukrep in veljavne odhodke, ki jih je imela država pri razvijanju sistema pomorskega prometa v interesu javnosti. Nadzorni organ ni mogel izključiti, da bi se podpora za pilotna plovila lahko štela za selektivno, saj javna podpora za naložbe v premičnine in operativne storitve na splošno daje prednost posameznim podjetjem.

Podobno Nadzorni organ na podlagi razpoložljivih informacij ni mogel odločiti, ali bi se podpora za pristaniške naprave lahko štela za splošni ukrep.

Končno je bilo predhodno mnenje Nadzornega organa, da bi nadomestilo škode lahko bilo državna pomoč, če je razpoložljiva, za naprave, ki ne spadajo med splošne ukrepe.

Nadzorni organ je izrazil tudi dvome o tem, da bi se zadevni ukrepi lahko šteli za združljive s Sporazumom EGP. To pa (predvsem) na podlagi tega, ker se je za odstopanje v členu 61(2)(b) izkazalo, da se zaradi razširitve nadomestila škode na več kot le povrnitev škode, ki so jo povzročile naravne nesreče, ne uporablja, in zaradi očitne neuporabe regionalne pomoči ali poglavja o ladjedelništvu Smernic o državni pomoči. Nadzorni organ je navedel tudi, da podpora iz Sklada pristaniščem v zasebni lasti ni bila na voljo in da upravičeni razlogi za to razlikovanje niso bili razvidni.

## 3. Pripombe tretjih oseb

Nadzorni organ je prejel pripombo tretje osebe v dopisu z dne 23. aprila 2008. Zasebni upravljavec pristanišča v Reykjaviku Stálsmiðjan se je strinjal z začetnimi stališči, ki jih je Nadzorni organ izrazil v svoji odločbi o sprožitvi postopka.

## 4. Pripombe islandskih organov

Islandski organi so v dopisu z dne 15. februarja 2008 najprej podali mnenje, da so kljub spremembam zakonodaječasne določbe Zakona iz leta 2003 pomenile, da se določbe v zvezi s podporo iz Sklada „lahko odložijo“ in da se pravni položaj iz Zakona o pristaniščih iz leta 1994 ohrani do konca leta 2008. Nadzorni organ je bil tudi obveščen, da je bila tačasna določba z Zakonom št. 145/2007 podaljšana in zdaj velja do konca leta 2010.

Islandski organi prav tako zavzemajo stališče, da se „pristaniške naprave“ („hafnarmannvirki“) – izraz naj bi zajemal ukrepe, ki so predmet preiskave – štejejo za javno infrastrukturo v Islandiji, saj služijo javnim interesom, imajo odprt dostop in so sestavni del pristanišča.

<sup>(10)</sup> Financiranje na podlagi novih določb še ni uvedeno.

Konkretnije, v zvezi z ukrepi, ki so predmet formalne preiskave, so islandski organi menili, da so pilotna plovila bistveni del dejavnosti in infrastrukture pristanišča, kadar razmere to zahtevajo. Navedeno je, da je njihova uporaba strogo vezana na varnostne namene (in nujne primere) ter v določenih okoliščinah obvezna po zakonu. Islandski organi tudi poudarjajo, da je njihova uporaba zaradi stroškov za pristanišča finančna obremenitev. Kar zadeva pristaniške naprave, islandski organi menijo, da so del splošne infrastrukture pristanišča, imenujejo pa jih „sidriščne konstrukcije“.

Islandski organi tudi menijo, da ukrepi ne izkrivljajo konkurence ali škodijo trgovini med državami EGP. Argument je v osnovi geografske narave, saj se sklicuje na čas potovanja (47 ur) med Islandijo in evropsko celino, Združenje industrije v Islandiji pa je zagotovilo informacije, da „večinoma ni običajno, da bi tuja plovila prišla v Islandijo zaradi popravil“. Medtem ko islandski organi priznavajo, da pri popravljenih ladjih (in s tem pri uporabi ladijskih dvigal in dvižnih naprav ter suhih dokov) obstaja mednarodna konkurenca, so mnenja, da take konkurence v Islandiji ni.

