

## IV

(Akty przyjęte przed dniem 1 grudnia 2009 r. na mocy Traktatu WE, Traktatu UE i Traktatu Euratom)

## DECYZJA URZĘDU NADZORU EFTA

NR 328/09/COL

z dnia 15 lipca 2009 r.

w sprawie islandzkich ustaw portowych (Islandia)

URZĄD NADZORU EFTA<sup>(1)</sup>,

UWZGLĘDNIAJĄC Porozumienie o Europejskim Obszarze Gospodarczym<sup>(2)</sup>, w szczególności jego art. 61–63 oraz protokół 26 do tego porozumienia,

UWZGLĘDNIAJĄC Porozumienie pomiędzy państwami EFTA w sprawie ustanowienia Urzędu Nadzoru i Trybunału Sprawiedliwości<sup>(3)</sup>, w szczególności jego art. 24,

UWZGLĘDNIAJĄC art. 1 ust. 2 w części I oraz art. 4 ust. 4, art. 6, art. 7 ust. 2 i art. 7 ust. 5 w części II protokołu 3 do porozumienia o nadzorze i Trybunale,<sup>(4)</sup>

UWZGLĘDNIAJĄC wytyczne Urzędu w sprawie stosowania i wykładni art. 61 i 62 Porozumienia EOG<sup>(5)</sup>, w szczególności rozdział „Pomoc państwa dla przemysłu stoczniowego” i rozdział „Krajowa pomoc regionalna”,

UWZGLĘDNIAJĄC decyzję Urzędu nr 195/04/COL z dnia 14 lipca 2004 r. w sprawie przepisów wykonawczych, o których mowa w art. 27 w części II protokołu 3 do Porozumienia pomiędzy państwami EFTA w sprawie ustanowienia Urzędu Nadzoru i Trybunału Sprawiedliwości<sup>(6)</sup>,

<sup>(1)</sup> Zwany dalej „Urzędem”.

<sup>(2)</sup> Zwane dalej „Porozumieniem EOG”.

<sup>(3)</sup> Zwane dalej „porozumieniem o nadzorze i Trybunale”.

<sup>(4)</sup> Zwany dalej „protokołem 3”.

<sup>(5)</sup> Wytyczne w sprawie stosowania i wykładni art. 61 i 62 Porozumienia EOG oraz art. 1 protokołu 3 do porozumienia o nadzorze i Trybunale, przyjęte i wydane przez Urząd w dniu 19 stycznia 1994 r., opublikowane w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* (zwanym dalej „Dz.U.”) L 231 z 3.9.1994, s. 1 i w Suplemencie EOG nr 32 z 3.9.1994, s.1 (zwane dalej „wytycznymi w sprawie pomocy państwa”). Zaktualizowana wersja wytycznych w sprawie pomocy państwa jest opublikowana na stronie internetowej Urzędu: <http://www.eftasurv.int/state-aid/legal-framework/state-aid-guidelines/>.

<sup>(6)</sup> Decyzja nr 195/04/COL z dnia 14 lipca 2004 r. (Dz.U. L 139 z 25.5.2006, s. 37 i Suplement EOG nr 26 z 25.5.2006, s.1 z późn. zm.) Zob. strona internetowa Urzędu: <http://www.eftasurv.int/fieldswork/fieldstateaid/legaltexts/>

PO WEZWANIU zainteresowanych stron do przedstawienia uwag zgodnie z przywołanymi artykułami<sup>(7)</sup> i uwzględniając otrzymane odpowiedzi,

a także mając na uwadze, co następuje:

## I. FAKTY

## 1 Procedura

W piśmie z dnia 7 maja 2007 r. (zdarzenie nr 420581), na mocy art. 1 ust. 3 w części I protokołu 3 do porozumienia o nadzorze i Trybunale, władze islandzkie zgłosiły zmiany w islandzkich ustawach portowych, które m.in. przewidywały wsparcie finansowe na potrzeby instalacji nabrzeżnych i wykorzystywania statków pilotowych, a także odszkodowania z tytułu uszkodzeń podnośników/dźwigów dokowych, instalacji nabrzeżnych i statków pilotowych. Wsparcie jest udzielane za pośrednictwem portowego funduszu modernizacyjnego utworzonego w 1984 r. („fundusz”).

Po wielokrotnej wymianie pism<sup>(8)</sup>, w piśmie z dnia 12 grudnia 2007 r. Urząd powiadomił władze islandzkie, że podjął decyzję o wszczęciu postępowania określonego w art. 1 ust. 2 w części I protokołu 3 w odniesieniu do tych środków.

Decyzja Urzędu nr 658/07/COL o wszczęciu postępowania została opublikowana w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* i w Suplemencie EOG<sup>(9)</sup>. Tym samym Urząd wezwał zainteresowane strony do zgłoszenia uwag.

Władze islandzkie udzieliły odpowiedzi w piśmie z dnia 15 lutego 2008 r. (zdarzenie nr 465549).

Urząd otrzymał jedną uwagę od zainteresowanej strony w dniu 23 kwietnia 2008 r. (zdarzenie nr 476888). W piśmie z dnia 20 maja 2008 r. (zdarzenie nr 477796) Urząd przekazał ją władzom islandzkim, dając im możliwość udzielenia odpowiedzi. Nie otrzymano żadnej formalnej (pisemnej) odpowiedzi na to pismo.

