II

(Nicht veröffentlichungsbedürftige Rechtsakte, die in Anwendung des EG-Vertrags/Euratom-Vertrags erlassen wurden)

ENTSCHEIDUNGEN UND BESCHLÜSSE

KOMMISSION

ENTSCHEIDUNG DER KOMMISSION

vom 13. Januar 2009

über die staatliche Beihilfe C 22/07 (ex N 43/07) zur Ausweitung der Regelung, nach der Seeverkehrsunternehmen in Dänemark von der Zahlung von Einkommensteuer und Sozialabgaben für ihre Besatzungen befreit sind, auf Bagger- und Kabelverlegungsarbeiten

(Bekannt gegeben unter Aktenzeichen K(2008) 8886)

(Nur der dänische Text ist verbindlich)

(Text von Bedeutung für den EWR)

(2009/380/EG)

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 88 Absatz 2 Unterabsatz 1,

gestützt auf das Abkommen über den Europäischen Wirtschaftsraum, insbesondere auf Artikel 62 Absatz 1 Buchstabe a,

nach Aufforderung der Beteiligten zur Äußerung gemäß den vorgenannten Bestimmungen ([1]) und unter Berücksichtigung ihrer Stellungnahmen,

in Erwägung nachstehender Gründe:

1. VERFAHREN

(1) Mit Schreiben vom 15. Januar 2007 ([2]) hat Dänemark bei der Kommission eine Änderung der Regelung angemeldet, nach der Reeder in Dänemark von der Zahlung der Einkommensteuer für ihre Besatzungen befreit sind (der so genannten „DIS-Regelung"). Die Kommission hatte die DIS-Regelung mit Entscheidung vom 13. November 2002 ([3]) genehmigt.

(2) Die angemeldete Änderung wurde unter der Nummer N 43/07 registriert. Mit Schreiben vom 27. März 2007 ([4]) übermittelte Dänemark der Kommission weitere Auskünfte, die diese mit Schreiben vom 20. März 2007 ([5]) angefordert hatte.

(3) Nachdem die Kommission Dänemark mit Schreiben vom 10. Juli 2007 ([6]) über die Einleitung eines förmlichen Prüfverfahrens gemäß Artikel 4 Absatz 4 der Verordnung (EG) Nr. 659/1999 des Rates vom 22. März 1999 über besondere Vorschriften für die Anwendung von Artikel 93 des EG-Vertrags (nachstehend die „Beihilfeverfahrensverordnung") ([7]) unterrichtet hatte, legten die dänischen Behörden mit Schreiben vom 5. September 2007 ([8]) eine Stellungnahme vor.

(4) Die Entscheidung der Kommission zur Einleitung des Prüfverfahrens wurde im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht ([9]). Im Rahmen dieser Entscheidung forderte die Kommission alle betroffenen Dritten auf, sich zu den fraglichen Maßnahmen zu äußern.

([1]) ABl. C 213 vom 12.9.2007, S. 22.
([2]) Registriert unter der Nummer TREN(2007) A/21157.
([3]) Der Wortlaut der Entscheidung in der Beihilfe N 116/98 ist in der verbindlichen Sprachfassung unter folgender Internet-Adresse abrufbar: http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/transports-1998/nn116-98.pdf
([4]) Registriert unter der Nummer TREN(2007) A/28077.
([5]) Registriert unter der Nummer TREN(2007) D/306985.
([6]) Registriert unter der Nummer K(2007) 3219 endg.
([7]) ABl. L 83 vom 27.3.1999, S. 1.
([8]) Registriert unter der Nummer TREN(2007) A/41561.
([9]) Siehe Fußnote 1.

(5) Die folgenden Beteiligten legten der Kommission Stellungnahmen vor: der Europäische Schwimmbaggerverband, der Verband der Reeder in der Europäischen Gemeinschaft, die britische Seeverkehrskammer, der norwegische Reederverband, der französische Reederverband Armateurs de France, Alcatel-Lucent sowie der dänische Reederverband. Die Kommission leitete diese Stellungnahmen an die dänischen Behörden weiter und gab ihnen Gelegenheit, sich dazu zu äußern. Die dänischen Behörden übermittelten ihre Stellungnahme mit Schreiben vom 9. Januar 2008 ([10]).

2. DETAILLIERTE BESCHREIBUNG DER MITGETEILTEN MASSNAHMEN

(6) Die mitgeteilten Maßnahmen wurden in der vorstehend genannten Entscheidung vom 10. Juli 2007 beschrieben.

2.1. Beschreibung der mitgeteilten Änderung der DIS-Regelung

(7) Hauptzweck der mitgeteilten Maßnahmen (Gesetzentwurf Nr. L 110 (2006-07), Abschnitt 11) ist es, die so genannte DIS-Regelung auf die Besatzungen von Kabelverlegungs- und Baggerschiffen auszuweiten.

(8) Kabelverlegungsschiffe waren bisher nicht von der DIS-Regelung erfasst, obwohl sie nach dänischem Recht in das DIS-Register eingetragen werden konnten.

(9) Dänemark möchte jedoch von nun an alle in der DIS-Regelung vorgesehenen Vergünstigungen auch auf Kabelverlegungsschiffe anwenden.

