II

*(Πράξεις εγκριθείσες δυνάμει των συνθηκών ΕΚ/Ευρατόμ των οποίων η δημοσίευση δεν είναι υποχρεωτική)*

# ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

# ΕΠΙΤΡΟΠΗ

## ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

**της 13ης Ιανουαρίου 2009**

**για την κρατική ενίσχυση C 22/07 (πρώην N 43/07) όσον αφορά την επέκταση σε δραστηριότητες βυθοκόρησης και πόντισης καλωδίων του καθεστώτος απαλλαγής ναυτιλιακών εταιρειών από την καταβολή του φόρου εισοδήματος και των κοινωνικών εισφορών των ναυτικών στη Δανία**

*[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό Ε(2008) 8886]*

**(Το κείμενο στη δανική γλώσσα είναι το μόνο αυθεντικό)**

**(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)**

(2009/380/ΕΚ)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 88 παράγραφος 2 πρώτο εδάφιο,

τη συμφωνία σχετικά με τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο, και ιδίως το άρθρο 62 παράγραφος 1 στοιχείο α),

Αφού ζήτησε από τα ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σύμφωνα με τις προαναφερόμενες διατάξεις [1] και αφού έλαβε υπόψη τις εν λόγω παρατηρήσεις,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

### 1. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

(1) Με επιστολή της 15ης Ιανουαρίου 2007 [2], η Δανία ενημέρωσε την Επιτροπή για μια τροποποίηση του δανικού καθεστώτος απαλλαγής των πλοιοκτητών από την καταβολή του φόρου εισοδήματος των ναυτικών τους (το αποκαλούμενο «καθεστώς DIS»). Το καθεστώς DIS είχε εγκριθεί με απόφαση της Επιτροπής της 13ης Νοεμβρίου 2002 [3].

(2) Η κοινοποιηθείσα τροποποίηση καταχωρίστηκε υπό την ένδειξη N 43/07. Με επιστολή της 27ης Μαρτίου 2007 [4], η Δανία διαβίβασε στην Επιτροπή νέες πληροφορίες τις οποίες είχε ζητήσει με την επιστολή τής 20ης Μαρτίου 2007 [5].

(3) Με την επιστολή της 10ης Ιουλίου 2007 [6], η Επιτροπή ενημέρωσε τη Δανία για την έναρξη επίσημης διαδικασίας έρευνας, δυνάμει του άρθρου 4 παράγραφος 4 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 659/1999 του Συμβουλίου, της 22ας Μαρτίου 1999, για τη θέσπιση λεπτομερών κανόνων εφαρμογής του άρθρου 93 της συνθήκης ΕΚ (εφεξής «κανονισμός περί της σχετικής με τις κρατικές ενισχύσεις διαδικασίας») [7], η Δανία υπέβαλε τις παρατηρήσεις της με επιστολή της 5ης Σεπτεμβρίου 2007 [8].

(4) Η απόφαση της Επιτροπής για την έναρξη της διαδικασίας δημοσιεύτηκε στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* [9]. Με την απόφαση αυτή, η Επιτροπή ζήτησε από τα ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σχετικά με τα υπό εξέταση μέτρα.

[1] ΕΕ C 213 της 12.9.2007, σ. 22.
[2] Καταχωρίστηκε υπό την ένδειξη TREN (2007) A/21157.
[3] Το κείμενο της απόφασης στην υπόθεση N 116/98 διατίθεται στην επίσημη γλώσσα στην ακόλουθη ηλεκτρονική διεύθυνση: http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/transports-1998/nn116-98.pdf
[4] Καταχωρίστηκε υπό την ένδειξη TREN (2007) A/28077.
[5] Καταχωρίστηκε υπό την ένδειξη TREN (2007) D/306985.
[6] Καταχωρίστηκε υπό την ένδειξη C(2007) 3219 τελικό.
[7] ΕΕ L 83 της 27.3.1999, σ. 1.
[8] Καταχωρίστηκε υπό την ένδειξη TREN (2007) A/41561.
[9] Βλ. υποσημείωση 1.