<sup>(7)</sup> Dz.U. C 96 z 17.4.2008, s. 3 i Suplement EOG nr 20 z 17.4.2008, s. 2.

<sup>(8)</sup> W celu uzyskania bardziej szczegółowych informacji dotyczących wymiany pism między Urzędem a władzami islandzkimi odsyła się do decyzji o wszczęciu formalnego postępowania wyjaśniającego.

<sup>(9)</sup> Zob. przypisy 7 i 8 powyżej.

## 2 Opis proponowanego środka

Islandzka ustawa portowa stanowiąca ramowy akt prawny – Ustawa portowa nr 61/2003 (zmieniona ustawami nr 11/2006 i nr 28/2007) umożliwia<sup>(10)</sup> finansowanie infrastruktury i obiektów portowych w portach będących własnością gmin, a także wypłacanie odszkodowań z tytułu ich uszkodzeń.

W celu uzyskania bardziej szczegółowych wyjaśnień odnośnych przepisów prawa dotyczących portów islandzkich odsyła się do decyzji Urzędu nr 658/07/COL o wszczęciu formalnego postępowania z dnia 12 grudnia 2007 r. Urząd będzie koncentrował się dalej na konkretnych przepisach, które wzbudziły zaniepokojenie i które były przedmiotem formalnego postępowania.

Są to następujące przepisy:

- a) Statki pilotowe: Przepis art. 24 ust. 2 lit. a) ustawy portowej z 2003 r. („ustawa z 2003 r.”), zgodnie z którym „koszty początkowe związane ze statkami pilotowymi, w przypadku gdy warunki w porcie i w jego pobliżu wymagają zastosowania takiego sprzętu zapewniającego bezpieczeństwo” można pokryć z funduszu. Na mocy tego przepisu fundusz może pokryć do 75 % tych kosztów początkowych.
- b) Instalacje nabrzeżne: Przepisy art. 24 ust. 2 lit. b) i c) ustawy z 2003 r. dotyczące wykorzystania środków funduszu do finansowania „instalacji nabrzeżnych”. Z funduszu można sfinansować do 90 % kosztów instalacji nabrzeżnych według postanowień lit. b) i do 40 % według postanowień lit. c).
- c) Odszkodowanie: Przepis art. 26 ust. 3 ustawy z 2003 r., na mocy którego porty kwalifikujące się do uzyskania wsparcia z funduszu zgodnie z art. 24 ustawy z 2003 r., mogą wystąpić o odszkodowanie z tytułu uszkodzeń, którym uległy ich instalacje technologiczne. Wysokość wypłacanej kwoty odszkodowania nie jest niczym ograniczona.
- d) Dźwigi/podnośniki dokowe: Przepis wprowadzony do art. 26 ust. 3 ustawy z 2003 r. ustawą zmieniającą z 2007 r., którego celem jest rozszerzenie zakresu szkód, z tytułu których operatorzy portowi mogą otrzymać odszkodowania, o uszkodzenia dźwigów/podnośników dokowych. Również w tym przypadku kwota odszkodowania nie jest ograniczona.

### 2.1 Podstawy do wszczęcia postępowania

W decyzji nr 658/07/COL Urząd wyraził wątpliwości, czy wsparcie na rzecz statków pilotowych można uznać za środek o charakterze ogólnym i za uzasadniony wydatek poniesiony

<sup>(10)</sup> Finansowanie w ramach nowych przepisów nie zostało jeszcze wdrożone.

przez państwo w związku z rozwojem systemu transportu morskiego w interesie publicznym. Nie może on wykluczyć, że wsparcie dla statków pilotowych można uznać za selektywne, ponieważ wsparcie publiczne na potrzeby inwestowania w majątek ruchomy i usługi operacyjne na ogół sprzyja niektórym przedsiębiorstwom.

Na podstawie dostępnych informacji Urząd nie mógł również ustalić, czy wsparcie dla instalacji nabrzeżnych można będzie uznać za środek o charakterze ogólnym.

Na koniec, Urząd wstępnie uznał, że odszkodowanie może stanowić pomoc państwa, jeśli przyznane zostało w odniesieniu do instalacji, które nie są środkiem ogólnym.

Urząd wyraził również wątpliwości, czy dane środki można uznać za zgodne z Porozumieniem EOG. Wątpliwości wzbudził (w szczególności) fakt, że odstępstwo, o którym mowa w art. 61 ust. 2 lit. b), okazało się nie mieć zastosowania w świetle rozszerzenia zakresu odszkodowania poza samo usuwanie szkód spowodowanych klęskami żywiołowymi, a także z uwagi na wyraźny brak zastosowania rozdziału dotyczącego pomocy regionalnej albo rozdziału dotyczącego przemysłu stoczniowego z wytycznych w sprawie pomocy państwa. Urząd zwrócił również uwagę, że wsparcie z funduszu nie przysługuje portom prywatnym i że brak jest sensownego uzasadnienia dla takiego rozróżnienia.

## 3 Uwagi stron trzecich

W piśmie z dnia 23 kwietnia 2008 r. Urząd otrzymał jedną uwagę od strony trzeciej. Stálsmiðjan, operator prywatnego portu w Reykjavíku, zgodził się ze wstępnym stanowiskiem Urzędu przedstawionym w decyzji o wszczęciu postępowania.