## II. OCENA

### 1. Obstoje državne pomoči

Državna pomoč v smislu člena 61(1) Sporazuma EGP

Člen 61(1) Sporazuma EGP se glasi:

„Razen če ta sporazum ne določa drugače, je vsaka pomoč, ki jo dodelijo države članice ES, države Efte ali je dodeljena v kakršni koli obliki iz državnih sredstev, ki izkrivlja ali bi lahko izkrivljala konkurenco z dajanjem prednosti posameznim podjetjem ali proizvodnji posameznega blaga, nezdržljiva z delovanjem tega sporazuma, kolikor škodi trgovini med pogodbenicami.“

#### 1.1 Obstoje državnih sredstev

Ukrep pomoči mora odobriti država oz. se pomoč dodeli iz državnih sredstev.

Predvideno je, da vsi ukrepi zagotovijo podporo pristaniščem prek Sklada, v katerega se sredstva dodelijo iz islandske državne blagajne. Dodelitev proračunskih sredstev iz državne blagajne predstavlja državna sredstva v smislu člena 61(1) Sporazuma EGP. Dejstvo, da državni denar priteka prek Sklada, ne spremeni te klasifikacije državnih sredstev. Člen 26(l) Zakona iz leta 2003

določa, da je Sklad v lasti države in da Pristaniški svet (hafnaráð) deluje kot njegov odbor direktorjev v imenu ministra za promet. Minister za promet imenuje Pristaniški svet v skladu s členom 4 Zakona št. 7/1996 o Pomorski agenciji (lög um Siglingastofnun Íslands). Sklad je zato javnopravni organ. Del financiranja Sklada poteka neposredno iz državnega proračuna, kot je odločil Parlament. V skladu s členom 26(3) Zakona iz leta 2003 Pristaniški svet ob upoštevanju priporočil Pomorske agencije določi prihodek Sklada, ki ga mora odobriti minister za promet, kot je nadalje določeno v pododstavkih od 1 do 3. Pomorska agencija je v skladu s odstavkom 4 navedenega člena odgovorna za upravljanje Sklada. Sklad opravlja tudi javne naloge, kot je določeno v Zakonu iz leta 2003.

Nadzorni organ zato sklepa, da je podpora, dodeljena iz Sklada, mogoče pripisati državi in da podpora predstavlja državna sredstva v smislu člena 61(l) Sporazuma EGP.

#### 1.2 Dajanje prednosti posameznim podjetjem ali proizvodnji posameznega blaga

##### Selektivnost

Ukrep pomoči mora biti selektiven, tako da daje prednost „posameznim podjetjem ali proizvodnji posameznega blaga“.

Vprašanje pri tem je, ali so islandske občine kot prejemniki državne podpore podjetja, ki opravljajo gospodarske dejavnosti, ali delujejo kot javni organ. Kot je navedeno v Odločbi Evropske komisije o „finančni podpori za infrastrukturna dela v flamskih pristaniščih“<sup>(1)</sup>, se pomorska pristanišča ne ukvarjajo samo z javnopolitičnimi odgovornostmi za ohranitev delovanja sistema pomorskega prometa, pač pa tudi vedno pogosteje opravljajo komercialne dejavnosti, kot je zagotavljanje pristaniških naprav in storitev.

Dejstvo, da ima subjekt za izvajanje dela svojih dejavnosti zakonite pristojnosti, samo po sebi ne preprečuje, da se ta označi za podjetje v smislu člena 61(1) Sporazuma EGP. V konkurenčnem pravu koncept podjetja zajema vse subjekte, ki opravljajo gospodarske dejavnosti, ne glede na njihov pravni položaj in način, na katerega se financirajo<sup>(2)</sup>. Da se lahko določi, ali so zadevne dejavnosti dejavnosti podjetja v smislu člena 61(1), je treba ugotoviti naravo navedenih dejavnosti<sup>(3)</sup>. Ustaljena sodna praksa je, da je vsaka dejavnost, ki ponuja blago in storitve na

<sup>(1)</sup> Državna pomoč št. N 520/2003, str. 7–8.