(5) Η Επιτροπή έλαβε παρατηρήσεις από τα ακόλουθα ενδιαφερόμενα μέρη: την Ευρωπαϊκή Ένωση Βυθοκόρησης, την Ένωση Εφοπλιστών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, το Βρετανικό Εφοπλιστικό Επιμελητήριο, τον Σύνδεσμο Πλοιοκτητών της Νορβηγίας, την Ένωση Εφοπλιστών της Γαλλίας (Armateurs de France), την Alcatel-Lucent και την Ένωση Πλοιοκτητών της Δανίας. Η Επιτροπή διαβίβασε τις αντίστοιχες παρατηρήσεις της στη Δανία, δίνοντάς της έτσι δυνατότητα να απαντήσει. Η Δανία απέστειλε τις παρατηρήσεις της με επιστολή της 9ης Ιανουαρίου 2008 ([10]).

## 2. ΛΕΠΤΟΜΕΡΗΣ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΩΝ ΚΟΙΝΟΠΟΙΗΘΕΝΤΩΝ ΜΕΤΡΩΝ

(6) Η περιγραφή των κοινοποιηθέντων μέτρων είχε διατυπωθεί ήδη στην προαναφερθείσα απόφαση της 10ης Ιουλίου 2007.

### 2.1. **Περιγραφή της κοινοποιηθείσας τροποποίησης του καθεστώτος DIS**

(7) Ο κύριος σκοπός των κοινοποιηθέντων μέτρων [νόμος αριθ. L 110 (2006-07), τμήμα 11] είναι η επέκταση του αποκαλούμενου καθεστώτος DIS στους ναυτικούς που εργάζονται σε πλοία πόντισης καλωδίων και βυθοκόρους.

(8) Όσον αφορά τα πλοία πόντισης καλωδίων, οι δραστηριότητές τους έως τώρα δεν ήταν επιλέξιμες για το καθεστώς DIS, μολονότι τα πλοία πόντισης καλωδίων επιτρεπόταν να εγγραφούν στο νηολόγιο DIS βάσει της δανικής νομοθεσίας.

(9) Η Δανία επιθυμεί τα πλοία πόντισης καλωδίων να υπαχθούν πλέον πλήρως στο καθεστώς DIS.

(10) Όσον αφορά τις βυθοκόρους, το εκτελεστικό διάταγμα της 27ης Μαΐου 2005 για την εφαρμογή του καθεστώτος DIS (εφεξής το εκτελεστικό διάταγμα) διευκρινίζει πότε μπορεί να θεωρηθεί ως θαλάσσια μεταφορά μια δραστηριότητα βυθοκόρησης, προκειμένου να καθοριστούν οι κανόνες επιλεξιμότητας των δραστηριοτήτων βυθοκόρησης. Σύμφωνα με το τμήμα 13 του εκτελεστικού διατάγματος, θεωρούνται θαλάσσιες μεταφορές οι εξής δραστηριότητες βυθοκόρησης:

1. ο πλους μεταξύ λιμένα και του σημείου εκσκαφής·

2. ο πλους μεταξύ του σημείου εκσκαφής και του σημείου όπου πρόκειται να εκφορτωθούν τα εκσκαφέντα υλικά, συμπεριλαμβανομένης αυτής καθαυτής της εκφόρτωσης·

3. ο πλους μεταξύ του σημείου εκφόρτωσης και του λιμένα·

4. ο πλους στα σημεία εκσκαφής και μεταξύ αυτών·

5. ο πλους για την παροχή συνδρομής μετά από αίτημα των δημοσίων αρχών στον καθαρισμό πετρελαιοκηλίδων κ.λπ.

(11) Με βάση την ισχύουσα νομοθεσία της Δανίας, δεν επιτρέπεται η νηολόγηση των αμμοβυθοκόρων στο νηολόγιο DIS. Οι αμμοβυθοκόροι δεν πληρούν επομένως τους βασικούς όρους για να υπαχθούν στο καθεστώς DIS. Επιπλέον, επειδή οι αμμοβυθοκόροι χρησιμοποιούνται σε κάποιο βαθμό για την κατασκευή έργων σε χωρικά ύδατα, για παράδειγμα, η Δανία θεώρησε ότι είναι δύσκολο να περιληφθούν οι αμμοβυθοκόροι στο γενικό καθεστώς καθαρών μισθών. Αντίθετα, η Δανία αποφάσισε να φορολογήσει τους εργαζόμενους στις αμμοβυθοκόρους σύμφωνα με τους γενικούς φορολογικούς κανόνες και, κατά συνέπεια, να επιστρέφει τους φόρους στους πλοιοκτήτες, εφόσον πληρούνται οι σχετικοί όροι.

(12) Επομένως, η βυθοκόρηση καλύπτεται έμμεσα από το καθεστώς DIS και ωφελείται από τα ίδια πλεονεκτήματα από τα οποία ωφελούνται οι ναυτιλιακές εταιρείες που εκμεταλλεύονται σκάφη νηολογημένα στο νηολόγιο DIS.