## 4 Uwagi władz islandzkich

W piśmie z dnia 15 lutego 2008 r. władze islandzkie stwierdziły, że pomimo zmian w prawodawstwie, zgodnie z przepisami przejściowymi ustawy z 2003 r. przepisy dotyczące wsparcia z funduszu „mogą być odroczone” i sytuacja prawna określona w ustawie portowej z 1994 r. miała być utrzymana do końca 2008 r. Urząd został również poinformowany, że obowiązywanie tego przepisu przejściowego zostało przedłużone ustawą nr 145/2007 i obecnie jest on stosowany do końca 2010 r.

Władze islandzkie uważają również, że „obiekty nabrzeżne” („hafnarmannvirki”) – określenie obejmujące środki będące przedmiotem postępowania – są uważane w Islandii za infrastrukturę publiczną służącą celom publicznym, która jest powszechnie dostępna i która stanowi integralną część portu.

W odniesieniu do środków będących przedmiotem formalnego postępowania władze islandzkie utrzymywały w szczególności, że statki pilotowe stanowią niezbędną część działalności i infrastruktury portu, w przypadku gdy wymagają tego warunki. Stwierdziły, że używa się ich wyłącznie dla potrzeb zapewnienia bezpieczeństwa (w tym w sytuacjach nadzwyczajnych), a w pewnych okolicznościach obowiązek użycia ich nakłada prawo. Władze podkreślają również, że używanie statków pilotowych jest obciążeniem dla portów ze względu na ich koszt. Także w kwestii instalacji nabrzeżnych władze islandzkie twierdzą, że są one częścią ogólnej infrastruktury portu nazywając je „konstrukcjami cumowniczymi”.

Władze islandzkie utrzymują również, że środki te nie zakłócają konkurencji ani nie wpływają na wymianę handlową między państwami EOG. Argument ten jest uzasadniony względami geograficznymi i nawiązuje do czasu podróży (wynoszącego 47 godzin) z Islandii do Europy kontynentalnej oraz do informacji przekazanych przez Federację Przemysłu Islandzkiego, według których „rzadko zdarza się, aby zagraniczne statki przyplwały do Islandii w celu przeprowadzenia ich remontu”. Chociaż władze islandzkie przyznają, że istnieje międzynarodowa konkurencja w dziedzinie remontu statków (a tym samym w eksploatacji podnośników i dźwigów dokowych oraz suchych doków), twierdzą one, że w Islandii taka konkurencja nie istnieje.

## II. OCENA

### 1 Występowanie pomocy państwa

Pomoc państwa w rozumieniu art. 61 ust. 1 Porozumienia EOG

Art. 61 ust. 1 Porozumienia EOG ma następujące brzmienie:

„Z zastrzeżeniem innych postanowień niniejszego Porozumienia, wszelka pomoc przyznawana przez państwa członkowskie WE, państwa EFTA lub przy użyciu zasobów państwowych w jakiegokolwiek formie, która zakłóca lub grozi zakłóceniem konkurencji poprzez sprzykanie niektórym przedsiębiorstwom lub produkcji niektórych towarów, jest niezgodna z funkcjonowaniem niniejszego Porozumienia w zakresie, w jakim wpływa na handel między Umawiającymi się Stronami.”

#### 1.1 Występowanie zasobów państwowych

Środek pomocy musi być przyznany przez państwo lub z zasobów państwowych.

Przewiduje się, że każdy z tych środków zapewnia portom wsparcie za pośrednictwem funduszu, którego zasoby pochodzą z islandzkiego skarbu państwa. Środki budżetowe przydzielone ze skarbu państwa stanowią zasoby państwowe w rozumieniu art. 61 ust. 1 Porozumienia EOG. Nie zmienia tego fakt, że pieniądze państwowe są wydawane za pośrednictwem funduszu.

Zgodnie z art. 26 ust. 1 ustawy z 2003 r. fundusz jest własnością państwa i Rada Portu (hafnaráð) funkcjonuje jako jego rada dyrektorów w imieniu ministra transportu. Rada Portu jest powoływana przez ministra transportu na mocy art. 4 ustawy nr 7/1996 w sprawie Islandzkiej Administracji Morskiej (lög um Siglingastofnun Íslands). Fundusz jest więc podmiotem prawa publicznego. Część środków finansowych funduszu pochodzi bezpośrednio z budżetu państwa zgodnie z decyzją Parlamentu. Zgodnie z art. 26 ust. 3 ustawy z 2003 r. Rada Portu rozporządza środkami funduszu zgodnie z zaleceniami Islandzkiej Administracji Morskiej i po zatwierdzeniu przez ministra transportu, jak zostało to dalej określone w pkt 1-3. Zgodnie z ust. 4 tego artykułu Administracja Morska jest odpowiedzialna za zarządzanie funduszem. Fundusz służy również wypełnianiu zadań publicznych jak określono w ustawie z 2003 r.

Urząd stwierdza w związku z tym, że wsparcie finansowe przyznane z funduszu może być przypisane państwu i stanowi zasoby państwowe w rozumieniu art. 61 ust. 1 Porozumienia EOG.

#### 1.2 Sprzykanie niektórym przedsiębiorstwom lub produkcji niektórych towarów

##### Selektywność

Środek pomocy musi być selektywny w tym sensie, że sprzyja „niektórym przedsiębiorstwom lub produkcji niektórych towarów”.

