II

(Akty přijaté na základě Smlouvy o ES a Smlouvy o Euratomu, jejichž uveřejnění není povinné)

ROZHODNUTÍ

KOMISE

ROZHODNUTÍ KOMISE

ze dne 13. ledna 2009

o státní podpoře C 22/07 (ex N 43/07) ohledně rozšíření režimu, kterým se osvobozují námořní dopravní společnosti od placení daně z příjmu a příspěvků na sociální zabezpečení námořníků v Dánsku, na hloubení pomocí plovoucích bagrů a pokládku kabelů

(oznámeno pod číslem K(2008) 8886)

(Pouze dánské znění je závazné)

(Text s významem pro EHP)

(2009/380/ES)

KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ,

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského společenství, a zejména na čl. 88 odst. 2 první pododstavec této smlouvy,

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

poté, co vyzvala zúčastněné strany k podání připomínek v souladu s výše uvedenými ustanoveními [1] a s ohledem na tyto připomínky,

vzhledem k těmto důvodům:

1. POSTUP

(1) Dopisem ze dne 15. ledna 2007 [2] uvědomilo Dánsko Komisi o změně režimu, kterým se vlastníci lodí v Dánsku osvobozují od placení daně z příjmu za jejich námořníky (tzv. režimu DIS). Režim DIS Komise povolila rozhodnutím ze dne 13. listopadu 2002 [3].

(2) Oznámená změna byla zaregistrována pod číslem N 43/07. Dopisem ze dne 27. března 2007 [4] předalo Dánsko Komisi nové informace požadované dopisem ze dne 20. března 2007 [5].

(3) Dopisem ze dne 10. července 2007 [6] Komise informovala Dánsko o zahájení formálního vyšetřovací řízení podle čl. 4 odst. 4 nařízení Rady č. 659/1999 ze dne 22. března 1999, kterým se stanoví prováděcí pravidla k článku 93 Smlouvy o ES (dále jen „nařízení o řízení ohledně státní podpory“) [7]. Dánsko předložilo své připomínky dopisem ze dne 5. září 2007 [8].

(4) Rozhodnutí Komise zahájit řízení bylo zveřejněno v *Úředním věstníku Evropské unie* [9]. Tímto rozhodnutím Komise vyzvala zúčastněné strany k předkládání připomínek k opatřením, která jsou předmětem šetření.

[1] Úř. věst. C 213, 12.9.2007, s. 22.
[2] Zaevidováno pod číslem TREN(2007) A/21157.
[3] Znění rozhodnutí ve věci N 116/98 je dostupné v úředním jazyce na následující internetové adrese: http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/transports-1998/nn116-98.pdf
[4] Zaevidováno pod číslem TREN(2007) A/28077.
[5] Zaevidováno pod číslem TREN(2007) D/306985.
[6] Zaevidováno pod číslem C(2007) 3219 v konečném znění.
[7] Úř. věst. L 83, 27.3.1999, s. 1.
[8] Zaevidováno pod číslem TREN(2007) A/41561.
[9] Viz poznámku pod čarou 1.

(5) Komise obdržela připomínky od následujících zúčastněných stran: Evropského sdružení provozovatelů plovoucích bagrů, Svazu provozovatelů námořních plavidel Evropského společenství, Komory britské lodní dopravy, Norského sdružení vlastníků lodí, *Armateurs de France*, *Alcatel-Lucent* a Dánského sdružení vlastníků lodí. Komise předala jejich připomínky Dánsku, které dostalo příležitost na ně reagovat. Dánsko zaslalo své připomínky dopisem ze dne 9. ledna 2008 ([10]).

2. PODROBNÝ POPIS OZNÁMENÝCH OPATŘENÍ

(6) Popis oznámených opatření již byl uveden ve výše zmíněném rozhodnutí ze dne 10. července 2007.

2.1 Popis oznámené změny režimu DIS

(7) Hlavním účelem oznámených opatření (návrh zákona č. L 110 (2006-07), oddíl 11) je rozšířit tzv. režim DIS na námořníky pracující na plavidlech pro pokládku kabelů a na plovoucích bagrech.

(8) Pokud jde o plavidla pro pokládku kabelů, jejich činnosti dosud nebyly způsobilé pro režim DIS, ačkoli podle dánských právních předpisů bylo povoleno plavidla pro pokládku kabelů zapsat do rejstříku DIS.

(9) Dánsko chce, aby plavidla pro pokládku kabelů mohla od nynějška požívat výhod režimu DIS v plném rozsahu.

(10) Pokud jde o plovoucí bagry, výnos ze dne 27. května 2005 o uplatňování režimu DIS (dále jen „výnos“) stanoví, co lze v rámci tohoto odvětví s ohledem na stanovení pravidel pro způsobilost činností plovoucích bagrů považovat za námořní dopravu. Podle oddílu 13 výnosu lze za námořní dopravu považovat tyto činnosti plovoucích bagrů:

1. plavbu mezi přístavem a místem těžby;

2. plavbu mezi místem těžby a místem, kde dojde k vykládce vytěženého materiálu, včetně samotné vykládky;

3. plavbu mezi místem vykládky a přístavem;

4. plavbu na místech těžby a mezi nimi;

5. plavbu na žádost orgánů veřejné správy za účelem pomoci v souvislosti s odstraňováním ropných skvrn apod.