### 2.2. **Περιγραφή του ισχύοντος καθεστώτος DIS**

(13) Το καθεστώς DIS περιγράφηκε στην προαναφερθείσα απόφαση της Επιτροπής τής 10ης Ιουλίου 2007 ([11]).

(14) Το ισχύον καθεστώς συνίσταται σε απαλλαγή –των πλοιοκτητών– από την πληρωμή των κοινωνικών εισφορών και του φόρου εισοδήματος για τους ναυτικούς που εργάζονται σε πλοία νηολογημένα στο Dansk Internationalt Skibsregister, το διεθνές νηολόγιο της Δανίας (εφεξής αναφερόμενο ως «νηολόγιο DIS»), όταν τα πλοία χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά επιβατών ή εμπορευμάτων.

(15) Η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι το νηολόγιο DIS θεσπίσθηκε με τον νόμο αριθ. 408 της 1ης Ιουλίου 1988 και τέθηκε σε ισχύ στις 23 Αυγούστου 1988. Σχεδιάστηκε με στόχο την καταπολέμηση της αλλαγής σημαίας από το εθνικό νηολόγιο της Δανίας σε τρίτες χώρες.

(16) Πρόκειται για κατάσταση κατά την οποία η φορολογική απαλλαγή λαμβάνεται υπόψη στον καθορισμό των μισθών. Κατά συνέπεια, το φορολογικό πλεονέκτημα αποδίδεται στη ναυτιλιακή εταιρεία και όχι στους εκάστοτε ναυτικούς.

([10]) Καταχωρίστηκε υπό την ένδειξη TREN (2008) A/80508.

([11]) Καταχωρίστηκε υπό την ένδειξη C(2007) 3219 τελικό.

(17) Εντούτοις, το καθεστώς DIS εγκρίθηκε από την Επιτροπή στις 13 Νοεμβρίου 2002.

(18) Η Δανία εφαρμόζει επίσης επί του παρόντος ένα άλλο καθεστώς υπέρ των θαλάσσιων μεταφορέων: το καθεστώς φορολογίας βάσει της χωρητικότητας ([12]).

### 2.3. **Προϋπολογισμός**

(19) Ο συνολικός προϋπολογισμός του καθεστώτος DIS είναι περίπου 600 εκατ. δανικές κορόνες.

## 3. **ΛΟΓΟΙ ΚΙΝΗΣΗΣ ΤΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ ΕΡΕΥΝΑΣ**

### 3.1. **Αμφιβολίες ως προς το συμβιβάσιμο των μέτρων που αφορούν την πόντιση καλωδίων**

(20) Στην απόφασή της για την κίνηση της διαδικασίας, η Επιτροπή θεώρησε ότι θα έπρεπε να εξετάσει τις πιθανές οικονομικές επιπτώσεις τις οποίες ενδέχεται να έχει η εν λόγω επέκταση στον θιγόμενο τομέα. Ο θιγόμενος τομέας είναι η πόντιση καλωδίων τηλεπικοινωνιών ή μεταφοράς ενέργειας στον θαλάσσιο πυθμένα και η επισκευή υφιστάμενων καλωδίων στον πυθμένα.

(21) Η Επιτροπή έκρινε ότι είναι αδύνατον μια συγκεκριμένη θαλάσσια διαδρομή να χωρισθεί σε ένα μέρος που εντάσσεται στην έννοια της θαλάσσιας μεταφοράς και σε ένα μέρος που δεν εμπίπτει σε αυτήν. Έτεινε υπέρ της άποψης ότι χρειάζεται να πραγματοποιηθεί συνολική εκτίμηση για όλα τα είδη θαλάσσιων δραστηριοτήτων, έτσι ώστε να συναχθεί εάν η υπό εξέταση θαλάσσια διαδρομή εντάσσεται πλήρως στην έννοια της θαλάσσιας μεταφοράς.

(22) Συνεπώς, η Επιτροπή εξέφρασε στην απόφαση επίσημης κίνησης της διαδικασίας την άποψη ότι δεν θα πρέπει αυτή καθαυτή η πόντιση καλωδίων να εκληφθεί ως μέρος θαλάσσιας μεταφοράς.