W tym kontekście należy rozstrzygnąć, czy gminy islandzkie jako odbiorcy finansowego wsparcia ze strony państwa są przedsiębiorstwami prowadzącymi działalność gospodarczą, czy też są organami publicznymi. Jak stwierdziła Komisja w swojej decyzji w sprawie „Wsparcia finansowego w zakresie infrastruktury w portach flamandzkich”<sup>(1)</sup> porty morskie nie tylko wypełniają zobowiązania w zakresie utrzymywania funkcjonującego systemu transportu morskiego, lecz są one również zaangażowane w działalność komercyjną, taką jak udostępnianie obiektów portowych i świadczenie usług.

Sam fakt, że do prowadzenia części tej działalności podmiot posiada ustawowe uprawnienia, nie przeszkadza, aby określić jako przedsiębiorstwo w rozumieniu art. 61 ust. 1 Porozumienia EOG. Według prawa konkurencji pojęcie przedsiębiorstwa obejmuje każdy podmiot prowadzący działalność gospodarczą, niezależnie od jego statusu prawnego i sposobu finansowania<sup>(2)</sup>. W celu ustalenia, czy dana działalność jest działalnością przedsiębiorstwa w rozumieniu art. 61 ust. 1, konieczne jest ustalenie charakteru tej działalności<sup>(3)</sup>. Zgodnie z utrwalonym orzecznictwem każda działalność polegająca na oferowaniu towarów lub usług na określonym rynku jest

<sup>(1)</sup> Pomoc państwa nr N 520/2003 s. 7.

<sup>(2)</sup> Zob. m.in. sprawy połączone C-159/91 i C-160/91 *Poucet i Pistre* [1993] Rec. I-637, pkt 17.

<sup>(3)</sup> Zob. m.in. sprawa C-364/92 *SAT Fluggesellschaft* [1994] Rec. I-43, pkt 19.

działalnością gospodarczą<sup>(14)</sup>. W zakresie, w jakim operatorzy portowi zaangażowani są więc w działalność gospodarczą, Urząd stoi na stanowisku, że środki są selektywne, ponieważ sprzyjają jedynie niektórym operatorom w określonym sektorze.

Komisja Europejska w swoim komunikacie w sprawie poprawy jakości usług w portach morskich<sup>(15)</sup> rozróżnia infrastrukturę publiczną (ogólną), infrastrukturę przeznaczoną dla określonych użytkowników i „obiekty naziemne”. Rozróżnienie to stanowi przydatną wskazówkę przy ustalaniu, czy władze portu, właściciele lub operatorzy prowadzą działalność gospodarczą. Stanowisko to jednak ulega ciągłym zmianom i Urząd uwzględnił nie tylko komunikat Komisji, lecz również późniejsze decyzje Komisji (w tym w szczególności sprawę dotyczącą wsparcia dla portów flamandzkich, o której mowa powyżej) oraz informacje przekazane przez władze islandzkie.

Finansowanie publiczne infrastruktury transportowej może prowadzić do podniesienia kwestii pomocy państwa na dwóch poziomach – na poziomie użytkowników ostatecznych infrastruktury i na poziomie podmiotu zarządzającego daną infrastrukturą lub jej operatora. Urząd stoi na stanowisku, że na ogół na poziomie użytkowników nie występują żadne elementy pomocy państwa w rozumieniu art. 61 ust. 1 Porozumienia EOG w przypadku gdy infrastruktura transportowa jest bezpośrednio finansowana i zarządzana przez państwo i jest dostępna dla wszystkich użytkowników na równych i niedyskryminacyjnych zasadach, ponieważ żadne konkretne przedsiębiorstwo lub produkcja nie wydaje się być traktowane w sposób uprzywilejowany, który zakłóca konkurencję i wpływa na wymianę handlową między państwami członkowskimi<sup>(16)</sup>. Urząd wyraża zadowolenie, że sytuacja taka ma miejsce w przypadku islandzkich portów.

Na poziomie podmiotu zarządzającego infrastrukturą transportową lub operatora tej infrastruktury – w danym przypadku są to władze portów będących własnością gmin – Urząd musi dokonać oceny, czy organ zarządzający infrastrukturą prowadzi działalność gospodarczą. Jak zwrócono uwagę powyżej, podmiot zarządzający portem prowadzi różnorodną działalność, której część może zostać uznana za działalność o charakterze gospodarczym. Konieczne jest więc rozróżnienie, na ile jest to możliwe, działalności, która ma charakter gospodarczy, od działalności, która nie ma takiego charakteru, oraz dokonanie oceny finansowania każdego rodzaju działalności odrębnie.

a) Statki pilotowe. Urząd uważa, że statki pilotowe są formą pomocy nawigacyjnej, która jest niezbędna do celów bezpie-

czeństwa w niektórych portach. Urząd zgadza się, że wydatki na statki pilotowe odgrywają ważną rolę w zakresie działalności państwa prowadzonej w interesie publicznym. Urząd stwierdza więc, że wsparcie związane ze statkami pilotowymi przyznaje się operatorom portowym nie jako przedsiębiorstwom prowadzącym działalność gospodarczą. Środek ten nie stanowi więc pomocy państwa w rozumieniu art. 61 ust. 1 Porozumienia EOG.