(10) In einer Verfügung vom 27. Mai 2005 zur Durchführung der DIS-Regelung (nachstehend die „Verfügung“) ist festgelegt, welche Tätigkeiten von Baggerschiffen als Seeverkehr betrachtet werden können, damit Regeln für die Beihilfefähigkeit erstellt werden können. Gemäß Abschnitt 13 dieser Verfügung gelten folgende Tätigkeiten von Baggerschiffen als Seeverkehr:

1. Fahrten zwischen dem Hafen und dem Aushubort,

2. Fahrten zwischen dem Aushubort und dem Ort, an dem das Aushubmaterial gelöscht wird, einschließlich des Löschvorgangs,

3. Fahrten zwischen dem Löschort und dem Hafen,

4. Kreuzen am Aushubort und zwischen den Aushuborten,

5. Fahrten, um auf Anfrage von Behörden Hilfe zu leisten, z. B. bei der Reinigung nach Ölunfällen.

(11) Nach geltendem dänischen Recht können Sandbaggerschiffe nicht in das DIS-Register eingetragen werden. Sie erfüllen daher nicht die Grundvoraussetzungen für die Anwendung der DIS-Regelung. Da Sandbaggerschiffe zudem z. B. in gewissem Umfang auch für Bauarbeiten in Hoheitsgewässern eingesetzt werden, konnte Dänemark die Regelung zur Befreiung von Steuern und Sozialabgaben bisher nicht unmittelbar auf Sandbaggerschiffe anwenden. Stattdessen hat Dänemark beschlossen, Arbeitnehmer an Bord von Sandbaggerschiffen nach den allgemein geltenden Steuersätzen zu besteuern und die Steuern an die Reedereien zurückzuerstatten, sobald dazu die notwendigen Voraussetzungen erfüllt sind.

(12) Unternehmen, die Baggerarbeiten durchführen, sind somit indirekt von der DIS-Regelung erfasst und kommen für dieselben Vergünstigungen in Betracht wie Seeverkehrsunternehmen, die im DIS-Register eingetragene Schiffe betreiben.

2.2. Beschreibung der bestehenden DIS-Regelung

(13) Eine Beschreibung der DIS-Regelung ist in der vorstehend genannten Entscheidung der Kommission vom 10 Juli 2007 ([11]) enthalten.

(14) Die bestehende Regelung sieht vor, dass Reedereien keine Sozialabgaben und Einkommensteuer für Besatzungen von Schiffen zu entrichten brauchen, die im Dansk Internationalt Skibsregister, dem dänischen internationalen Schiffsregister, (nachstehend das „DIS-Register“) eingetragen sind und für den gewerblichen Personen- und Güterverkehr genutzt werden.

(15) Das DIS-Register wurde mit dem Gesetz Nr. 408 vom 1. Juli 1988 eingeführt und trat am 23. August 1988 in Kraft. Sein Ziel war es, dem Umflaggen vom nationalen dänischen Register auf Drittländerregister entgegenzuwirken.

(16) Die Steuerbefreiung ist bei der Festsetzung der Löhne zu berücksichtigen. Der Steuervorteil kommt somit dem Unternehmen und nicht den einzelnen Besatzungsmitgliedern zugute.

([10]) Registriert unter der Nummer TREN(2008) A/80508.

([11]) Registriert unter der Nummer K(2007) 3219 endg.

(17) Dennoch wurde die DIS-Regelung am 13. November 2002 von der Kommission genehmigt.

(18) Mit der Tonnagesteuerregelung ([12]) wendet Dänemark derzeit eine weitere Regelung zugunsten von Seeverkehrsunternehmen an.

2.3. **Haushaltsmittel**

(19) Die Haushaltsmittel der DIS-Regelung betragen insgesamt ca. 600 Mio. DKK.

3. **GRÜNDE FÜR DIE EINLEITUNG DES FÖRMLICHEN PRÜFVERFAHRENS**

3.1. **Zweifel an der Vereinbarkeit der Maßnahmen zugunsten von Kabelverlegungsschiffen mit dem Gemeinsamen Markt**

(20) In ihrer Entscheidung zur Einleitung des Prüfverfahrens wies die Kommission darauf hin, dass mögliche wirtschaftliche Auswirkungen auf die betroffene Branche geprüft werden sollten. Deren Tätigkeiten umfassen die Verlegung von Telekommunikations- oder Stromkabeln auf dem Meeresgrund sowie die Reparatur dieser Kabel.

(21) Nach Ansicht der Kommission war es nicht möglich, eine Fahrt in Einzeltätigkeiten aufzugliedern, von denen die eine als Seeverkehr betrachtet wird, die andere hingegen nicht. Sie vertrat vielmehr die Auffassung, dass jede Tätigkeit auf See als Gesamttätigkeit zu betrachten ist, in Bezug auf die festzustellen ist, ob sie insgesamt unter den Begriff Seeverkehr fällt.

(22) In ihrer Entscheidung zur Einleitung eines förmlichen Prüfverfahrens äußerte die Kommission daher die Ansicht, dass die Kabelverlegung auf See möglicherweise nicht in die Einzeltätigkeiten „Seeverkehr“ und „Kabelverlegung“ untergliedert werden kann.

(23) Kabelverlegungsschiffe befördern Kabeltrommeln normalerweise nicht zwischen verschiedenen Häfen oder von einem Hafen zu einer Offshore-Anlage. Dies entspräche der Definition von Seeverkehr gemäß der Verordnung (EWG) Nr. 4055/86 des Rates vom 22. Dezember 1986 zur Anwendung des Grundsatzes des freien Dienstleistungsverkehrs auf die Seeschifffahrt zwischen Mitgliedstaaten sowie zwischen Mitgliedstaaten und Drittländern ([13]) und der Verordnung (EWG) Nr. 3577/92 des Rates vom 7. Dezember 1992 zur Anwendung des Grundsatzes des freien Dienstleistungsverkehrs auf den Seeverkehr in den Mitgliedstaaten (Seekabotage) ([14]). Vielmehr verlegen die Schiffe die Kabel nach Anweisung des Kunden zwischen verschiedenen Küstenorten. Kabelverlegungsschiffe werden somit offenbar nicht unmittelbar für den Seeverkehr im Sinne dieser EG-Verordnungen genutzt, d. h. für den Transport von Gütern auf See zwischen dem Hafen eines Mitgliedstaats und einem Hafen oder einer Offshore-Anlage eines anderen Mitgliedstaats. Auch wenn diese Schiffe mitunter entsprechend den Verordnungen (EWG) Nr. 4055/86 und (EWG) Nr. 3577/92 Waren auf dem Seeweg befördern, handelt es sich dabei lediglich um Nebentätigkeiten ihrer Haupttätigkeit, der Kabelverlegung.