<sup>(2)</sup> Glej tudi združeni zadevi C-159/91 in C-160/91 *Poucet in Pistre* (1993), Recueil str. I-637, točka 17.

<sup>(3)</sup> Glej tudi zadevo C-364/92 *SAT Fluggesellschaft* (1994), Recueil str. I-43, točka 19.

določenem trgu, gospodarska dejavnost<sup>(14)</sup>. Zato, kolikor upravljavci pristanišč opravljajo gospodarske dejavnosti, Nadzorni organ meni, da so ukrepi selektivni, saj dajejo prednost samo določenemu številu upravljavcev v posameznem sektorju.

V sporočilu Evropske komisije o izboljšanju kakovosti storitev v morskih pristaniščih<sup>(15)</sup>, Komisija razlikuje med „javno (splošno)“ infrastrukturo, infrastrukturo za „posameznega uporabnika“ in „superstrukturami“. To razlikovanje je uporabno, ko se ocenjuje, ali pristaniški organi, lastniki ali upravljavci opravljajo gospodarske dejavnosti. Vendar se situacija razvija in Nadzorni organ je poleg sporočila Komisije upošteval tudi poznejše odločbe Komisije (zlasti zadevo v zvezi s podporo za flamska pristanišča, ki je navedena zgoraj) in informacije, ki so jih zagotovili islandski organi.

Javno financiranje prometne infrastrukture lahko sproži vprašanja v zvezi z državno pomočjo na dveh različnih ravneh: na ravni končnih uporabnikov infrastrukture in na ravni upravitelja ali upravljavca zadevne infrastrukture. Nadzorni organ meni, da na splošno elementi državne pomoči v smislu člena 61(1) Sporazuma EGP na ravni uporabnikov niso prisotni, kadar prometno infrastrukturo neposredno financira in upravlja država ter je odprta za vse potencialne uporabnike pod enakimi in nediskriminatornimi pogoji, ker se za nobeno posamezno podjetje ali proizvodnjo ne more dokazati, da ima prednost pred drugimi, tako da izkrivlja konkurenco in škodi trgovini med državami članicami<sup>(16)</sup>. Nadzorni organ se strinja, da je tako tudi v primeru islandskih pristanišč.

Nadzorni organ mora na ravni upravitelja ali upravljavca prometne infrastrukture, v tem primeru islandskih pristaniških organov v lasti občin, oceniti, ali organ, ki upravlja infrastrukturo, opravlja gospodarske dejavnosti. Kot je navedeno zgoraj, upravitelj pristanišča opravlja mnogo različnih dejavnosti, od katerih jih je več, glede na njihove značilnosti, možno šteti za gospodarske dejavnosti. Zato je treba razlikovati, kadar je to mogoče, med dejavnostmi, ki so gospodarske narave, in tistimi, ki to niso, ter oceniti financiranje vsake posamezne dejavnosti posebej.

a) Pilotna plovila: Nadzorni organ meni, da so pilotna plovila oblika plovnega pripomočka, ki je bistven za varnostne

namene v nekaterih pristaniščih. Strinja se s tem, da je financiranje pilotnih plovil bistvena naloga države, ki deluje v javnem interesu. Nadzorni organ zato sklepa, da podpora, dodeljena upravljavcem pristanišč za pilotna plovila, ni dodeljena njim kot podjetjem, ki opravljajo gospodarsko dejavnost. Ukrep zato ne predstavlja državne pomoči v smislu člena 61(1) Sporazuma EGP.