- b) Instalacje nabrzeżne. Chociaż można stwierdzić, że instalacje nabrzeżne mają charakter publiczny i są niezbędne do właściwego funkcjonowania portu służąc interesowi publicznemu, mogą one także służyć celom komercyjnym. Uwzględniając podejście Komisji do "infrastruktury cumowniczej" (włącznie z nabrzeżami) w sprawie dotyczącej portów flamandzkich<sup>(17)</sup>, Urząd przyjął wstępne stanowisko, że instalacje nabrzeżne stanowią część obiektów portowych mogących przynosić władzom portów dochody z działalności komercyjnej. Władze islandzkie nie przekazały informacji świadczących o tym, że eksploatacja instalacji nabrzeżnych odgrywa ważną rolę w kwestii działań państwa w interesie publicznym i że nie ma charakteru gospodarczego. Urząd jest więc zdania, że instalacje nabrzeżne ułatwiają działalność gospodarczą, co sprzyja operatorowi portowemu działającemu jako przedsiębiorstwo.
- c) Odszkodowanie za uszkodzenia dźwigów/podnośników dokowych i instalacji nabrzeżnych. Urząd podtrzymuje swoją opinię, że dźwigi/podnośniki dokowe są aktywami wykorzystywanymi do działalności gospodarczej, dzięki którym operatorzy portowi mogą ułatwić na przykład remonty statków. Zatem w zakresie, w jakim przepisy dotyczące odszkodowania umożliwiają władzom portu finansowanie naprawy uszkodzeń infrastruktury portowej wykorzystywanej do działalności gospodarczej, stanowią one środek selektywny sprzyjający przedsiębiorstwu (samym władzom portu). Urząd uważa więc, że rozszerzenie przepisów dotyczących odszkodowań na uszkodzenia podnośników, dźwigów dokowych i instalacji nabrzeżnych sprzyja konkretnym przedsiębiorstwom.

#### Korzyść

Środek musi przynosić beneficjentowi korzyści, które zwalniają go z kosztów zwykle pokrywanych z jego budżetu.

Właściciele portów będą musieli ponieść pewne koszty wynikające ze wsparcia udzielonego w ramach ustawy portowej, ponieważ wsparcie państwa może być udzielone na pokrycie od 40 do 60 % niezbędnych nakładów na instalacje nabrzeżne. Przedsiębiorstwa te będą jednak ponosić niższe koszty inwestycyjne niż przedsiębiorstwa, które nie korzystają z programu. Właściciele portów czerpią więc korzyść dzięki temu środkowi.

<sup>(14)</sup> Zob. m.in. sprawa C-35/96, *Komisja przeciwko Włochom* [1998] Rec. I-3851, pkt 36 i sprawa C-475/99, *Glöckner* [2001] Rec. I-8089, pkt 19.

<sup>(15)</sup> Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego i Rady, *Poprawa jakości usług w portach morskich: kluczowy aspekt dla transportu europejskiego*, COM(2001) 35 wersja ostateczna, sekcja 3.3.

<sup>(16)</sup> Zob. biała księga Komisji COM(1998) 466 wersja ostateczna z 22.7.1998 „Sprawiedliwa zapłata za korzystanie z infrastruktury: etapowe podejście do wspólnego systemu opłat za korzystanie z infrastruktury w UE”, rozdział 5, ust. 42-43.

<sup>(17)</sup> Ust. 46-50 sprawy N 520/2003.



Korzyść taka występuje również w odniesieniu do odszkodowania. Władze portów mogą otrzymać wsparcie państwa na naprawę uszkodzeń dźwigów/podnośników dokowych i instalacji nabrzeżnych. Rekompensuje to beneficjentom wsparcia finansowego koszty, jakie normalnie musieliby ponieść.

### 1.3 Zakłócenie konkurencji oraz wpływ na wymianę handlową między umawiającymi się stronami

Aby środek stanowił pomoc państwa, musi on zakłócać konkurencję i wpływać na wymianę handlową między umawiającymi się stronami.

Urząd podtrzymuje swoją opinię, że operatorzy dźwigów/podnośników dokowych i suchych doków, będących elementami infrastruktury portowej służącymi do remontu statków, biorą udział w konkurencji międzynarodowej. Ponadto, jak wspomniano w decyzji o wszczęciu formalnego postępowania, rynek usług portowych stopniowo otwiera się na konkurencję<sup>(18)</sup>. Komisja Europejska w swoim programie LeaderSHIP 2015<sup>(19)</sup> zauważyła, że komercyjne przedsiębiorstwa budownictwa okrętowego i remontów statków funkcjonują na rynku, który ma wymiar globalny, i konkurują ze sobą na całym świecie.

Urząd jest zdania, że wsparcie państwa zakłóca lub może zakłócać konkurencję, co jest poparte odpowiedzią otrzymaną od strony trzeciej. Władze islandzkie zgadzają się również (mimo, że według nich nie istnieje zakłócenie konkurencji), że w ustawie z 2003 r. rozrózono porty będące własnością państwa (które otrzymują wsparcie państwa) od portów prywatnych (które nie otrzymują wsparcia). Biorąc pod uwagę fakt, że część działalności portów wspieranych przez państwo ma charakter gospodarczy, można uznać, że w takim przypadku istnieje możliwość zakłócenia konkurencji.