(24) Wie die Kommission ferner feststellte, war nicht erwiesen, dass in der Gemeinschaft ansässige Kabelverlegungsunternehmen demselben Wettbewerbsdruck auf dem Weltmarkt ausgesetzt sind wie Seeverkehrsunternehmen. Nach Ansicht der Kommission war unklar, ob der Wettbewerb durch Billiganbieter in diesem Bereich ebenso intensiv ist wie im Seeverkehr.

(25) Ihre Entscheidung zur Einleitung des Prüfverfahrens begründete die Kommission daher damit, dass die Kabelverlegung möglicherweise nicht als Seeverkehr betrachtet werden kann und daher eventuell nicht für staatliche Seeverkehrsbeihilfen im Sinne der Leitlinien der Gemeinschaft für staatliche Beihilfen im Seeverkehr (nachstehend die „Leitlinien“) ([15]) in Betracht kommt.

3.2. **Zweifel an der Vereinbarkeit der Maßnahmen zugunsten von Baggerschiffen mit dem Gemeinsamen Markt**

(26) In ihrer Entscheidung zur Einleitung des Prüfverfahrens äußerte die Kommission ernsthafte Zweifel daran, ob alle von der Regelung erfassten Baggertätigkeiten Seeverkehr im Sinne der Leitlinien darstellen. Nach Ansicht der Kommission kamen daher möglicherweise nicht alle diese Baggertätigkeiten für staatliche Seeverkehrsbeihilfen in Betracht.

4. **STELLUNGNAHME DÄNEMARKS ZUR ENTSCHEIDUNG ÜBER DIE EINLEITUNG DES PRÜFVERFAHRENS**

4.1. **Stellungnahme hinsichtlich der Kabelverlegung**

(27) In Bezug auf Kabelverlegungsschiffe weist Dänemark darauf hin, dass die Dienststellen der Kommission in einem Schreiben vom 11. August 2006 ([16]) versichert hätten, dass Kabelverlegungsschiffe für die betreffenden staatlichen Beihilfen in Frage kommen, wenn mindestens 50 % ihrer Tätigkeiten Seeverkehr darstellen.

([12]) Beihilfe NN 116/98, genehmigt durch die Entscheidung der Kommission vom 13. November 2002. Der Wortlaut der Entscheidung ist in der verbindlichen Sprachfassung unter folgender Internet-Adresse abrufbar: http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids/transports-1998/nn116-98.pdf

([13]) ABl. L 378 vom 31.12.1986, S. 1.

([14]) ABl. L 364 vom 12.12.1992, S. 7.

([15]) ABl. C 13 vom 17.1.2004, S. 3.

([16]) Registriert unter der Nummer TREN(2006) D/212345.

(28) So habe die Kommission Dänemark mitgeteilt, dass derjenige Teil der Kabelverlegungstätigkeiten als Seeverkehr betrachtet werden könne, der die Beförderung von Kabeltrommeln vom Ladehafen zu dem Punkt auf hoher See umfasst, an dem die Kabelverlegung beginnt. Der Anteil der Seeverkehrstätigkeiten an allen Tätigkeiten bemesse sich daher nach der Entfernung, die das Schiff zurücklegt, ohne Kabel zu verlegen.

(29) Darüber hinaus ist Dänemark zufolge unklar, warum die Kabelverlegung dem Schreiben der Kommission vom 10. Juli 2007 zufolge keine Kombination von Seeverkehr und anderen Tätigkeiten darstellen kann. Dies widerspreche dem Schreiben der Kommissionsdienststellen vom 11. August 2006.

4.2. **Stellungnahme hinsichtlich der Baggertätigkeiten**

(30) Nach Ansicht Dänemarks ist es den Leitlinien nach möglich, die Tätigkeiten von Baggerschiffen in Seeverkehr und andere Tätigkeiten aufzugliedern. Es sei daher unklar, warum eine ähnliche Trennung nicht auch bei Kabelverlegungsschiffen vorgenommen werden könne.

(31) Dänemark betont, dass das von der Kommission in ihrer Entscheidung zur Einleitung des Prüfverfahrens erwähnte Urteil des Gerichtshofs in der Rechtssache C-251/04 nichts an der Grundlage für die Versicherung ändere, die die Kommission mit dem genannten Schreiben vom 11. August 2006 gegenüber Dänemark abgegeben hat. Nach Ansicht Dänemarks klärte der Gerichtshof die Frage, ob Schleppboote von der Verordnung (EWG) Nr. 3577/92 erfasst sind, und verneinte dies. Dieses Urteil sei jedoch für die Anwendung der Leitlinien auf Kabelverlegungsschiffe nicht maßgeblich.

(32) Die dänischen Behörden bringen vor, dass die Leitlinien nicht nur für Seeverkehr im Sinne der Verordnungen (EWG) Nr. 4055/86 und (EWG) Nr. 3577/92 gelten, sondern sich „in bestimmten Punkten auch auf die Schleppschifffahrt und Baggerarbeiten" beziehen.

(33) Nach den Leitlinien müssen mindestens 50 % aller Tätigkeiten Seeverkehr darstellen, der den dänischen Behörden zufolge im Hinblick auf Baggerschiffe dort als „Beförderung von ausgebaggertem oder ausgehobenem Material auf See" definiert ist. Nach Auffassung der dänischen Behörden sind die Leitlinien dahingehend auszulegen, dass die Beförderung von Aushubmaterial auf See unter den Begriff Seeverkehr fällt.

(34) Dänemark kritisiert zudem, dass die Kommission den Umfang des Prüfverfahrens offenbar einseitig auf Bereiche ausgeweitet habe, die nicht Gegenstand der Anmeldung waren, auf die sich das Prüfverfahren bezog ([17]). Nach Ansicht Dänemarks enthält Kapitel II der Beihilfeverfahrensverordnung keine Bestimmungen über angemeldete Beihilfen, auf deren Grundlage die Kommission bereits bestehende staatliche Beihilfemaßnahmen in die Prüfung einbeziehen kann. Beabsichtigt die Kommission, bestehende staatliche Beihilfemaßnahmen zu prüfen, so müsse sie dazu die Verfahren für bestehende Beihilferegelungen nach Kapitel V der Verordnung anwenden.