- b) Pristaniške naprave: čeprav se za pristaniške naprave lahko šteje, da so javnega značaja in potrebne za pravilno delovanje pristanišča, ki služi javnim interesom, prav tako lahko služijo komercialnim namenom. Glede na pristop Komisije k „infrastrukturi za privez“ (vključno z operativno obalo) v primeru flamskih pristanišč<sup>(17)</sup> je Nadzorni organ zavzel začetno stališče, da so pristaniške naprave del naprav v pristanišču, ki lahko ustvarijo komercialne prihodke za pristaniške organe. Islandski organi niso zagotovili informacij, ki bi kazale na to, da je uporaba pristaniških naprav bistvena naloga države, ki deluje v javnem interesu, in ni gospodarske narave. Nadzorni organ je zato mnenja, da pristaniške naprave spodbujajo gospodarsko dejavnost, ki daje prednost upravljavcu pristanišča, ki deluje kot podjetje.
- c) Nadomestilo škode za ladijska dvigala/dvižne naprave in pristaniške naprave: Nadzorni organ ostaja pri stališču, da so ladijska dvigala/dvižne naprave sredstva, ki se uporabljajo za gospodarsko dejavnost, s čimer lahko upravljavci pristanišč opravljajo npr. popravila ladij. Zato določbe za nadomestilo škode, kolikor pristaniškemu organom omogočajo plačilo škode na napravah, ki se uporabljajo za gospodarsko dejavnost, predstavljajo selektiven ukrep v korist podjetja (pristaniškega organa). Nadzorni organ zato sklepa, da razširitev določb za nadomestilo škode, da vključujejo škodo na ladijskih dvigalih in dvižnih napravah ter pristaniških napravah, daje prednost nekaterim podjetjem.

#### U g o d n o s t i

Ukrep pomoči mora prejemniku nuditi ugodnosti oprostitev dajatev, ki navadno bremenijo njegov proračun.

Lastniki pristanišč bodo morali v skladu s podporo iz Zakona o pristaniščih nekaj stroškov kriti sami, saj se državna podpora lahko dodeli samo v višini med 40 % in 60 % vrednosti naložbe, potrebne za pristaniške naprave. Vendar pa bodo imela ta podjetja nižje investicijske stroške od drugih podjetij, ki do te sheme niso upravičena. Lastniki pristanišč zato s tem ukrepom uživajo ugodnost.

<sup>(14)</sup> Glej tudi zadevi C-35/96 *Komisija proti Italiji* (1998), Recueil str. I-3851, točka 36, in C-475/99 *Glöckner* (2001), Recueil str. I-8089, točka 19.

<sup>(15)</sup> Sporočilo Komisije Evropskemu parlamentu in Svetu, Izboljšanje kakovosti storitev v morskih pristaniščih: osrednji vidik evropskega prometa, COM(2001) 35 konč., oddelek 3.3.

<sup>(16)</sup> Primerjaj Belo knjigo Komisije COM(1998) 466 konč., 22.7.1998, *Pravično plačilo za uporabo infrastrukture: Postopni pristop k oblikovanju skupnega okvira na področju pristojbin za prometne infrastrukture v EU*, poglavje 5, odst. 42–43.

<sup>(17)</sup> Točke 46–50, zadeva N 520/2003.

Taka ugodnost obstaja tudi v zvezi z nadomestilom škode. Pristaniški organi lahko prejmejo državno podporo za popravilo škode na ladijskih dvigalih/dvižnih napravah in pristaniških napravah. To financiranje je nadomestilo prejemnikom za stroške, ki bi jih navadno morali kriti sami.

### 1.3 Izkrivljanje konkurence in negativen vpliv na trgovino med pogodbenicami

Da se ukrep lahko šteje za pomoč, mora izkrivljati konkurenco in škoditi trgovini med pogodbenicami.

Nadzorni organ ostaja pri stališču, da upravljavci ladijskih dvigal in dvižnih naprav ter suhih dokov kot naprav za popravilo ladij spadajo v mednarodno konkurenco. Poleg tega se je, kot je navedeno v Odločbi o uvedbi formalne preiskave, trg za pristaniške storitve postopno odprl za konkurenco<sup>(18)</sup>. Evropska komisija je v svojem programu LeaderSHIP 2015<sup>(19)</sup> navedla, da sta komercialno ladjedelništvo in popravilo ladij del zares globalnega trga in sta izpostavljena svetovni konkurenci.