(11) Podle stávajících dánských právních předpisů nemohou být plovoucí bagry pro těžbu písku zapsány do rejstříku DIS. Plovoucí bagry pro těžbu písku proto nemohou splňovat základní podmínky k přihlášení do režimu DIS. Jelikož jsou navíc plovoucí bagry pro těžbu písku do určité míry používány například i ke stavebním pracím v teritoriálních vodách, bylo pro Dánsko obtížné zahrnout plovoucí bagry pro těžbu písku do všeobecného systému čistých mezd. Dánsko se namísto toho rozhodlo, že bude posádku plovoucích bagrů pro těžbu písku zdaňovat podle obecných pravidel a následně po splnění příslušných podmínek vracet daň vlastníkům plavidel.

(12) Režim DIS se tak nepřímo vztahuje i na odvětví hloubení pomocí plovoucích bagrů, které požívá stejných výhod jako námořní dopravní společnosti provozující plavidla zapsaná v rejstříku DIS.

2.2 Popis stávajícího režimu DIS

(13) Režim DIS byl popsán ve výše zmíněném rozhodnutí Komise ze dne 10. července 2007 ([11]).

(14) Stávající režim spočívá ve výjimce – pro vlastníky lodí – z placení příspěvků na sociální zabezpečení a daň z příjmů za námořníky, kteří pracují na lodích zapsaných do dánského mezinárodního námořního rejstříku *Dansk Internationalt Skibsregister* (dále jen „rejstřík DIS“), jsou-li dané lodě využívány pro obchodní přepravu osob či zboží.

(15) Komise připomíná, že rejstřík DIS byl zaveden zákonem č. 408 ze dne 1. července 1988 a nabyl účinnosti dne 23. srpna 1988. Byl navržen proto, aby se zabránilo rušení registrace plavidel v dánském národním lodním rejstříku a následné registraci v rejstřících třetích zemí.

(16) Platí podmínka, že při stanovení mezd se bere v úvahu daňová výjimka. Daňová výhoda tak plyne lodní společnosti, a nikoli jednotlivým námořníkům.

([10]) Zaevidováno pod číslem TREN(2008) A/80508.

([11]) Zaevidováno pod číslem K(2007) 3219 v konečném znění.

(17) Režim DIS byl nicméně Komisí schválen dne 13. listopadu 2002.

(18) Dánsko také v současnosti uplatňuje ještě jeden režim ve prospěch provozovatelů námořní dopravy: daňový režim na základě tonáže ([12]).

2.3 **Rozpočet**

(19) Celkový rozpočet režimu DIS činí přibližně 600 milionů dánských korun.

3. **DŮVODY ZAHÁJENÍ VYŠETŘOVACÍHO ŘÍZENÍ**

3.1 **Pochybnosti o slučitelnosti opatření ohledně pokládky kabelů**

(20) V rozhodnutí o zahájení vyšetřovacího řízení vyslovuje Komise názor, že by měla přezkoumat potenciální ekonomické důsledky, které může rozšíření režimu DIS mít na dané odvětví. Dotyčným odvětvím je pokládka telekomunikačních nebo energetických kabelů na mořské dno a opravy stávajících kabelů na mořském dně.

(21) Komise měla za to, že je nemožné danou cestu po moři rozlišit na část spadající pod pojem námořní doprava a na část mimo působnost tohoto pojmu. Spíše se klonila k názoru, že je pro všechny druhy námořních činností třeba provést celkové hodnocení, aby se zjistilo, zda určitá posuzovaná cesta po moři zcela spadá pod pojem námořní doprava.

(22) Komise proto ve svém rozhodnutí o zahájení formálního vyšetřovacího řízení vyjádřila názor, že pokládku podmořských kabelů nelze vykládat jako překrývání služeb námořní dopravy a vlastní pokládky podmořských kabelů.

(23) Plavidla pro pokládku kabelů většinou nepřepravují kabelové bubny z jednoho přístavu do druhého či z jednoho přístavu na pobřežní zařízení na volném moři, což je definice námořní dopravy stanovená nařízeními Rady (EHS) č. 4055/86 ze dne 22. prosince 1986 o uplatňování zásady volného pohybu služeb v námořní dopravě mezi členskými státy a mezi členskými státy a třetími zeměmi ([13]) a (EHS) č. 3577/92 ze dne 7. prosince 1992 o uplatňování zásady volného pohybu služeb v námořní dopravě v členských státech (námořní kabotáž) ([14]). Namísto toho plavidla pro pokládku kabelů provádějí na přání zákazníka pokládku kabelů z určeného místa na jednom pobřeží na určené místo na jiném pobřeží. Nezdá se tudíž, že by plavidla pro pokládku kabelů prováděla přímé služby námořní dopravy ve smyslu těchto nařízení ES, tzn. přepravu zboží po moři mezi jakýmkoli přístavem členského státu a jakýmkoli přístavem nebo zařízením na moři jiného členského státu. Přestože taková plavidla mohou příležitostně převážet zboží po moři, jak je stanoveno v nařízeních (EHS) č. 4055/86 a (EHS) č. 3577/92, představuje očividně tato činnost, která odpovídá definici námořní dopravy, pouze vedlejší činnost doplňující jejich hlavní činnost, která spočívá v pokládce kabelů.