(35) Wie Dänemark vorbringt, hat es die Änderungen am 21. Januar 2005 in Form von zwei Gesetzentwürfen angemeldet, die die Regierung am 12. Januar 2005 dem Parlament vorgelegt hatte (Gesetzentwurf zur Besteuerung von Seeleuten und Gesetzentwurf zur Änderung des Tonnagesteuergesetzes). Nach Ansicht Dänemarks sind die beiden Gesetzentwürfe aus den folgenden Gründen als von der Kommission genehmigt zu betrachten:

— Erstens habe die Kommission auf das Schreiben der Ständigen Vertretung vom 21. Januar 2005 nicht innerhalb der in der Beihilfeverfahrensverordnung festgesetzten Frist reagiert;

— zweitens hätten die Kommissionsdienststellen anschließend die Vereinbarkeit der Änderungen mit den Leitlinien bestätigt.

(36) Nach Ansicht Dänemarks stellt das Gesetz zur Besteuerung von Seeleuten in seiner Fassung vom Frühjahr 2005 nach EU-Recht daher eine genehmigte staatliche Beihilfe dar.

(37) Hieraus zieht Dänemark den Schluss, dass sich das Prüfverfahren nur auf diejenige Maßnahme beziehen könne, die seiner Meinung nach den einzigen Gegenstand der Anmeldung bildete, nämlich die mögliche Einbeziehung der Besatzungen von Kabelverlegungsschiffen in die DIS-Regelung.

(38) In Bezug auf Baggerschiffe bringt die dänische Regierung vor, dass das Gesetz zur Änderung des Gesetzes über die Besteuerung von Seeleuten am 13. Dezember 2006 verabschiedet worden ist. Diese Änderung des Gesetzes über die Besteuerung von Seeleuten wurde am 15. Januar 2007 angemeldet.

(39) Dänemark betrachtet die Beförderung von Aushubmaterial auf hoher See als Seeverkehr im Sinne der Leitlinien. Baggerschiffe seien daher ungeachtet der Verordnungen (EWG) Nr. 4055/86 und (EWG) Nr. 3577/92 von den Leitlinien erfasst, wenn sie während mindestens 50 % ihrer Betriebszeit im Seeverkehr eingesetzt werden (der nach dänischer Auslegung „Beförderung von ausgebaggertem oder ausgehobenem Material auf hoher See" ist).

([17]) Pressemitteilung IP/07/1047 der Kommission vom 10. Juli 2007.

(40) Die dänischen Behörden fügen hinzu, dass Tätigkeiten im „beschränkten Seeverkehr" nicht von den dänischen Beihilferegelungen erfasst sind. „Beschränkter Seeverkehr" bezeichnet dabei beispielsweise Tätigkeiten in Häfen und Fjorden. Aushub- oder Baggerarbeiten in und um Häfen und Fjorden fallen daher in keinem Fall in den Anwendungsbereich der DIS-Regelung. Dies gilt auch, wenn das Schiff vor Anker liegt.

(41) Die dänischen Behörden bringen vor, dass Aushub- und Baggerarbeiten in der Praxis oft bzw. meist von Eimerkettenbaggerschiffen durchgeführt werden, die keinen eigenen Motorantrieb haben und aus diesem Grund ebenfalls nicht von der DIS-Regelung für Baggerschiffe erfasst sind. Schiffe mit eigenen Antriebsmotoren kommen dagegen für eine Förderung in Betracht, während für Unternehmertätigkeiten eingesetzte Schiffe ebenfalls von der DIS-Regelung ausgenommen sind. „Unternehmertätigkeiten" bezeichnet dabei den Bau und die Reparatur von Häfen, Molen, Brücken, Öltürmen, Windparks und anderen Anlagen auf See.

5. STELLUNGNAHMEN DER BETEILIGTEN

5.1. Europäischer Schwimmbaggerverband (European Dredging Association, EUDA)

(42) Nach Ansicht des EUDA hat die Kommission die Bestimmungen über staatliche Beihilfen für Baggerarbeiten gegenüber den Leitlinien von 1997 wesentlich verschärft. Der EUDA spricht sich dafür aus, eine Flotte von Baggerschiffen innerhalb der Gemeinschaft aufrechtzuerhalten, und äußert zwei allgemeine Anliegen:

— Erstens teilt er die Ansicht, dass das „maritime Cluster" der europäischen Baggerunternehmen in allen Fällen, in denen es dem Wettbewerb aus Drittländern ausgesetzt ist, gemäß den Leitlinien beihilfefähig sein sollte.

— Zweitens sollten die von der Kommission gemäß den Leitlinien genehmigten staatlichen Beihilfen nicht mit einem unverhältnismäßigen Verwaltungsaufwand für das „maritime Cluster" der europäischen Sandbaggerunternehmen verbunden sein.

5.2. Verband der Schiffseigner der Europäischen Gemeinschaft (European Community Shipowners' Association, ECSA)

(43) Nach Ansicht des ECSA ist der Ansatz der Kommission sehr theoretisch und trägt den Zielen und dem Inhalt der Leitlinien nicht ausreichend Rechnung.

(44) So sehen die Leitlinien dem ECSA zufolge bereits vor, dass der wesentliche Teil der Baggerarbeiten Seeverkehr sein muss. Der ECSA vertritt die Ansicht, dass Bagger- und Kabelverlegungsschiffe Aushubmaterial bzw. Kabel von einem Punkt A zu einem Punkt B befördern. Der Lade- und Löschort seien dabei unerheblich.

(45) Der ECSA betont, dass die Anwendung der Leitlinien auf Bagger- und Kabelverlegungsschiffe vollständig den Zielen der Leitlinien entspreche, da diese spezialisierten Schiffe ebenfalls in einem globalen Markt mit intensivem weltweitem Wettbewerb und einem weltweiten Arbeitsmarkt operieren.