(23) Τα πλοία πόντισης καλωδίων δεν μεταφέρουν συνήθως τύμπανα για καλώδια μεταξύ λιμένων ή από έναν λιμένα σε υπεράκτια εγκατάσταση, δραστηριότητα η οποία αντιστοιχεί στον ορισμό της θαλάσσιας μεταφοράς ο οποίος θεσπίσθηκε στον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 4055/86 του Συμβουλίου, της 22ας Δεκεμβρίου 1986 για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών μεταξύ κρατών μελών και τρίτων χωρών ([13]), και στον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 3577/92, της 7ης Δεκεμβρίου 1992, για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών μελών (θαλάσσιες ενδομεταφορές – καμποτάζ) ([14]). Αντιθέτως, τα πλοία πόντισης καλωδίων ποντίζουν καλώδια, μετά από αίτημα πελάτη, από ένα συγκεκριμένο σημείο σε μια ακτή σε συγκεκριμένο σημείο σε άλλη ακτή. Συνεπώς, τα πλοία πόντισης καλωδίων δεν φαίνεται να παρέχουν απευθείας υπηρεσίες θαλάσσιας μεταφοράς, κατά την έννοια των προαναφερθέντων κανονισμών ΕΚ, δηλαδή τη θαλάσσια μεταφορά εμπορευμάτων μεταξύ οποιουδήποτε λιμένα κράτους μέλους και οποιουδήποτε λιμένα ή παράκτιας εγκατάστασης ενός άλλου κράτους μέλους. Ακόμη και αν τα εν λόγω πλοία περιστασιακά μεταφέρουν εμπορεύματα διά θαλάσσης, όπως προβλέπεται στους κανονισμούς (ΕΟΚ) αριθ. 4055/86 και (ΕΟΚ) αριθ. 3577/92, η δραστηριότητα η οποία αντιστοιχεί στον ορισμό της θαλάσσιας μεταφοράς φαίνεται να έχει απλώς επικουρικό χαρακτήρα σε σχέση με την κύρια δραστηριότητα, η οποία συνίσταται στην πόντιση καλωδίων.

(24) Επιπλέον, η Επιτροπή παρατήρησε ότι στο στάδιο εκείνο δεν είχε αποδειχθεί ακόμη ότι οι εταιρείες πόντισης καλωδίων που είναι εγκατεστημένες στην Κοινότητα υφίσταντο όντως τις ίδιες πιέσεις ανταγωνισμού όπως εκείνες των θαλάσσιων μεταφορών στην παγκόσμια αγορά. Σύμφωνα με την Επιτροπή, δεν είναι σαφές κατά πόσον τα κοινοτικά πλοία πόντισης καλωδίων αντιμετωπίζουν ανταγωνισμό από πλοία με σημαίες ευκαιρίας, της ίδιας έντασης με εκείνον που χαρακτηρίζει τις θαλάσσιες μεταφορές.

(25) Η Επιτροπή, ως εκ τούτου, έκρινε στην απόφασή της για την κίνηση της διαδικασίας ότι η πόντιση καλωδίων δεν θα πρέπει να θεωρείται ότι συνιστά θαλάσσια μεταφορά και ότι, κατά συνέπεια, δεν θα είναι επιλέξιμη για κρατικές ενισχύσεις στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών, κατά την έννοια των κοινοτικών κατευθυντήριων γραμμών για τις κρατικές ενισχύσεις στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών (εφεξής οι «κατευθυντήριες γραμμές») ([15]).

### 3.2. **Αμφιβολίες ως προς το συμβιβάσιμο των μέτρων που αφορούν τη βυθοκόρηση**

(26) Σύμφωνα με την απόφαση για την κίνηση της διαδικασίας, η Επιτροπή εξέφρασε σοβαρές αμφιβολίες ως προς το αν όλες οι δραστηριότητες βυθοκόρησης, οι οποίες καλύπτονται από το καθεστώς, συνιστούν θαλάσσια μεταφορά κατά την έννοια των κατευθυντήριων γραμμών. Η Επιτροπή έκρινε, ως εκ τούτου, ότι δεν θα πρέπει όλες αυτές οι δραστηριότητες βυθοκόρησης να είναι επιλέξιμες για κρατικές ενισχύσεις στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών.