(24) Navíc Komise v dané fázi uvedla, že se dosud nepotvrdilo, že by společnosti zabývající se pokládkou kabelů se sídlem ve Společenství zasáhla tatáž omezení jako provozovatele námořní dopravy na světovém trhu. Podle Komise není zřejmé, zda jsou plavidla Společenství pro pokládku kabelů vystavena konkurenci plavidel plujících pod cizí vlajkou ve stejné míře, jako se to děje v námořní dopravě.

(25) Komise tak v rozhodnutí o zahájení vyšetřovacího řízení vyslovuje názor, že pokládka kabelů nemůže být pokládána za námořní dopravu, a nemá tudíž nárok na státní podporu námořní dopravě ve smyslu pokynů Společenství pro státní podporu námořní dopravě (dále jen „pokyny“) ([15]).

3.2 **Pochybnosti o slučitelnosti opatření ohledně hloubení pomocí plovoucích bagrů**

(26) V rozhodnutí o zahájení vyšetřovacího řízení je uvedeno, že Komise má vážné pochyby, zda všechny činnosti plovoucích bagrů, na které se daný režim vztahuje, skutečně představují námořní dopravu ve smyslu pokynů. Komise tak vyjádřila názor, že je možné, že ne všechny tyto činnosti plovoucích bagrů jsou způsobilé pro státní podporu námořní dopravě.

4. **PŘIPOMÍNKY DÁNSKA K ROZHODNUTÍ O ZAHÁJENÍ VYŠETŘOVACÍHO ŘÍZENÍ**

4.1 **Připomínky ohledně pokládky kabelů**

(27) Pokud jde o plavidla pro pokládku kabelů, Dánsko zdůrazňuje, že útvary Komise dopisem ze dne 11. srpna 2006 ([16]) ujistily Dánsko, že se na plavidla pro pokládku kabelů mohou vztahovat dotyčná opatření státní podpory za předpokladu, že je splněn požadavek 50 % námořní dopravy.

([12]) Věc NN 116/98 schválená rozhodnutím Komise ze dne 13. listopadu 2002. Text rozhodnutí je dostupný v úředním jazyce na následující internetové adrese: http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids/transports-1998/nn116-98.pdf

([13]) Úř. věst. L 378, 31.12.1986, s. 1.

([14]) Úř. věst. L 364, 12.12.1992, s. 7.

([15]) Úř. věst. C 13, 17.1.2004, s. 3.

([16]) Zaevidováno pod číslem TREN(2006) D/212345.

(28) Podle Dánska Komise uvedla, že pokládku kabelů lze postavit na stejnou úroveň jako námořní dopravu, co se týče té části činností těchto plavidel, která zahrnuje přepravu kabelových bubnů z přístavu nakládky na určité místo na volném moři, kde má být pokládka kabelu zahájena, přičemž se má za to, že poměr činností představujících námořní dopravu k veškerým činnostem je nutno vypočítat na základě vzdálenosti, kterou plavidlo urazí, aniž by provádělo pokládku kabelu.

(29) Navíc Dánsko zdůrazňuje, že nechápe, proč Komise ve svém dopisu ze dne 10. července 2007 vyjadřuje názor, že pokládka kabelů nemůže představovat kombinaci námořní dopravy a dalších činností, a trvá na tom, že tento názor je v rozporu s dopisem útvarů Komise ze dne 11. srpna 2006.

4.2 **Připomínky ohledně hloubení pomocí plovoucích bagrů**

(30) Podle Dánska pokyny umožňují rozdělit celkovou činnost plovoucích bagrů na námořní dopravu a další činnosti. Dánsko tudíž nechápe, proč nelze podobně rozdělit činnost plavidel pro pokládku kabelů.

(31) Dánsko zdůrazňuje, že rozsudek Soudního dvora ve věci C-251/04, zmíněný Komisí v jejím rozhodnutí o zahájení vyšetřovacího řízení, nemění podklad pro ujištění, které mu Komise poskytla výše zmíněným dopisem ze dne 11. srpna 2006. Podle Dánska Soudní dvůr objasnil otázku, zda se na činnosti vlečných členů vztahuje nařízení (EHS) č. 3577/92, a dospěl k závěru, že tomu tak není. Dánsko má za to, že dotyčný rozsudek není relevantní pro uplatnění pokynů na plavidla pro pokládku kabelů.

(32) Dánské orgány uvádějí, že pokyny se týkají nejen námořní dopravy, jak ji definují nařízení č. 4055/86 a 3577/92, ale „… *také se v určitých částech týkají vlečení plavidel a hloubení pomocí plovoucích bagrů*.“

(33) Podle pokynů tvoří nejméně 50 % všech činností námořní dopravu, která je podle mínění dánských orgánů pro plovoucí bagry definována v pokynech jako „… *přeprava vytěženého materiálu po moři* …“. Podle dánských orgánů by měly být pokyny vykládány tak, že přepravu vytěženého materiálu po moři kvalifikují jako námořní dopravu.

(34) Dánsko také zpochybňuje iniciativu Komise jednostranně rozšířit rozsah vyšetřovacího řízení i na oblasti, které nejsou uvedeny v oznámení, které je předmětem vyšetřování, jež, jak se zdá, Komise provádí ([17]). Podle Dánska není v kapitole II nařízení o řízení ohledně státní podpory žádné ustanovení o oznámené podpoře, které by Komisi umožňovalo zahrnout do vyšetřování již existující opatření státní podpory. Pokud chce Komise vyšetřovat stávající opatření státní podpory, měla by tak podle názoru Dánska učinit podle kapitoly V uvedeného nařízení o postupu ohledně stávajících režimů podpory.