5.3. Britische Seeverkehrskammer (British Chamber of Shipping)

(46) Die britische Seeverkehrskammer weist insbesondere darauf hin, dass gemäß den Leitlinien ein und dasselbe Schiff förderfähige und nicht förderfähige Baggerarbeiten durchführen kann und diese Tätigkeiten somit zu trennen sind. Sie drückt daher Zweifel an der Aussage der Kommission aus, dass „es nicht möglich [sei], Tätigkeiten in Einzeltätigkeiten zu untergliedern, von denen die eine als Seeverkehr betrachtet wird, die andere hingegen nicht."

(47) Nach Ansicht der britischen Seeverkehrskammer braucht nicht unterschieden zu werden, ob Güter oder Passagiere von oder zu einem Ort auf einer Liste von Häfen oder Anlagen oder zu einem bestimmten anderen Ort auf See befördert werden. Sie äußert die Befürchtung, dass eine neue Prüfung nach dem Zweck des Güter- oder Personenverkehrs eingeführt werden könnte. Sie vertritt daher den Standpunkt, dass der vom Kunden verfolgte Zweck für die Förderfähigkeit einer Transporttätigkeit unerheblich sei. Die Kammer erläutert, dass der konkrete Zielort des beförderten Materials in erster Linie vom Kunden entsprechend der künftigen Nutzung bzw. seinen Umwelt- und sonstigen Lizenzen festgelegt wird.

(48) Hinsichtlich der im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlichten Beschreibung des normalen Betriebs eines Kabelverlegungsschiffes ist die britische Seeverkehrskammer nicht mit der vorläufigen Bewertung durch die Kommission einverstanden: Nach ihrer Ansicht nehmen Kabelverlegungsschiffe die Kabel ihrer Kunden in Hafenanlagen an Bord und befördern sie zu einer Reihe weiterer Orte, darunter auch Häfen, wobei sie sie schrittweise auf dem oder im Meeresgrund verlegen.

5.4. Norwegischer Reederverband

(49) Der norwegische Reederverband spricht sich für eine flexible Auslegung des Begriffs „Seeverkehr" aus, da Kabelverlegungs- und Baggerunternehmen international ebenso mobil sind und denselben weltweiten Wettbewerbskräften unterliegen wie klassische „Seeverkehrsunternehmen".

(50) Nach Ansicht des Verbands sind die Beförderung und Verlegung von Kabeln von einem Punkt A zu einem Punkt B simultane, integrierte Tätigkeiten, bei denen das Kabel nach und nach auf dem Meeresboden „abgeladen“ wird.

(51) Ebenso ist der norwegische Reederverband der Auffassung, dass die Beförderung zur Entsorgung von Schlamm aus Baggerarbeiten als Seeverkehr zu betrachten ist, auch wenn es sich bei dem Aushub- bzw. Löschort weder um einen Hafen noch um eine Offshore-Anlage handelt.

5.5. **Armateurs de France**

(52) Nach Ansicht des französischen Reederverbands Armateurs de France wird der Begriff Seeverkehr in den Verordnungen (EWG) Nr. 3577/92 und (EWG) Nr. 4055/86, auf die sich die Leitlinien beziehen, nicht identisch definiert. Die Bestimmung dieses Begriffs im Zusammenhang mit staatlichen Beihilfen müsse daher nicht zwangsläufig mit der Definition in den Verordnungen übereinstimmen. Nach Ansicht von Armateurs de France ist die in der Verordnung (EWG) Nr. 3577/92 festgelegte Begriffsbestimmung nicht erschöpfend. Die Leitlinien würden somit Kabelverlegungs- und Baggerarbeiten nicht ausschließen.

(53) Zudem sei das Urteil des Gerichtshofs vom 11. Januar 2007 in der Rechtssache C-251/04 für die fraglichen Tätigkeiten nicht maßgeblich, da es Kabelverlegungs- oder Baggerarbeiten nicht aus dem Seeverkehr ausschließt. Der Verband betont, dass diese Tätigkeiten keine Dienstleistung darstellen, die im Sinne des Urteils „mit dem Erbringen von Seeverkehrsdienstleistungen zusammenhängen, diesem akzessorisch sind oder in Bezug darauf eine Hilfsfunktion haben“, sondern als Güterbeförderung auf See zu oder von Offshore-Anlagen anzusehen sind.

(54) Würde man die Leitlinien dahingehend auslegen, dass ausschließlich reiner Seeverkehr für Seeverkehrsbeihilfen in Betracht kommt, so wären nach Meinung von Armateurs de France theoretisch auch Schiffe vom Anwendungsbereich der Leitlinien ausgeschlossen, die nach dem Löschen der Güter unbeladen zum Hafen zurückkehren. Da die Leitlinien bereits Schlepp- und Baggerschiffe einbeziehen, wenn mehr als 50 % der von einem Schleppschiff im Verlauf eines Jahres tatsächlich ausgeführten Schlepptätigkeiten „Seeverkehr“ darstellen, sollte dies nach Auffassung von Armateurs de France für alle Arbeitsschiffe, also auch für Bagger- und Kabelverlegungsschiffe, gelten.

5.6. **Alcatel-Lucent**

(55) Angesichts der hohen Anforderungen an die technischen Kenntnisse betont Alcatel-Lucent insbesondere die Bedeutung von Kabelverlegungsschiffen auf dem Arbeitsmarkt für Seeleute. Nach Meinung von Alcatel-Lucent sind auf Kabelverlegungsschiffen die am höchsten qualifizierten Arbeitnehmer auf See beschäftigt. Die Ausweitung der DIS-Regelung auf Kabelverlegungsschiffe entspreche somit dem in den Leitlinien festgelegten Ziel staatlicher Beihilfen für den Seeverkehr, da sie dazu beitrage, in Europa hochqualifizierte Arbeitsplätze für europäische Arbeitnehmer zu sichern. Aufgrund der Krise auf dem Telekommunikationsmarkt sei die Zahl der unter einer Flagge der Gemeinschaft fahrenden Schiffe für die Verlegung von Telekommunikationskabeln, die mit Schiffen aus Billigflaggenländern konkurrieren, bereits von 80 auf 35 zurückgegangen.