Choć Urząd zgadza się, że z przyczyn geograficznych zakłócenie konkurencji ma prawdopodobnie mniejszy wpływ na wymianę handlową, niż w przypadku Europy kontynentalnej, to nie zgadza się jednak z władzami islandzkimi, że nie ma ono żadnego wpływu (lub żadnego potencjalnego wpływu) na wymianę handlową. Działalność taka, w szczególności usługi świadczone przedsiębiorstwom żegludowym i przedsiębiorstwom spedycyjnym, nie ma charakteru wyłącznie lokalnego ze względu na mobilność tych przedsiębiorstw. Istnieją wyznaczone szlaki żegludowe między Islandią i innymi państwami EOG i dlatego odbiorcy usług portowych mogą w pewnym zakresie wybierać miejsce (na przykład) przeprowadzenia rutynowego przeglądu lub wprowadzenia statku do basenu portowego w okresach, kiedy z niego nie korzystają.

<sup>(18)</sup> Komunikat w sprawie portów przytoczony w przyp. 15, sekcji 2.

<sup>(19)</sup> Komunikat Komisji do Rady, Parlamentu Europejskiego, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów LeaderSHIP 2015 – Przyszłość europejskiego przemysłu budowy i remontu statków – Konkurencyjność w pełnym tego słowa znaczeniu. COM(2003) 717 wersja ostateczna, sekcja 2.1.

Należy również zauważyć (na co zwróciła uwagę Komisja Europejska w sprawie projektu *JadeWeserPort*<sup>(20)</sup>), że w portach morskich wzrósł poziom inwestycji prywatnych do tego stopnia, że przedsiębiorstwo z innego państwa EOG może posiadać lub prowadzić konkurencyjne porty w Islandii. Udzielanie wsparcia państwa islandzkim operatorom portowym może więc wpłynąć na wymianę handlową przez oddziaływanie na takie prywatne inwestycje.

Urząd stwierdza więc, że ponieważ środek ten wzmocni pozycję beneficjentów w stosunku do innych konkurentów w EOG, środki takie zakłócają lub grożą zakłóceniem konkurencji i wpływają na wymianę handlową między umawiającymi się stronami.

### 1.4 Wniosek

Z powodów, o których mowa powyżej, Urząd uważa, że finansowanie instalacji nabrzeżnych i odszkodowanie z tytułu uszkodzeń instalacji nabrzeżnych i podnośników dokowych stanowi pomoc państwa w rozumieniu art. 61 ust. 1 Porozumienia EOG.

Urząd stwierdza również, że wsparcie przyznawane operatorom portowym na rzecz statków pilotowych nie stanowi pomocy państwa w rozumieniu art. 61 ust. 1 Porozumienia EOG.

## 2 Wymogi proceduralne

W myśl art. 1 ust. 3 w części I protokołu 3 „Urząd Nadzoru EFTA informowany jest, w czasie pozwalającym mu na przedstawienie uwag, o wszelkich zamiarach przyznania lub zmiany pomocy (...). Dane państwo nie może wprowadzać w życie projektowanych środków, dopóki procedura ta nie doprowadzi do wydania decyzji końcowej”.

Jak stwierdzono w decyzji o wszczęciu formalnego postępowania wyjaśniającego, władze islandzkie nie zgłosiły Urzędowi ustawy z 2003 r. w odniesieniu do wsparcia na rzecz instalacji nabrzeżnych i odszkodowań z tytułu uszkodzeń instalacji nabrzeżnych zanim środek został wprowadzony w życie. Ponadto zgłoszona zmiana przewidująca włączenie dźwigów dokowych do programu odszkodowań w 2007 r. weszła w życie w dniu 29 marca 2007 r. W swoich uwagach dotyczących decyzji Urzędu o wszczęciu formalnego postępowania wyjaśniającego władze islandzkie stwierdziły jednak, że zgodnie z przepisem przejściowym II ustawy z 2003 r. przepisy dotyczące pomocy państwa nie będą miały zastosowania do końca 2008 r. Ustawa nr 145/2007 przesuwa termin stosowania przepisów dotyczących pomocy państwa do końca 2010 r. Dlatego też, pomimo że ustawa weszła w życie, zastosowanie przepisów dotyczących pomocy państwa zawieszono w oczekiwaniu na ostateczną decyzję Urzędu. Urząd stwierdza więc, że władze islandzkie wypełniły swoje zobowiązania zgodnie z art. 1 ust. 3 w części I protokołu 3 w odniesieniu do tych środków.

<sup>(20)</sup> Sprawa pomocy państwa N 110/2008.

Wsparcie na rzecz statków pilotowych nie stanowi pomocy państwa, dlatego nie było obowiązku zgłaszania tego środka.

### 3 Zgodność pomocy

Środki wsparcia, które wchodzą w zakres art. 61 ust. 1 Porozumienia EOG są niezgodne z funkcjonowaniem Porozumienia EOG, chyba że kwalifikują się do zastosowania odstępstwa na mocy art. 61 ust. 2 lub 3 Porozumienia EOG.

Urząd ocenił więc środki na mocy art. 61 ust. 2 i 3 Porozumienia EOG w związku z wytycznymi w sprawie pomocy państwa<sup>(21)</sup>.