Nadzorni organ meni, da državna podpora izkrivlja ali bi lahko izkrivljala konkurenco, kar je razvidno iz odgovora tretje osebe. Islandski organi se tudi strinjajo (kljub mnenju, da izkrivljanja konkurence ni), da Zakon iz leta 2003 razlikuje med pristanišči v državni lasti (ki prejmejo državno podporo) in pristanišči v zasebni lasti (ki podpore ne prejmejo). Glede na to, da so nekatere dejavnosti pristanišč, ki prejmejo državno podporo, gospodarske narave, v takem primeru lahko pride do izkrivljanja konkurence.

Nadzorni organ se strinja, da bi imelo iz geografskih razlogov izkrivljanje konkurence verjetno manjši učinek na trgovino kot v primeru evropske celine, vendar pa se Nadzorni organ za islandskimi organi ne strinja, da učinka (oz. potencialnega učinka) na trgovino ni. Te dejavnosti, predvsem storitve, ki jih nudijo podjetjem, ki se ukvarjajo z ladijskimi prevozi in prevozi tovora, glede na mobilnost teh podjetij niso zgolj lokalne narave. Med Islandijo in drugimi državami EGP so vzpostavljene pomorske poti, zato lahko uporabniki pristaniških storitev izbirajo, kje bodo npr. v katerem koli obdobju nedejavnosti opravili rutinsko vzdrževanje ali namestili ladjo v dok.

Poudariti je treba tudi (kot navaja Evropska komisija v zadevi projekta *JadeWeserPort*<sup>(20)</sup>), da je delež zasebnih naložb v

pomorska pristanišča večji, tako da bi bilo lahko podjetje iz druge države EGP lastnik konkurenčnih pristanišč v Islandiji ali bi jih upravljalo. Zagotovitev državne podpore islandskim upravljavcem pristanišč bi zato lahko škodila tudi trgovini, saj bi to vplivalo na take zasebne naložbe.

Nadzorni organ zato sklepa, ker bo ukrep okreplil položaj prejemnikov glede na druge konkurente v EGP, da ukrepi izkrivljajo ali bi lahko izkrivljali konkurenco in škodijo trgovini med pogodbenicami.

### 1.4 Sklep

Iz zgoraj navedenih razlogov Nadzorni organ meni, da financiranje pristaniških naprav in nadomestilo škode za pristaniške naprave ter ladijske dvižne naprave pomenita državno pomoč v smislu člena 61(1) Sporazuma EGP.

Poleg tega Nadzorni organ sklepa, da podpora, dodeljena upravljavcem pristanišč za pilotna plovila, ne pomeni državne pomoči v smislu člena 61(1) Sporazuma EGP.

## 2. Postopkovne zahteve

V skladu s členom 1(3) dela I Protokola 3 je „treba Nadzorni organ Efte o kakršnih koli načrtih za dodelitev ali spremembo pomoči obvestiti dovolj zgodaj, da lahko predloži svoje pripombe [...]. Zadevna država članica ne sme izvajati svojih predlaganih ukrepov, dokler v tem postopku ni sprejeta dokončna odločitev.“