(56) Es handelt sich hier um einen weltweiten Markt. Dieser erreichte auf dem Höhepunkt des Internet-Booms ein jährliches Volumen von 100 000 km, das sich zwischen 2003 und 2006 auf 20 000 km verringerte und derzeit bei 50 000 bis 70 000 km liegt.

(57) Angesichts der Tatsache, dass bei der Kabelverlegung Ozeane überbrückt werden und selbst die größten Kabelverlegungsschiffe nur etwa 3 000 km Kabel an Bord nehmen können, ist Alcatel-Lucent der Ansicht, dass die Haupttätigkeit von Kabelverlegungsschiffen darin besteht, Kabeltrommeln von der Fabrik zu dem Punkt auf See zu befördern, an dem das Kabel anzuschließen und auf dem Meeresgrund zu verlegen ist. Nach Ansicht von Alcatel fallen die Tätigkeiten von Kabelverlegungsschiffen angesichts des kontinuierlichen Entladens der Fracht während der Fahrt unter den Begriff Seeverkehr. Die Kabelverlegung sei daher als Beförderung von Gütern anzusehen.

(58) Alcatel-Lucent vertritt die Meinung, dass in den Verordnungen (EWG) Nr. 3577/92 und (EWG) Nr. 4055/86 Zielorte nicht streng als Häfen bzw. Häfen und Offshore-Anlagen eingegrenzt werden. Danach würde auch ein bestimmter Punkt auf See in den Anwendungsbereich der Leitlinien fallen. Darüber hinaus könne man die Ansicht vertreten, dass das Kabel zu einer Offshore-Anlage wird, sobald der erste Meter Kabel auf dem Meeresgrund verlegt ist, und daher die folgende Kabelverlegung nichts anderes als die Beförderung zu dieser Offshore-Anlage darstellt.

(59) Nach Ansicht von Alcatel-Lucent erlaubt es das Urteil des Gerichtshofs vom 11. Januar 2007 in der Rechtssache C-251/04 indirekt, die Definition von Seeverkehr zu erweitern, solange die Ziele der Leitlinien erfüllt sind. So bestünden deren Hauptziele darin, unter einer Flagge der Gemeinschaft fahrende Schiffe zu schützen und eine auf den Weltmärkten wettbewerbsfähige Flotte zu erhalten. Auch wenn Kabelverlegungstätigkeiten (als akzessorische Tätigkeiten oder Tätigkeiten mit einer Hilfsfunktion für den Seeverkehr) als Erbringung einer Dienstleistung anzusehen sind, seien die Leitlinien daher auf Kabelverlegungstätigkeiten anzuwenden, da diese Tätigkeiten ebenfalls den Zielen der Leitlinien entsprechen.

(60) Schließlich vertritt Alcatel-Lucent den Standpunkt, dass auch aus Umweltschutzgründen weiterhin eine große Flotte von Kabelverlegungsschiffen unter einer Gemeinschaftsflagge erhalten bleiben sollte.

5.7. **Dänischer Reederverband**

(61) Dem dänischen Reederverband zufolge ist die Kabelverlegung eine „eigenständige" Tätigkeit und keine Hilfstätigkeit für Schlepperdienste, die nach dem Urteil des EuGH vom 11. Januar 2007 in der Rechtssache C-251/04 nicht unter die Verordnungen (EWG) Nr. 3577/92 und (EWG) Nr. 4055/86 fallen. Darüber hinaus sind nach Ansicht des Verbands vor allem die Ziele der Leitlinien zu berücksichtigen. Er weist daher darauf hin, dass europäische Kabelverlegungsunternehmen einen wichtigen Beitrag zur Sicherung von Arbeitsplätzen für Seeleute in Europa leisten. Zudem ermögliche es die Kabelverlegung, Sicherheitsregeln und -normen festzulegen und diese Schiffe in Gemeinschaftsregistern zu erfassen.

(62) Der Verband bringt vor, dass Kabelverlegungsunternehmen auf dem Weltmarkt demselben Wettbewerbsdruck ausgesetzt sind wie die Seeverkehrsunternehmen der Gemeinschaft. Zur Aufgabe der Kabelverlegungsschiffe zählten auch Fahrten zwischen Kontinenten.

(63) Angesichts des ähnlichen Wortlauts sind nach Ansicht des dänischen Reederverbands darüber hinaus die dänischen Bestimmungen zu Baggerarbeiten von den Leitlinien abgedeckt. Dem Verband zufolge fallen Aushubarbeiten nicht unter die in Rede stehenden dänischen Bestimmungen. Baggerarbeiten seien zudem nur dann förderfähig, wenn mindestens 50 % der Tätigkeiten Seeverkehr darstellen.

5.8. **Stellungnahme Dänemarks zu den Bemerkungen Dritter**

(64) In ihrer Stellungnahme zu den Bemerkungen Dritter wiederholen die dänischen Behörden ihre bereits vorgebrachten Argumente und weisen insbesondere darauf hin, dass sich alle Beteiligten für die Einbeziehung von Kabelverlegungsschiffen in die Leitlinien aussprechen.

6. **WÜRDIGUNG DER MASSNAHMEN**

6.1. **Kabelverlegung**

(65) Die Kommission stellt erstens fest, dass für Kabelverlegungsarbeiten gut ausgebildete Seeleute erforderlich sind, deren Qualifikationen etwa denen von Seeleuten auf traditionellen Seeverkehrsschiffen entsprechen. Zudem gelten für die Besatzungen von Kabelverlegungsschiffen dieselben arbeits- und sozialversicherungsrechtlichen Bestimmungen wie für andere Seeleute.