#### *Inwestycje w instalacje nabrzeżne*

Zgodnie z wytycznymi w sprawie krajowej pomocy regionalnej na lata 2007-2013 i mapą pomocy regionalnej dla Islandii początkowa pomoc na inwestycje może być przyznana w odniesieniu do kosztów kwalifikowalnych portom uwzględnionym w mapie pomocy regionalnej w wysokości do 15 % ekwiwalentu dotacji brutto („EDB”) (z dodatkiem w wysokości 20 % EDB w przypadku pomocy przyznawanej małym przedsiębiorstwom i do 10 % EDB w przypadku pomocy przyznawanej średnim przedsiębiorstwom). Wsparcie przekraczające te progi nie może być uznane za zgodne z wytycznymi w sprawie pomocy regionalnej na lata 2007-2013. W tym przypadku progi te nie są przestrzegane.

#### *Odszkodowanie z tytułu uszkodzeń instalacji nabrzeżnych i podnośników/dźwigów dokowych*

Pomoc przyznawana jako odszkodowanie nie jest związana z inwestycją, lecz jest środkiem dzięki któremu można zmniejszyć (lub wyeliminować) koszty, jakie przedsiębiorstwo normalnie musiałoby ponieść w związku ze swoją bieżącą działalnością. Urząd stwierdza więc, że jest to pomoc operacyjna.

Zdaniem Urzędu taka pomoc operacyjna nie mieści się w zakresie art. 61 ust. 2 lit. b) Porozumienia EOG, ponieważ nie ogranicza się ona do klęsk żywiołowych lub zdarzeń nadzwyczajnych.

Urząd uważa, że odszkodowanie z tytułu uszkodzeń podnośników i dźwigów dokowych trzeba ocenić na podstawie wytycznych Urzędu dotyczących pomocy państwa dla przemysłu stoczniowego. Jako *lex specialis* wytyczne dotyczące przemysłu stoczniowego wykluczają stosowanie wytycznych w sprawie pomocy regionalnej<sup>(22)</sup>. Wytyczne dotyczące prze-

mysłu stoczniowego obejmują pomoc dla „stoczni, jednostki powiązanej, właściciela statku lub strony trzeciej, której jest przyznana, bezpośrednio lub pośrednio, na budowanie, naprawianie lub przekształcanie statków”<sup>(23)</sup>. Wytyczne dotyczące przemysłu stoczniowego umożliwiają przyznanie pomocy na instalacje do naprawy statków jako pomocy na badania, rozwój i innowacje, pomocy restrukturyzacyjnej, pomocy przeznaczonej na tworzenie miejsc pracy, kredyty eksportowe, pomocy przeznaczonej na rozwój i regionalnej pomocy inwestycyjnej. Urząd uważa jednak, że odszkodowanie z tytułu uszkodzeń podnośników i dźwigów dokowych nie mieści się w żadnej z tych kategorii i dlatego nie może być uznane za zgodne z przepisami wytycznych dotyczących przemysłu stoczniowego.

Pomoc operacyjną na odszkodowania z tytułu uszkodzeń instalacji nabrzeżnych należy ocenić jako pomoc regionalną. Środek należy ocenić w oparciu zarówno o wytyczne w sprawie krajowej pomocy regionalnej na lata 2000-2006 i wytyczne w sprawie krajowej pomocy regionalnej na lata 2007-2013. Poprzednie wytyczne nie uwzględniały pomocy operacyjnej dla programów tego typu. Zgodnie z przepisami sekcji 5 obecnych wytycznych pomoc operacyjna powinna mieć zwykle charakter przejściowy i z upływem czasu ulegać ograniczeniu (pkt 68) lub być przyznana w najłagodniejszych regionach (pkt 69) lub przyznana na rekompensatę dodatkowych kosztów transportu (pkt 70). Na podstawie dostępnych dla Urzędu informacji przewidywane wsparcie na odszkodowania nie przewiduje takich ograniczeń i dlatego nie może być uznane za zgodne z wytycznymi w sprawie pomocy regionalnej na lata 2007-2013.

#### *Obowiązek świadczenia usług w ogólnym interesie gospodarczym zgodnie z art. 59 ust. 2 Porozumienia EOG*

W zakresie, w jakim dane środki wiążą się ze świadczeniem usług o charakterze gospodarczym, możliwe jest, że można je zakwalifikować do usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym („UOIG”). Takie UOIG mogą nie stanowić pomocy państwa zgodnie z zasadami *Altmark*<sup>(24)</sup> lub mogą stanowić pomoc zgodną z Porozumieniem EOG na mocy art. 59 ust. 2. Władze islandzkie nie twierdzą jednak, że finansowanie przyznawane jest w celu zapewnienia świadczenia UOIG; Urząd zwraca więc uwagę, że operatorów portowych nie zobowiązano do świadczenia takich usług i finansowanie nie jest przyznawane operatorom jako rekompensata kosztów poniesionych w związku ze świadczeniem usług. Środki te nie są więc zgodne z Porozumieniem EOG na podstawie art. 59 ust. 2.

#### *Bezpośrednia zgodność z art. 61 ust. 3 lit. c) Porozumienia EOG*

Zgodnie z art. 61 ust. 3 lit. c) Porozumienia EOG Urząd może uznać, że pomoc, która ułatwia rozwój niektórych rodzajów działalności gospodarczej jest zgodna z Porozumieniem EOG, wówczas gdy pomoc taka nie zmienia warunków wymiany handlowej w zakresie sprzecznym ze wspólnym interesem.

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

<sup>(22)</sup> Zob. wytyczne Urzędu Nadzoru EFTA w sprawie krajowej pomocy regionalnej na lata 2007-2013, pkt. 2.8, przyp. 8.