(35) Dánsko uvádí, že oznámilo změny dne 21. ledna 2005 ve formě dvou návrhů zákonů, které vláda předložila parlamentu dne 12. ledna 2005 (návrh zákona o zdanění námořníků a návrh zákona, kterým se mění zákon o zdanění na základě tonáže). Podle Dánska lze tyto dva návrhy zákonů považovat za schválené Komisí, a to z těchto dvou důvodů:

— Za prvé proto, že, jak tvrdí dánské orgány, Komise nereagovala na dopis od stálého zastoupení ze dne 21. ledna 2005 ve lhůtě stanovené nařízením o řízení ohledně státní podpory.

— Za druhé, útvary Komise následně potvrdily, že dotyčné změny jsou v souladu s pokyny.

(36) Proto Dánsko tvrdí, že zákon o zdanění námořníků ve znění z jara roku 2005 představuje opatření státní podpory schválené podle práva EU.

(37) Dánsko tudíž vyvozuje závěr, že vyšetřovací řízení se může vztahovat pouze na údajně jediné oznámené opatření, tzn. na možné zahrnutí námořníků pracujících na plavidlech pro pokládku kabelů do režimu DIS.

(38) Co se týče plovoucích bagrů, dánská vláda uvádí, že dne 13. prosince 2006 přijala zákon, kterým se mění zákon o zdanění námořníků. Změna dotyčného zákona o zdanění námořníků byla oznámena dne 15. ledna 2007.

(39) Dánsko se domnívá, že přeprava vytěženého materiálu na otevřeném moři představuje námořní dopravu pro účely pokynů. Na plovoucí bagry se tudíž pokyny vztahují bez ohledu na obsah nařízení (EHS) č. 4055/86 a (EHS) č. 3577/92, pokud plovoucí bagry provádějí námořní dopravu (definovanou podle názoru Dánska jako „*přeprava vytěženého materiálu po moři*“) nejméně z 50 % své provozní doby.

([17]) Tisková zpráva Komise IP/07/1047 ze dne 10. července 2007.

(40) Dánské orgány dodávají, že na činnosti v rámci „omezené námořní dopravy" se režimy podpory poskytované dánským státem nevztahují. „Omezenou námořní dopravou" se rozumí například činnosti v přístavech a fjordech. Těžba či hloubení prováděné v přístavech a fjordech nebo v jejich blízkosti proto vždy spadá mimo rozsah režimu DIS. Totéž platí pro případy, kdy plavidlo stojí na místě.

(41) Dánské orgány vysvětlují, že v praxi se těžba a hloubení často (respektive nejčastěji) provádí pomocí plovoucích korečkových bagrů, které nemají vlastní motory, a tak spadají mimo rozsah režimu DIS i z tohoto důvodu. Na plavidla s vlastním pohonem se může režim DIS vztahovat. Nicméně plavidla používaná ke stavebním činnostem prováděným na moři jsou z režimu DIS také vyloučena. Za stavební činnosti se považují výstavba a opravy přístavů, přístavních hrází a mol, mostů, vrtných plošin pro těžbu ropy, větrných parků a dalších zařízení na moři.

5. NÁZORY VYJÁDŘENÉ ZÚČASTNĚNÝMI STRANAMI

5.1 Evropské sdružení provozovatelů plovoucích bagrů (dále jen „EUDA")

(42) Podle názoru EUDA zavedla Komise pro státní podporu na činnosti plovoucích bagrů mnohem přísnější režim, než jaký platil podle pokynů z roku 1997. EUDA podporuje udržování flotily plovoucích bagrů ve Společenství, ale zároveň vyslovuje dvě všeobecné obavy:

— Za prvé, EUDA podporuje názor, že námořní klastr evropského odvětví hloubení pomocí plovoucích bagrů by měl mít možnost požívat státní podpory podle pokynů ve všech případech, kdy je vystaven konkurenci plavidel třetích zemí.

— Za druhé, EUDA se domnívá, že státní podpora schválená Komisí na základě pokynů by neměla námořní klastr evropského odvětví hloubení pomocí plovoucích bagrů zbytečně zatěžovat nadměrnou administrativou.

5.2. Svaz provozovatelů námořních plavidel Evropského společenství (ECSA)

(43) ECSA se domnívá, že přístup Komise je velmi teoretický a nezohledňuje cíle a obsah pokynů.

(44) Podle názoru ECSA jsou pokyny přímo založeny na předpokladu, že podstatnou část činnosti plovoucích bagrů představuje námořní doprava. ECSA se domnívá, že plovoucí bagry a plavidla pro pokládku kabelů přepravují vytěžený materiál a kabely z bodu A do bodu B. V tomto ohledu by podle mínění ECSA byl bod nakládky a vykládky irelevantní.

(45) ECSA zdůrazňuje, že zahrnutí přepravních činností plovoucích bagrů a plavidel pro pokládku kabelů do působnosti pokynů je v plném souladu s cíli pokynů, protože tato specializovaná plavidla také působí na globálním trhu s ostrou celosvětovou konkurencí a v rámci globálního trhu práce.