(66) Zweitens stimmt die Kommission zu, dass Kabelverlegungsschiffe seegängige Schiffe sind, die denselben technischen Überprüfungen und Sicherheitsinspektionen unterzogen werden müssen wie Schiffe, die ausschließlich für den Seeverkehr eingesetzt werden.

(67) Drittens erkennt die Kommission das Risiko an, dass Kabelverlegungsunternehmen ihre landseitigen Tätigkeiten aus steuerlichen und sozialversicherungsrechtlichen Gründen in Länder außerhalb der Gemeinschaft verlagern könnten und ihre Schiffe anschließend unter Billigflaggen fahren würden. Die Kommission stimmt zu, dass die Kabelverlegung naturgemäß einen weltweiten Markt bildet.

(68) Die Kommission stellt weiter fest, dass die Ausweitung der DIS-Regelung auf Kabelverlegungsarbeiten auf See dazu beitragen würde, in der Gemeinschaft Arbeitsplätze auf seegängigen Kabelverlegungsschiffen zu sichern, die im dänischen Interesse betrieben werden.

(69) Die Kabelverlegungsunternehmen der Gemeinschaft stehen somit hinsichtlich des weltweiten Wettbewerbs und der Verlagerung landseitiger Tätigkeiten ähnlichen Herausforderungen gegenüber wie die Seeverkehrsunternehmen der Gemeinschaft. Zudem unterliegen sie denselben arbeitsrechtlichen Bestimmungen sowie denselben technischen und sicherheitsbezogenen Vorschriften. Darüber hinaus sind wie im Seeverkehr qualifizierte und ausgebildete Seeleute erforderlich.

(70) Diese Merkmale entsprechen den Prinzipien der Leitlinien. So zielen die Leitlinien gemäß Abschnitt 2.2 Absatz 1 vor allem darauf ab, die Sicherheit auf See zu verbessern, die Eintragung in die Register der Mitgliedstaaten oder die Rückführung unter deren Flagge zu fördern, einen Beitrag zur Konsolidierung des in den Mitgliedstaaten bestehenden maritimen Sektors zu leisten, das maritime Know-how zu erhalten und zu verbessern sowie die Beschäftigung europäischer Seeleute zu schützen und zu fördern. Dies trifft insbesondere auf staatliche Beihilfen in Form verringerter arbeitsbezogener Kosten zu (Abschnitt 3.2 der Leitlinien), die als „soziale Maßnahmen zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit" betrachtet werden (vgl. Titel des Abschnitts 3 der Leitlinien).

(71) Auch wenn die Kommission weiterhin die Auffassung vertritt, dass Kabelverlegungsarbeiten nicht als Seeverkehr gemäß den genannten Verordnungen und den Leitlinien zu betrachten sind, ist sie daher der Ansicht, dass für die Zwecke der Anwendung des Abschnitts 3.2 der Leitlinien Kabelverlegungsarbeiten analog zu Seeverkehrstätigkeiten zu behandeln sind und daher in den Anwendungsbereich dieser Bestimmung fallen.

(72) Die Kommission gelangt somit zu dem Schluss, dass die Ausweitung der DIS-Regelung auf Kabelverlegungsschiffe akzeptiert werden kann, da Abschnitt 3.2 der Leitlinien analog gilt, und daher mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar ist.

6.2. **Baggerarbeiten**

(73) Die Kommission weist das Argument Dänemarks zurück, die Kommission habe bei der Einleitung des Prüfverfahrens zu den Bestimmungen der DIS-Regelung über Baggerarbeiten ihre Befugnisse überschritten. Der Anmeldung lag die vorstehend genannte Verfügung bei. Nach Ansicht der Kommission war sie verpflichtet, diesen Anhang ebenfalls zu prüfen und festzustellen, ob die von ihr mit der Entscheidung vom 12. Dezember 2002 in der Beihilfe NN 116/98 genehmigte DIS-Regelung und die der Kommission 2005 mitgeteilten Maßnahmen zur Anpassung der DIS-Regelung an die Leitlinien von 2004 durch diese Verfügung geändert werden.

(74) Die Kommission weist ferner die Behauptung zurück, dass die beiden Gesetzentwürfe mit dem Schreiben der Kommissionsdienststellen vom 18. Mai 2005 genehmigt wurden. In diesem Schreiben wurde klargestellt, dass die Annahme angemessener, von der Kommission im Rahmen der Leitlinien vorgeschlagener Maßnahmen durch einen Mitgliedstaaten verfahrensrechtlich nicht als Anmeldung einer neuen Beihilfe oder als Änderung einer bestehenden Beihilfe zu betrachten ist. In demselben Schreiben stellte die Kommission klar, dass die von den dänischen Behörden mitgeteilten Maßnahmen lediglich eine Umsetzung der in den Leitlinien vorgeschlagenen angemessenen Maßnahmen darstellten und keiner Anmeldung gemäß Artikel 88 Absatz 3 EG-Vertrag bedurften.

(75) Darüber hinaus weicht die der Anmeldung beigefügte Verfügung wesentlich von dem mit dem Schreiben vom 21. Januar 2008 vorgelegten Gesetzentwurf ab, da sie den Umfang der förderfähigen Baggerarbeiten gegenüber dem Gesetzentwurf erheblich erweitert. Bei der Einleitung des Prüfverfahrens betrachtete die Kommission die Bestimmungen der Verfügung nicht als neue und (da sie bereits in Kraft getreten war) rechtswidrige Beihilfe, sondern als missbräuchliche Anwendung einer bestehenden Beihilfe im Sinne von Artikel 16 der Beihilfeverfahrensverordnung. Das maßgebliche Kapitel ist daher nicht — wie die dänischen Behörden in ihrer Stellungnahme annehmen — Kapitel V der Verordnung über Verfahren bei bestehenden Beihilferegelungen, sondern Kapitel IV über das Verfahren bei missbräuchlicher Anwendung von Beihilfen.

(76) Die Kommission war daher uneingeschränkt berechtigt, ein Prüfverfahren in Bezug auf die Verfügung zu eröffnen.