<sup>(23)</sup> Sprawa pomocy państwa N 554/06 – Niemcy, Rolandwerft dotycząca przystosowania podnośnika dokowego do podnoszenia cięższych statków i sprawa pomocy państwa C 612/06 – Niemcy, Volkswerft Stralsund, Dz.U. L 151 z 13.6.2007, s. 33, również dotycząca wydłużenia podnośnika dokowego.

<sup>(24)</sup> Sprawa C-280/00 *Altmark Trans GmbH* [2003] Rec. I-7747.

Urząd zwraca uwagę, że porty morskie odgrywają ważną rolę w EOG, niezbędną do ułatwienia zrównoważonego i trwałego systemu transportu oraz pełnią funkcję ośrodków rozwoju regionalnego. Urząd zauważa również, że porty odgrywają ważną rolę w ułatwianiu wymiany handlowej i mogą wspomagać proces zastępowania transportu drogowego środkami transportu bardziej przyjaznymi dla środowiska naturalnego. Urząd przyznaje też, że lepsza infrastruktura portowa nie powstanie wyłącznie dzięki środkom rynkowym i że nieunikniona jest pewna forma interwencji państwa.

W ustawie portowej dokonano jednak rozróżnienia między prywatnymi portami i portami będącymi własnością gmin, ponieważ wyłącznie te drugie mogą ubiegać się o wsparcie w ramach tego programu. Chociaż nie wydaje się, aby rozróżnienie to pociągało za sobą naruszenie przepisów Porozumienia EOG dotyczących swobodnego przepływu, kwestia dyskryminacji sektora prywatnego w stosunku do sektora publicznego w sprawie pomocy zgodnie z Traktatem WE została zbadana przez Trybunał Sprawiedliwości w orzeczeniu w sprawie *Falck*. Podkreśliwszy, że odpowiedzialność za przyznawanie pomocy spoczywa głównie na danym rządzie, Trybunał Sprawiedliwości uściślił rolę Komisji w następujący sposób: „prawdą jest, że [...] chociaż środek pomocy może sprzyjać jednemu przedsiębiorstwu w stosunku do innego, Komisja nie może zatwierdzić pomocy, której przyznanie może doprowadzić do wyraźnej dyskryminacji sektora prywatnego w stosunku do sektora publicznego. W takim przypadku przyznanie pomocy zakłóciłoby konkurencję w zakresie sprzecznym ze wspólnym interesem”.<sup>(25)</sup>

Dlatego też, nawet jeśli pomoc można zatwierdzić na mocy Porozumienia EOG, Urząd uważa, że program nie może być zgodny z funkcjonowaniem Porozumienia EOG, ponieważ bez obiektywnego uzasadnienia sprzyja wyłącznie przedsiębiorstwom, które są własnością państwa.

W oparciu o powyższą ocenę Urząd stwierdza więc, że inwestycja w instalacje nabrzeżne i odszkodowania z tytułu uszkodzeń podnośników i dźwigów dokowych oraz instalacji nabrzeżnych są niezgodne z funkcjonowaniem Porozumienia EOG.

#### 4 Wniosek

Z wyjątkiem finansowania statków pilotowych nie stanowiącego pomocy państwa, środki pomocy są niezgodne z funkcjonowaniem Porozumienia EOG z powodów wymienionych powyżej.

Zgodnie z dostępnymi dla Urzędu informacjami program nie został jeszcze wdrożony, co oznacza, że nie wypłacono jeszcze żadnej pomocy potencjalnym beneficjentom w ramach programu,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

#### Artykuł 1

Urząd Nadzoru EFTA uważa, że art. 24 ust. 2 lit. a) ustawy portowej, zgodnie z którym przyznawane jest wsparcie na „koszty początkowe związane ze statkami pilotowymi, w przypadku gdy warunki w porcie i jego pobliżu wymagają takiego sprzętu zapewniającego bezpieczeństwo”, nie stanowi pomocy państwa w rozumieniu art. 61 Porozumienia EOG.

#### Artykuł 2

Art. 24 ust. 2 lit b) i c) ustawy portowej dotyczący inwestycji w instalacje nabrzeżne i art. 26 ust. 3 ustawy portowej dotyczący odszkodowań z tytułu uszkodzeń konstrukcji portowych objętych zakresem art. 24 ust. 2 lit b) i podnośników i dźwigów dokowych stanowią pomoc państwa w rozumieniu art. 61 ust. 1 Porozumienia EOG.

Te środki pomocy są więc niezgodne z funkcjonowaniem Porozumienia EOG.

#### Artykuł 3

Środki, o których mowa w art. 2 powyżej, nie mogą zostać wdrożone.

#### Artykuł 4

Niniejsza decyzja jest skierowana do Republiki Islandii.

#### Artykuł 5

Jedynie wersja w języku angielskim jest autentyczna.

Sporządzono w Brukseli dnia 15 lipca 2009 r.

W imieniu Urzędu Nadzoru EFTA

Per SANDERUD  
Przewodniczący

Kristján Andri STEFÁNSSON  
Członek Kolegium

<sup>(25)</sup> Sprawa 304/85 *Falck przeciwko Komisji* [1987] Rec. 871, pkt. 27. Zob. również sprawa T-244/94 *Wirtschaftsvereinigung Stahl* [1997] Rec. II-1963 i sprawa T-239/94 *EISA* [1997] Rec. II-1839, pkt. 100.