Kot je navedeno v Odločbi o uvedbi formalne preiskave islandski organi Nadzornemu organu niso priglasili Zakona iz leta 2003 v zvezi s podporo za pristaniške naprave in nadomestilom škode za pristaniške naprave, preden se je ukrep začel izvajati. Poleg tega je priglašena sprememba, ki je leta 2007 v shemo za nadomestilo škode vključila ladijske dvižne naprave, začela veljati 29. marca 2007. Vendar pa so islandski organi v svojih pripombah k Odločbi Nadzornega organa o uvedbi formalne preiskave navedli, da začasna določba II Zakona iz leta 2003 določa, da se pravila Zakona v zvezi z državno pomočjo ne bodo uporabljala do konca leta 2008. Z Zakonom št. 145/2007 se je odložitev začetka uporabe določb za državno pomoč podaljšala do konca leta 2010. Iz tega sledi, da je, čeprav je Zakon že začel veljati, uporaba določb Zakona za državno pomoč mirovala do končne odločitve Nadzornega organa. Nadzorni organ zato sklepa, da so islandski organi v zvezi s temi ukrepi izpolnili svoje obveznosti v skladu s členom 1(3) dela I Protokola 3.

<sup>(18)</sup> Sporočilo o pristaniščih, navedeno v opombi 15, oddelek 2.

<sup>(19)</sup> Sporočilo Komisije Svetu, Evropskemu parlamentu, Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru in Odboru regij, LeaderSHIP 2015, Prihodnost evropskega ladjedelništva, COM(2003) 717 konč., oddelek 2.1.

<sup>(20)</sup> Državna pomoč št. N110/2008.

Podpora za pilotna plovila ne pomeni državne pomoči, zato tega ukrepa ni bilo treba priglasiti.

### 3. Združljivost pomoči

Podporni ukrepi iz člena 61(1) Sporazuma EGP so nezdružljivi z delovanjem Sporazuma EGP, razen če izpolnjujejo pogoje za odstopanje iz člena 61(2) ali (3) Sporazuma EGP.

Nadzorni organ je zato ukrepe ocenil na podlagi člena 61(2) in (3) Sporazuma EGP v povezavi s Smernicami o državni pomoči <sup>(21)</sup>.

#### *Naložbe v pristaniške naprave*

V skladu s Smernicami o državni regionalni pomoči za 2007–2013 in karto regionalne pomoči za Islandijo se začetna pomoč za naložbe lahko dodeli za upravičene stroške za pristanišča, ki se nahajajo v okviru karte regionalne pomoči, in sicer v višini do 15 % bruto ekvivalenta dotacije (v nadaljnjem besedilu: BED) (z dodatkom v višini 20 % BED za pomoč, dodeljeno malim podjetjem, in 10 % BED za pomoč, dodeljeno srednje velikim podjetjem). Vsaka podpora, ki presega te prage, se ne more šteti za združljivo v skladu s Smernicami o regionalni pomoči za 2007–2013. V tem primeru se ti pragi ne upoštevajo.

#### *Nadomestilo škode za pristaniške naprave in ladijska dvigala/dvižne naprave*

Pomoč, predvidena za nadomestilo škode, ni povezana z naložbo, ampak predstavlja sredstvo, s katerim se stroški, ki bi jih navadno moralo kriti podjetje kot del svojih vsakodnevnih dejavnosti, lahko znižajo (ali odpravijo). Nadzorni organ zato meni, da je to pomoč za tekoče poslovanje.

Stališče Nadzornega organa je, da ta pomoč za tekoče poslovanje ne spada na področje uporabe člena 61(2)(b) Sporazuma EGP, saj ni omejena na naravne nesreče ali izjemne dogodke.

Nadzorni organ meni, da se mora nadomestilo škode za ladijska dvigala in dvižne naprave oceniti v skladu s Smernicami Nadzornega organa o državni pomoči za ladjedelništvo. Kot *lex specialis* Smernice o ladjedelništvu izključujejo uporabo Smernic o regionalni pomoči <sup>(22)</sup>. Smernice o ladjedelništvu zajemajo pomoč „kateri koli ladjedelnici, povezanemu subjektu,

lastniku ladje in tretji osebi, ki se dodeli bodisi neposredno ali posredno za gradnjo, popravilo ali predelavo ladij“ <sup>(23)</sup>. Smernice o ladjedelništvu določajo, da se pomoč lahko dodeli objektom za popravilo ladij kot pomoč za raziskave, razvoj in inovacije, pomoč za zaprtje, pomoč za zaposlovanje, izvozni krediti, pomoč za razvoj ter regionalna pomoč za naložbe. Vendar pa je Nadzorni organ mnenja, da nadomestilo škode za ladijska dvigala in dvižne naprave ne spada v nobeno izmed teh kategorij in se zato ne more šteti za združljivo v skladu z določbami Smernic o ladjedelništvu.