5.3 Komora britské lodní dopravy

(46) Komora britské lodní dopravy (*Chamber of British Shipping*) zdůrazňuje, že pokyny potvrzují, že způsobilé i nezpůsobilé činnosti plovoucích bagrů mohou být ve skutečnosti prováděny týmž plavidlem, a musí být tudíž rozlišovány. Proto Komora britské lodní dopravy vyjadřuje znepokojení nad vyjádřením, že „*Komise považuje za nemožné rozlišit danou činnost na část spadající pod pojem námořní doprava a na část mimo působnost tohoto pojmu*".

(47) Podle názoru Komory britské lodní dopravy není třeba rozlišovat mezi dopravou zboží nebo cestujících prováděnou do nějakého místa nebo z nějakého místa uvedeného na seznamu přístavů a zařízení na moři a takovou dopravou do jiných konkrétních míst na moři. Komora vyjadřuje znepokojení nad tím, že, jak se zdá, je zaváděno nové rozlišující kritérium týkající se účelu, za kterým je přeprava nákladu nebo cestujících prováděna. Proto se domnívá, že motiv zákazníka není relevantní pro určení způsobilosti provozování lodní dopravy. Komora britské lodní dopravy vysvětluje, že konkrétní místo určení přepravovaného materiálu je většinou určováno zákazníkem v závislosti na jeho dalším využití a/nebo podle ekologických nebo jiných povolení.

(48) Co se týče popisu normálního provozu plavidla pro pokládku kabelů uvedeného v oznámení zveřejněném v *Úředním věstníku Evropské unie*, Komora britské lodní dopravy nesouhlasí s předběžným posouzením Komise: podle tohoto posouzení nakládají plavidla pro pokládku kabelů v přístavních zařízeních náklad svých zákazníků tvořený kabelem a převážejí jej do řady jiných míst, mezi něž mohou patřit další přístavy, kde jej vykládají průběžnou pokládkou na mořské dno nebo pod jeho povrch.

5.4 Norské sdružení vlastníků lodí

(49) Podle Norského sdružení vlastníků lodí by Komise měla pojem „námořní doprava" vykládat pružně, vzhledem k tomu, že společnosti provádějící pokládku kabelů a hloubení pomocí plovoucích bagrů mají tutéž mezinárodní mobilitu a jsou vystaveny stejným silám celosvětové konkurence jako klasická „námořní doprava".

(50) Podle názoru tohoto sdružení představuje přeprava a pokládka kabelu z bodu A do bodu B současnou a nedílnou činnost, při které je kabel postupně „vykládán“ na mořské dno.

(51) Podobně se Norské sdružení vlastníků lodí domnívá, že doprava, jejímž cílem je odvoz usazenin pocházejících z hloubení pomocí plovoucích bagrů, musí být považována za dopravu, přestože místem hloubení a/nebo vykládky není přístav ani zařízení na moři.

5.5 **Armateurs de France**

(52) Podle společnosti *Armateurs de France* není definice námořní dopravy, na kterou odkazují pokyny, v nařízeních (EHS) č. 3577/92 a (EHS) č. 4055/86 vymezená stejně. Definice námořní dopravy pro účely související se státní podporou tudíž nemusí být stejná jako definice uvedená ve zmíněných nařízeních. Společnost *Armateurs de France* se nicméně domnívá, že definice uvedená v nařízení (EHS) č. 3577/92 je chápána jako nikoli zcela vyčerpávající. Podle společnosti *Armateurs de France* tudíž pokyny nevylučují pokládku kabelů a hloubení pomocí plovoucích bagrů z pojmu námořní dopravy.

(53) Podle názoru společnosti *Armateurs de France* není rozsudek Soudního dvora ze dne 11. ledna 2007 ve věci C-251/04 pro dotyčné činnosti relevantní, protože pokládku kabelů nebo hloubení pomocí plovoucích bagrů nevylučuje z námořní dopravy. Společnost *Armateurs de France* zdůrazňuje, že tyto činnosti nejsou služby „související, doplňkové nebo pomocné ve vztahu k poskytování služeb námořní dopravy“ ve smyslu zmíněného rozsudku, nýbrž představují námořní přepravu zboží zařízení umístěných na volném moři nebo z těchto zařízení.

(54) Společnost *Armateurs de France* je toho názoru, že pokud by pokyny měly být vykládány tak, že pouze čistá námořní doprava může být způsobilá pro státní podporu námořní dopravě, potom by takový výklad teoreticky vylučoval z působnosti pokynů i plavidla, která plují prázdná zpět poté, co přepravila zboží. Jelikož pokyny již zahrnují vlečné čluny a plovoucí bagry v případě, že více než 50 % činností skutečně provedených vlečným člunem za daný rok představuje námořní dopravu, mělo by být podle společnosti *Armateurs de France* toto pojetí rozšířeno na všechna obslužná plavidla, jako jsou plovoucí bagry a plavidla pro pokládku kabelů.

5.6 **Alcatel-Lucent**

(55) Společnost *Alcatel-Lucent* zdůrazňuje význam plavidel pro pokládku kabelů na námořním trhu práce, přičemž bere v úvahu potřebu vysoké úrovně technických znalostí v tomto oboru. Podle názoru společnosti *Alcatel-Lucent* zaměstnávají plavidla pro pokládku kabelů nejkvalifikovanější pracovníky na námořním trhu práce. Proto rozšíření režimu DIS na plavidla pro pokládku kabelů splňuje cíl státní podpory námořní dopravě definovaný v pokynech, jelikož by zajistilo vysoce kvalitní zaměstnání v Evropě pro evropské námořní pracovníky. Vinou krize na telekomunikačním trhu se počet plavidel pro pokládku telekomunikačních kabelů pod vlajkou Společenství snížil z 80 na 35 plavidel, která musí čelit konkurenci plavidel zaregistrovaných pod cizí vlajkou.