(77) In Abschnitt 3.2 Absatz 5 der Leitlinien ist festgelegt, unter welchen Bedingungen staatliche Beihilfe in Form einer Verringerung der arbeitsbezogenen Kosten für Baggerarbeiten gewährt werden können. Die DIS-Regelung sieht bereits vor, dass es sich dabei um Seeleute aus der Gemeinschaft handeln muss, die gemäß Abschnitt 3.2 Absatz 3 der Leitlinien auf seetüchtigen Schlepp- und Baggerschiffen arbeiten, die in einem Mitgliedstaat registriert sind.

(78) In ihrer Stellungnahme zur Einleitung des Prüfverfahrens haben die dänischen Behörden darüber hinaus klargestellt, dass nur Baggerschiffe mit Eigenantrieb von der DIS-Regelung erfasst sind und unter anderem auch Baggerarbeiten in und um Häfen und Fjorden von der Regelung ausgeschlossen sind.

(79) In Bezug auf die Bedingung, dass Baggerschiffe während mindestens 50 % ihrer Betriebszeit im Seeverkehr eingesetzt werden müssen, stellt die Kommission fest, dass „Seeverkehr“ im Falle von Baggerarbeiten gemäß Abschnitt 3.1 Absatz 16 der Leitlinien „die Beförderung von ausgebaggertem oder ausgehobenem Material auf hoher See“ ist und „Bagger- oder Aushubarbeiten als solche“ ausgeschlossen sind. In diesem Zusammenhang ist festzustellen, dass Aushub- und Baggerarbeiten als solche gemäß der genannten dänischen Verfügung aus der Definition förderfähiger Baggerarbeiten ausgenommen sind. Die Kommission ist zudem der Auffassung, dass „Fahrten zwischen dem Aushubort und dem Löschort“ sowie „Fahrten zwischen Aushuborten“ tatsächlich als Beförderung von Aushubmaterial zu betrachten sind. Die Kommission erkennt ferner an, dass Schiffe im Seeverkehr aufgrund von Handelsungleichgewichten nicht immer beladen fahren. Daraus kann analog gefolgert werden, dass „Fahrten zwischen dem Hafen und dem Aushubort“ und „Fahrten zwischen dem Löschort und dem Hafen“ Seeverkehr darstellen. Ebenso ist das „Löschen“ Bestandteil des Seeverkehrs. Auch wenn Baggerschiffe auf Anfrage von Behörden Hilfsleistungen auf hoher See erbringen, sind sie in der dafür unmittelbar und ausschließlich aufgewandten Zeit für den Seeverkehr tätig.

(80) Die Kommmission schließt daher, dass die in der Verfügung definierten Tätigkeiten von Baggerschiffen mit Ausnahme des „Kreuzens am Aushubort“ — das von „Aushub- oder Baggerarbeiten als solchen“ nicht unterschieden werden kann — für eine Förderung im Rahmen der DIS-Regelung in Betracht kommen.

(81) Die Entscheidung, die meisten von den dänischen Behörden in der Verfügung definierten Tätigkeiten als förderfähig im Rahmen der DIS-Regelung anzuerkennen, beruht auch auf folgenden Überlegungen:

(82) Für die Durchführung von Baggerarbeiten sind qualifizierte Arbeitnehmer erforderlich, die denselben arbeits- und sozialversicherungsrechtlichen Bestimmungen wie andere Seeleute unterliegen.

(83) Baggerschiffe sind seegängige Schiffe und werden denselben technischen Überprüfungen und Sicherheitsinspektionen unterzogen wie Schiffe, die ausschließlich für den Seeverkehr eingesetzt werden.

(84) Darüber hinaus besteht das Risiko, dass Baggerunternehmen ihre landseitigen Tätigkeiten aus steuerlichen und sozialversicherungsrechtlichen Gründen in Länder außerhalb der EU verlagern könnten und ihre Schiffe dann unter Billigflaggen fahren würden.

(85) Nach Ansicht der Kommission ist es daher zulässig, die DIS-Regelung — mit Ausnahme des Kreuzens am Aushubort — auf die in der Verfügung definierten Baggerarbeiten auf See anzuwenden.

6.3. **Befristete Gültigkeit der beihilferechtlichen Entscheidungen der Kommission**

(86) Seit kurzem genehmigt die Kommission keine unbefristeten staatlichen Beihilferegelungen — oder deren Änderungen — mehr und fordert die Behörden daher auf, Regelungen für eine Dauer von höchstens 10 Jahren anzumelden.

(87) Die Kommission ist daher gehalten, gemäß ihrer derzeitigen Praxis eine zeitliche Befristung für die angemeldete Maßnahme vorzuschreiben. Sie muss somit entscheiden, dass die dänischen Behörden die in der vorliegenden Entscheidung nach Artikel 88 Absatz 3 EG-Vertrag bewertete Änderung der DIS-Regelung spätestens 10 Jahre nach dem Datum der Mitteilung der Entscheidung erneut anmelden müssen —

HAT FOLGENDE ENTSCHEIDUNG ERLASSEN:

Artikel 1

(1) Die von Dänemark vorgesehenen Maßnahmen zugunsten von seegängigen Kabelverlegungsschiffen sind gemäß Artikel 87 Absatz 1 EG-Vertrag mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar.

(2) Die von Dänemark zugunsten von seegängigen Baggerschiffen umgesetzten Maßnahmen sind mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar, sofern das Kreuzen am Aushubort aus den förderfähigen Tätigkeiten ausgenommen wird.

Artikel 2

Dänemark muss die in der vorliegenden Entscheidung gemäß Artikel 88 Absatz 3 EG-Vertrag geprüfte Änderung der DIS-Regelung binnen zehn Jahren nach dem Tag der Mitteilung der vorliegenden Entscheidung erneut anmelden.

Artikel 3

Diese Entscheidung ist an das Königreich Dänemark gerichtet.

Brüssel, den 13. Januar 2009

Für die Kommission

Antonio TAJANI

Vizepräsident