Pomoč za tekoče poslovanje za nadomestilo škode na pristaniških napravah je treba oceniti kot regionalna pomoč. Ukrep je treba oceniti v skladu s Smernicami o državni regionalni pomoči za 2000–2006 in Smernicami o državni regionalni pomoči za 2007–2013. Prejšnje smernice niso omogočale pomoči za tekoče poslovanje za sheme, kot je trenutna. V skladu z določbami oddelka 5 sedanjih smernic je pomoč za tekoče poslovanje navadnočasna in se s časom znižuje (odstavek 68), se dodeli za najredkeje poseljene regije (odstavek 69) ali pa se dodeli kot nadomestilo za dodatne transportne stroške (odstavek 70). Na podlagi razpoložljivih informacij Nadzorni organ meni, da predvidena podpora za nadomestilo škode ni omejena na ta način in se zato ne more šteti za združljivo s Smernicami o državni regionalni pomoči za 2007–2013.

#### *Pooblastitev za opravljanje storitve splošnega gospodarskega pomena v skladu s členom 59(2) Sporazuma EGP*

Kolikor zadevni ukrepi vključujejo opravljanje storitev gospodarske narave, je možno, da se štejejo za storitve splošnega gospodarskega pomena („SSGP“). SSGP je lahko takšna, da ne predstavlja državne pomoči v skladu z načeli *Altmark* <sup>(24)</sup>, ali pa je pomoč, ki se v skladu s členom 59(2) lahko šteje za združljivo s Sporazumom EGP. Vendar islandski organi ne navajajo, da so bila sredstva dana, da bi zagotovili opravljanje SSGP, po navedbah Nadzornega organa pa upravljavec pristanišč opravljanje takih storitev ni bilo posebej zaupano in sredstva niso dodeljena na podlagi nadomestila upravljavcem za stroške, nastale z opravljanjem storitev. Ukrepi zato po členu 59(2) niso združljivi s Sporazumom EGP.

#### *Združljivost neposredno po členu 61(3)(c) Sporazuma EGP*

Člen 61(3)(c) Sporazuma EGP določa, da Nadzorni organ lahko šteje pomoč za pospeševanje razvoja posameznih gospodarskih dejavnosti za združljivo s Sporazumom EGP, kadar taka pomoč ne škodi trgovinskemu pogojem v obsegu, ki bi bil v nasprotju s skupnimi interesi.

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

<sup>(22)</sup> Glej Smernice Nadzornega organa o državni regionalni pomoči, 2007–2013, točka 2(8), opomba. 8.

<sup>(23)</sup> Državna pomoč št. N 554/06 – Nemčija, Rolandwerft v zvezi s prilagoditvijo ladijskega dvigala za dviganje težjih ladij in primer državne pomoči C 612/06 – Nemčija, Volkswerft Stralsund, UL 13.6.2007, L 151, str. 33, tudi za razširitev ladijskega dvigala.

<sup>(24)</sup> Zadeva C-280/00 *Altmark Trans GmbH*, 2003, Recueil str. I-7747.

Nadzorni organ ugotavlja, da imajo pomorska pristanišča pomembno vlogo v EGP in so potrebna pri spodbujanju uravnoteženega in trajnostnega prometnega sistema, pomembna pa so tudi kot centri regionalnega razvoja. Nadzorni organ ugotavlja tudi, da imajo pristanišča pomembno vlogo pri spodbujanju trgovine in lahko pomagajo pri procesu prehajanja prevoza tovora s cest na okoljsko bolj trajnostne načine prevoza. Prav tako Nadzorni organ priznava, da se boljša pristaniška infrastruktura verjetno ne bo razvila samo s tržnimi sredstvi in so nekatere oblike državne pomoči verjetno neizogibne.