(56) Trh je globální. V době vrcholné poptávky po nových připojeních k Internetu dosahovala pokládka kabelů 100 000 km ročně, poté se mezi lety 2003 a 2006 snížila na 20 000 km ročně a nyní se blíží 50 000 až 70 000 km ročně.

(57) Vzhledem k tomu, že mezi kabelové spoje patří i transoceánské trasy a že největší plavidla pro pokládku kabelů mohou pojmout kabelové bubny obsahující jen asi 3 000 km kabelů, je společnost *Alcatel-Lucent* toho názoru, že nejvýznamnější činnost plavidel pro pokládku kabelů spočívá v přepravě kabelových bubnů z výrobního závodu na místo na moři, kde má být kabel napojen a od něhož bude položen na mořské dno. Podle společnosti Alcatel spadá plavidlo pro pokládku kabelů do rámce námořní dopravy, pokud se vezme v úvahu průběžná vykládka nákladu po trase během navigace plavidla. Proto je nutno pokládku kabelů považovat za přepravu nákladu.

(58) Podle názoru společnosti *Alcatel-Lucent* nařízení (EHS) č. 3577/92 a (EHS) č. 4055/86 striktně nevymezují druhy míst určení na moři (přeprava mezi dvěma přístavy nebo mezi přístavem a zařízením na volném moři). Podle ní by určité místo na moři mělo být také považováno za místo určení, které spadá do rámce pokynů. Kromě toho lze mít za to, že položením prvního metru kabelu na mořské dno se položený kabel stává zařízením na moři, a tudíž další pokládka kabelu není ničím jiným než dopravou k tomuto zařízení na moři.

(59) Podle názoru společnosti *Alcatel-Lucent* rozsudek Soudního dvora ze dne 11. ledna 2007 ve věci C-251/04 nepřímo umožňuje rozšíření definice námořní dopravy, pokud daná činnost spadá do rámce cílů pokynů. Podle společnosti *Alcatel-Lucent* jsou hlavními cíli pokynů ochrana plavidel pod vlajkou Společenství a zachování flotily schopné konkurence na světových trzích. Proto, i když by pokládka kabelů byla považována za poskytování služby (doplňkové nebo pomocné ve vztahu k poskytování služeb námořní dopravy), se pokyny vztahují i na pokládku kabelů, jelikož tyto činnosti také splňují cíle pokynů.

(60) A konečně, společnost *Alcatel-Lucent* se domnívá, že, co se týče otázek souvisejících se životním prostředím, je důležité udržovat velkou flotilu lodí pro pokládku kabelů pod vlajkou Společenství.

5.7 **Dánské sdružení vlastníků lodí**

(61) Podle Dánského sdružení vlastníků lodí je pokládka kabelů *„samostatnou činností svého druhu“* a nikoli pomocnou službou podle zásad platných pro činnosti vlečných člunů, u které rozsudek Evropského soudního dvora ze dne 11. ledna 2007 ve věci C 251/04 shledal, že se na ni nevztahují nařízení (EHS) č. 3577/92 a (EHS) č. 4055/86. Kromě toho Dánské sdružení vlastníků lodí považuje za důležitější zohlednit cíle pokynů. Dánské sdružení vlastníků lodí proto připomíná, že evropské odvětví pokládky kabelů poskytuje zaměstnání mnoha námořníkům v Evropě. Navíc může pokládka kabelů pomoci zajistit bezpečnostní pravidla a normy a také registraci takových plavidel v lodních rejstřících Společenství.

(62) Dánské sdružení vlastníků lodí se domnívá, že pokládka kabelů je vystavena týmž konkurenčním omezením, s jakými se provozovatelé námořní dopravy Společenství setkávají na světovém trhu. Plavba mezi kontinenty je také úkolem plavidel pro pokládku kabelů.

(63) Kromě toho se Dánské sdružení vlastníků lodí domnívá, že pokyny se vzhledem k podobnému znění vztahují i na dánské předpisy ohledně těžby písku plovoucími bagry. Podle Dánského sdružení vlastníků lodí se na hloubení pomocí plovoucích bagrů dotyčné dánské právní předpisy nevztahují. Kromě toho je hloubení pomocí plovoucích bagrů způsobilé jen při splnění požadavku, že nejméně 50 % dotyčných činností je tvořeno námořní dopravou.

5.8 **Připomínky Dánska k vyjádřením třetích stran**

(64) Ve svých připomínkách k vyjádřením přeloženým zúčastněnými stranami dánské orgány znovu opakují své předchozí argumenty a zdůrazňují, že všechny zúčastněné strany podporují názor, že by se pokyny měly vztahovat i na plavidla pro pokládku kabelů.

6. **POSOUZENÍ OPATŘENÍ**

6.1 **Pokládka kabelů**

(65) Za prvé, Komise uvádí, že podobně jako námořní doprava vyžaduje i pokládka kabelů kvalifikovanou posádku s podobnými kvalifikačními předpoklady, jaké mají posádky plavidel tradiční námořní dopravy. Dále uvádí, že na posádky plavidel pro pokládku kabelů se vztahuje tentýž rámec pracovního práva a sociálního zabezpečení jako na ostatní námořníky.