## 4. **ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΔΑΝΙΑΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΑΠΟΦΑΣΗ ΚΙΝΗΣΗΣ ΤΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ ΕΡΕΥΝΑΣ**

### 4.1. **Παρατηρήσεις σχετικά με την πόντιση καλωδίων**

(27) Όσον αφορά τα πλοία πόντισης καλωδίων, η Δανία τονίζει ότι οι υπηρεσίες της Επιτροπής, με επιστολή της 11ης Αυγούστου 2006 ([16]), διαβεβαίωσαν τη Δανία ότι τα πλοία πόντισης καλωδίων θα μπορούσαν να καλυφθούν από τα διακυβευόμενα μέτρα κρατικών ενισχύσεων, με τον όρο ότι πληρούν την απαίτηση εκτέλεσης θαλάσσιων μεταφορών σε ποσοστό 50 %.

([12]) Υπόθεση NN 116/98 η οποία εγκρίθηκε με την απόφαση της Επιτροπής της 13ης Νοεμβρίου 2002. Το κείμενο της απόφασης διατίθεται στην επίσημη γλώσσα στην ακόλουθη ηλεκτρονική διεύθυνση: http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids/transports-1998/nn116-98.pdf

([13]) ΕΕ L 378 της 31.12.1986, σ. 1.

([14]) ΕΕ L 364 της 12.12.1992, σ. 7.

([15]) ΕΕ C 13 της 17.1.2004, σ. 3.

([16]) Καταχωρίστηκε υπό την ένδειξη TREN (2006) D/212345.

(28) Σύμφωνα με τη Δανία, η Επιτροπή ανέφερε ότι οι δραστηριότητες πόντισης καλωδίων θα ήταν δυνατόν να εξισωθούν με θαλάσσιες μεταφορές, όσον αφορά το μέρος των δραστηριοτήτων οι οποίες αφορούν τη μεταφορά τυμπάνων για καλώδια από τον λιμένα φόρτωσης σε τοποθεσία στην ανοικτή θάλασσα όπου αναμενόταν να ξεκινήσει η πόντιση καλωδίων, εννοώντας ότι ο λόγος των θαλάσσιων δραστηριοτήτων προς το σύνολο των δραστηριοτήτων θα πρέπει να υπολογίζεται με βάση την απόσταση την οποία διανύει το πλοίο χωρίς να ποντίζει καλώδια.

(29) Επιπλέον, η Δανία επισημαίνει ότι δεν έχει κατανοήσει γιατί η Επιτροπή στην επιστολή της 10ης Ιουλίου 2007 εξέφρασε την άποψη ότι η πόντιση καλωδίων δεν είναι δυνατόν να αποτελεί συνδυασμό θαλάσσιας μεταφοράς και άλλων δραστηριοτήτων και υποστηρίζει ότι η άποψη αυτή αποτελεί αντίφαση προς την επιστολή των υπηρεσιών της Επιτροπής η οποία εστάλη στις 11 Αυγούστου 2006.

### 4.2. **Παρατηρήσεις σχετικά με τη βυθοκόρηση**

(30) Σύμφωνα με τη Δανία, οι κατευθυντήριες γραμμές καθιστούν δυνατό τον διαχωρισμό της συνολικής δραστηριότητας των πλοίων βυθοκόρησης σε θαλάσσιες μεταφορές και σε λοιπές δραστηριότητες. Ως εκ τούτου, η Δανία δεν κατανοεί για ποιον λόγο δεν είναι δυνατός ένας παρόμοιος διαχωρισμός για τα πλοία πόντισης καλωδίων.

(31) Η Δανία τονίζει ότι η απόφαση του Δικαστηρίου στην υπόθεση C-251/04, την οποία ανέφερε η Επιτροπή στην απόφασή της για την κίνηση της διαδικασίας, δεν τροποποιεί τη βάση της διαβεβαίωσης την οποία παρείχε η Επιτροπή στη Δανία με την προαναφερθείσα επιστολή της 11ης Αυγούστου 2006. Σύμφωνα με τη Δανία, το Δικαστήριο διευκρίνισε το ζήτημα ως προς το αν οι δραστηριότητες των ρυμουλκών σκαφών καλύπτονται από τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 3577/92, καταλήγοντας στο συμπέρασμα ότι τελικά δεν καλύπτονται. Η Δανία πιστεύει ότι η εν λόγω απόφαση είναι άσχετη με την εφαρμογή των κατευθυντήριων γραμμών στα πλοία πόντισης καλωδίων.

(32) Οι δανικές αρχές αναφέρουν ότι οι κατευθυντήριες γραμμές δεν αφορούν μόνο τις θαλάσσιες μεταφορές, όπως αυτές προσδιορίζονται στους κανονισμούς (ΕΟΚ) αριθ. 4055/86 και (ΕΟΚ) αριθ. 3577/92, αλλά, «[…] σε συγκεκριμένα μέρη, συνδέονται επίσης με τις υπηρεσίες ρυμούλκησης και βυθοκόρησης».