Vendar Zakon o pristaniščih razlikuje med pristanišči v zasebni lasti in pristanišči v lasti občine, saj se za podporo v okviru sheme lahko prijavijo samo slednja. Čeprav se zdi, da to razlikovanje ne povzroča kršitve določb o prostem pretoku v skladu s Sporazumom EGP, je Sodišče vprašanje diskriminacije med javnim in zasebnim sektorjem v zvezi s pomočjo v skladu s Pogodbo ES obravnavalo v svoji sodbi v zadevi *Falck*. Sodišče je poudarilo, da je za dodelitev pomoči najprej odgovorna zadevna vlada, vlogo Komisije pa nato pojasnilo z naslednjim: „drža ..., da čeprav je verjetno, da bi vsak ukrep pomoči dal prednost enemu podjetju pred drugimi podjetji, pa Komisija ne more odobriti dodelitve pomoči, ki bi lahko povzročila diskriminacijo med javnim in zasebnim sektorjem. V takem primeru bi dodelitev pomoči povzročila izkrivljanje konkurence v obsegu, ki bi bil v nasprotju s skupnimi interesi“<sup>(25)</sup>.

Nadzorni organ iz tega razloga meni, čeprav bi se pomoč v skladu s Sporazumom EGP lahko odobrila, da shema ne more biti združljiva z delovanjem Sporazuma EGP, ker daje prednost samo podjetjem v državni lasti brez objektivne utemeljitve.

Na podlagi zgornje ocene Nadzorni organ zato sklepa, da naložba v pristaniške naprave in nadomestilo škode za ladijska dvigala in dvižne naprave ter pristaniške naprave nista združljiva z delovanjem Sporazuma EGP.

#### 4. Sklep

Z izjemo sredstev za pilotna plovila, ki ne pomenijo državne pomoči, ukrepi pomoči niso združljivi z delovanjem Sporazuma EGP iz zgoraj navedenih razlogov.

Glede na informacije, ki jih ima na voljo Nadzorni organ, se shema še ne izvaja, kar pomeni, da pomoč ni bila izplačana nobenemu potencialnemu upravičencu sheme –

SPREJEL NASLEDNJO ODLOČBO:

#### Člen 1

Nadzorni organ Efte meni, da pomoč v skladu s členom 24(2)(a) Zakona o pristaniščih za „začetne stroške za pilotna plovila, kadar pogoji v pristanišču in njegovi bližini zahtevajo tako varnostno opremo“, ne predstavlja državne pomoči v smislu člena 61 Sporazuma EGP.

#### Člen 2

Člen 24(2)(b) in (c) Zakona o pristaniščih v zvezi s podporo za naložbe v pristaniške naprave in člen 26(3) Zakona o pristaniščih v zvezi z nadomestilom škode za pristaniške gradnje v skladu s pogoji iz člena 24(2)(b) za ladijska dvigala in dvižne naprave pomenita državno pomoč v smislu člena 61(1) Sporazuma EGP.

Ti ukrepi pomoči niso združljivi z delovanjem Sporazuma EGP.

#### Člen 3

Ukrepi, navedeni v členu 2 zgoraj, se ne smejo uvesti.

#### Člen 4

Ta odločba je naslovljena na Republiko Islandijo.

#### Člen 5

Besedilo v angleškem jeziku je edino verodostojno.

V Bruslju, 15. julija 2009

Za Nadzorni organ Efte

Per SANDERUD  
Predsednik

Kristján Andri STEFÁNSSON  
Član kolegija

<sup>(25)</sup> Zadeva 304/85 *Falck proti Komisiji* (1987), Recueil str. 871, točka 27. Glej podobni zadevi T-244/94 *Wirtschaftsvereinigung Stahl* (1997), Recueil str. II-1963 in T-239/94 *EISA* (1997), Recueil str. II-1839, točka 100.