(66) Za druhé, Komise uznává, že plavidla pro pokládku kabelů jsou námořní plavidla a že musí podstupovat tytéž technické a bezpečnostní kontroly jako plavidla určená k námořní dopravě.

(67) Za třetí, Komise souhlasí s tím, že existuje riziko, že společnosti provádějící pokládku kabelů by mohly přemístit své pozemní aktivity mimo území Společenství, aby našly příznivější daňové podmínky a následně účelově přeregistrovaly svá plavidla pod vlajky jiných zemí. V této souvislosti Komise uznává, že pokládka kabelů je ze své podstaty celosvětovým trhem.

(68) Komise dále uvádí, že rozšíření režimu DIS na pokládku kabelů na moři by pomohlo zachovat ve Společenství pracovní místa na námořních plavidlech pro pokládku kabelů patřících společnostem ovládaným dánskými podílníky.

(69) S ohledem na celosvětovou konkurenci a přemísťování pozemních aktivit jsou problémy, kterým musí odvětví pokládky kabelů ve Společenství čelit, podobné jako v případě námořní dopravy ve Společenství. Stejně tak podléhá odvětví pokládky kabelů ve Společenství stejnému právnímu prostředí v oblasti pracovní, technické a bezpečnostní jako námořní doprava ve Společenství. A konečně, kvalifikovaní a řádně vyškolení námořníci jsou v tomto odvětví nezbytní stejně jako v námořní dopravě.

(70) Na těchto charakteristikách jsou pokyny založeny. V oddílu 2.2 prvním pododstavci pokynů je skutečně mezi hlavními sledovanými cíli uvedeno zvyšování bezpečnosti na moři, podporování registrace nebo přeregistrace plavidel v lodních rejstřících členských států, přispívání ke konsolidaci námořního klastru v členských státech, zajištění a zdokonalování námořního know-how a podpora zaměstnanosti evropských námořníků. To platí především v případě státní podpory ve formě snižování nákladů na pracovní síly (oddíl 3.2 pokynů), což je považováno za „sociální opatření ke zvýšení konkurenceschopnosti“ (viz nadpis oddílu 3 pokynů).

(71) Proto Komise, přestože se i nadále domnívá, že pokládka kabelů nespadá do rámce definice námořní dopravy stanovené výše uvedenými nařízeními a pokyny, je toho názoru, že pokládku kabelů je nutno na základě podobnosti spojovat s námořní dopravou pro účely uplatnění oddílu 3.2 pokynů, a že by se tudíž mělo totéž ustanovení vztahovat v celém rozsahu i na pokládku kabelů.

(72) Komise proto došla k závěru, že rozšíření režimu DIS na plavidla pro pokládku kabelů by mohlo být přijato uplatněním oddílu 3.2 pokynů na základě podobnosti, a toto rozšíření je tudíž slučitelné se společným trhem.

6.2 **Hloubení pomocí plovoucích bagrů**

(73) Komise popírá argument Dánska, podle kterého Komise údajně zneužila moc tím, že zahájila vyšetřovací vyšetřovací řízení ohledně ustanovení režimu DIS týkajících se hloubení pomocí plovoucích bagrů. Výše zmíněný výnos byl připojen k oznámení: Komise se domnívá, že měla povinnost prošetřit i tuto přílohu a určit, zda tento výnos představuje, nebo nepředstavuje změnu režimu DIS, kterou Komise schválila svým výše zmíněným rozhodnutím ze dne 12. prosince 2002 ve věci NN 116/98, a změnu opatření oznámených Komisi Dánskem v roce 2005, jejichž účelem bylo přizpůsobit režim DIS pokynům z roku 2004.

(74) Kromě toho Komise popírá tvrzení, že dva výše zmíněné návrhy zákonů byly schváleny dopisem útvarů Komise ze dne 18. května 2005. V tomto dopise bylo jasně vysvětleno, že přijme-li členský stát příslušná opatření navržená Komisí prostřednictvím pokynů, nelze to z procedurálního hlediska považovat za oznámení nové podpory nebo změnu stávající podpory. Ve zmíněné odpovědi také Komise vysvětlila, že opatření přeložená dánskými orgány představují pouhou transpozici příslušných opatření navržených v pokynech a že nevyžadují oznámení podle čl. 88 odst. 3 Smlouvy o ES.

(75) Kromě toho se výnos připojený k oznámení podstatně odchyluje od návrhu zákona předloženého výše zmíněným dopisem ze dne 21. ledna 2008, protože značně rozšiřuje rozsah způsobilých činností v oblasti hloubení pomocí plovoucích bagrů, a to nad rámec toho, co předpokládal návrh zákona zaslaný ve výše zmíněném podání. Komise zahájila vyšetřovací řízení proto, že ustanovení výnosu nepovažovala za novou podporu (a tudíž nezákonnou podporu, protože tato ustanovení již nabyla účinnosti), nýbrž za zneužití stávající podpory podle článku 16 nařízení o řízení ohledně státní podpory. Relevantní kapitolou uvedeného nařízení tudíž není kapitola V o řízení týkajícím se existujících režimů podpory, jak se domnívaly dánské orgány a jak to také uváděly ve svých připomínkách, nýbrž kapitola IV o řízení týkajícím se zneužití podpory.

(76) Komise byla tudíž zcela oprávněna zahájit vyšetřovací řízení týkající se daného výnosu.

(77) Oddíl 3.2 pátý pododstavec pokynů stanoví podmínky, za kterých lze státní podporu ve formě snížení nákladů na pracovní síly uplatnit pro hloubení pomocí plovoucích bagrů. Tyto podmínky, že posádku musí tvořit námořníci Společenství, kteří pracují na námořních plavidlech ve smyslu oddílu 3.2 třetího pododstavce pokynů, a že plovoucí bagry musí být zaregistrovány v některém členském státu, jsou shodné s podmínkami, které jsou již zakotveny v režimu DIS.

(78) Dánské orgány navíc ve svých připomínkách k rozhodnutí o zahájení vyšetřovacího řízení objasnily, že režim DIS lze uplatnit pouze na plovoucí bagry s vlastním pohonem a že mj. hloubení prováděné plovoucími bagry v přístavech a fjordech nebo v jejich blízkosti je z režimu DIS vyloučeno.

(79) Co se týče podmínky, že plovoucí bagry musí nejméně z 50 % své provozní doby provádět námořní dopravu, Komise uvádí, že „námořní doprava“ v případě hloubení pomocí plovoucích bagrů je definována oddílem 3.1 šestnáctým pododstavcem pokynů jako „*přeprava vytěženého materiálu na volném moři*“ a vylučuje „*těžbu nebo hloubení jako takové*“. V této souvislosti se Komise domnívá, že těžba nebo hloubení jako takové jsou vyloučeny z definice způsobilých činností v oblasti hloubení pomocí plovoucích bagrů, jak je popisuje výše zmíněný dánský výnos. Kromě toho se Komise domnívá, že „*plavba mezi místem těžby a místem, kde má být vytěžený materiál vyložen*“ a „*plavba mezi jednotlivými místy těžby*“ skutečně představuje přepravu vytěženého materiálu. Komise také uznává, že v důsledku nevyváženosti na určitých trzích plují plavidla v námořní dopravě ne vždy naložená. Lze proto tudíž „*plavbu mezi přístavem a místem těžby*“ a „*plavbu mezi místem vykládky a přístavem*“ logicky považovat za námořní dopravu. Podobně je v námořní dopravě neodmyslitelně obsažena i „vykládka“. A konečně, když plovoucí bagry na žádost orgánů veřejné správy poskytují pomoc na otevřeném moři, potom se doba, kterou tomu přímo a výlučně věnují, započítává jako námořní doprava.

(80) Komise proto dospěla k závěru, že činnosti plovoucích bagrů, definované ve výnosu, mohou požívat výhod režimu DIS s výjimkou činností odpovídajících „*plavbě na místech těžby*“, které ve skutečnosti nelze odlišit od těžby nebo hloubení jako takových.

(81) Skutečnost, že Komise většinu činností definovaných dánskými orgány ve výše zmíněném výnosu akceptuje jako způsobilé pro režim DIS, je také založena na následujících skutečnostech.

(82) Hloubení pomocí plovoucích bagrů vyžaduje kvalifikovanou posádku, na kterou se vztahuje stejný rámec pracovního práva a sociálního zabezpečení jako na jiné námořníky.

(83) Plovoucí bagry jsou námořní plavidla a musí podstupovat tytéž technické a bezpečnostní kontroly jako plavidla určená k námořní dopravě.

(84) A konečně, existuje riziko, že společnosti provádějící hloubení pomocí plovoucích bagrů by mohly přemístit své pozemní aktivity mimo území Společenství, aby našly příznivější daňové podmínky a následně účelově přeregistrovaly svá plavidla pod vlajky jiných zemí.

(85) Komise se tudíž domnívá, že režim DIS se může vztahovat také na hloubení pomocí plovoucích bagrů prováděné na moři ve smyslu definice výnosu s výjimkou plavby na místech těžby.

6.3 **Omezení doby platnosti rozhodnutí Komise v oblasti státní podpory**

(86) Poslední dobou Komise již nepovoluje časově neomezené režimy státní podpory – ani jejich změny – a požaduje tudíž, aby režimy státní podpory byly oznamovány na dobu nejdéle 10 let.

(87) Proto je Komise povinna v souladu se svou současnou praxí stanovit datum ukončení oznámeného opatření. Komise proto musí rozhodnout, že dánské orgány znovu oznámí změnu režimu DIS, která je předmětem tohoto rozhodnutí, podle čl. 88 odst. 3 Smlouvy o ES nejpozději do 10 let od data oznámení tohoto rozhodnutí,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

1. Opatření, která Dánsko hodlá zavést ve prospěch námořních plavidel pro pokládku kabelů, jsou slučitelná se společným trhem ve smyslu čl. 87 odst. 1 Smlouvy o ES.

2. Opatření přijatá Dánskem ve prospěch námořních plovoucích bagrů jsou slučitelná se společným trhem za předpokladu, že bude ze způsobilých činností vyloučena plavba na místech těžby.

Článek 2

Dánsko musí znovu oznámit změnu režimu DIS, která je předmětem tohoto rozhodnutí, podle čl. 88 odst. 3 Smlouvy o ES nejpozději do 10 let od data oznámení tohoto rozhodnutí.

Článek 3

Toto rozhodnutí je určeno Dánskému království.

V Bruselu dne 13. ledna 2009.

Za Komisi
Antonio TAJANI
místopředseda