(33) Σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές, τουλάχιστον το 50 % όλων των δραστηριοτήτων πρέπει να συνιστούν θαλάσσιες μεταφορές οι οποίες, για τις βυθοκόρους, προσδιορίζονται στις κατευθυντήριες γραμμές, σύμφωνα με τις δανικές αρχές, ως «[…] μεταφορά στη θάλασσα εξορυχθέντων υλικών». Σύμφωνα με τις δανικές αρχές, βάσει της ερμηνείας των κατευθυντήριων γραμμών, η μεταφορά στη θάλασσα εξορυχθέντων υλικών εμπίπτει στις θαλάσσιες μεταφορές.

(34) Η Δανία επίσης αμφισβητεί την πρωτοβουλία της Επιτροπής να επεκτείνει μονομερώς το πεδίο εφαρμογής μιας διαδικασίας έρευνας ώστε να καλύπτει τομείς οι οποίοι δεν περιλαμβάνονται στην κοινοποίηση η οποία αποτελεί αντικείμενο της έρευνας, την οποία φαίνεται να διενεργεί η Επιτροπή [17]. Σύμφωνα με τη Δανία, το κεφάλαιο II του κανονισμού περί της σχετικής με τις κρατικές ενισχύσεις διαδικασίας δεν περιλαμβάνει διάταξη σχετικά με κοινοποιηθείσες ενισχύσεις, η οποία να επιτρέπει στην Επιτροπή να συμπεριλάβει ήδη ισχύοντα μέτρα κρατικών ενισχύσεων στην έρευνα. Εάν η Επιτροπή επιθυμεί να διερευνήσει τα ισχύοντα μέτρα κρατικών ενισχύσεων θα έπρεπε, σύμφωνα με τη Δανία, να το πράξει αυτό βάσει του κεφαλαίου V σχετικά με τη διαδικασία η οποία αφορά τα ισχύοντα προγράμματα ενισχύσεων του εν λόγω κανονισμού.

(35) Η Δανία αναφέρει ότι κοινοποίησε τις τροποποιήσεις στις 21 Ιανουαρίου 2005, με τη μορφή δύο νομοσχεδίων τα οποία η κυβέρνηση είχε καταθέσει ενώπιον του Κοινοβουλίου στις 12 Ιανουαρίου 2005 (νομοσχέδιο περί της φορολογίας των ναυτικών και νομοσχέδιο για την τροποποίηση του νόμου για τη φορολογία βάσει χωρητικότητας). Σύμφωνα με τη Δανία, για τα δύο αυτά νομοσχέδια θα ήταν δυνατόν να θεωρηθεί ότι έχουν εγκριθεί από την Επιτροπή για τους δύο ακόλουθους λόγους:

— πρώτον, επειδή, όπως ισχυρίστηκαν οι δανικές αρχές, η Επιτροπή δεν απάντησε στην επιστολή της 21ης Ιανουαρίου 2005 της Μόνιμης Αντιπροσωπείας εντός της προθεσμίας η οποία είχε οριστεί από τον κανονισμό περί της σχετικής με τις κρατικές ενισχύσεις διαδικασίας,

— δεύτερον, οι υπηρεσίες της Επιτροπής επιβεβαίωσαν ακολούθως ότι οι τροποποιήσεις συμμορφώνονταν με τις κατευθυντήριες γραμμές.

(36) Επομένως, η Δανία υποστηρίζει ότι ο νόμος περί της φορολογίας των ναυτικών, στη μορφή την οποία είχε την άνοιξη του 2005, αποτελεί εγκεκριμένο μέτρο κρατικών ενισχύσεων βάσει της κοινοτικής νομοθεσίας.

(37) Ως εκ τούτου, η Δανία συμπεραίνει ότι η διαδικασία έρευνας είναι δυνατόν να καλύπτει μόνο το εικαζόμενο μοναδικό κοινοποιηθέν μέτρο, δηλαδή την πιθανή ένταξη των ναυτικών που εργάζονται σε πλοία πόντισης καλωδίων στο καθεστώς DIS.

(38) Όσον αφορά τα πλοία βυθοκόρησης, η δανική κυβέρνηση αναφέρει ότι στις 13 Δεκεμβρίου 2006 εξέδωσε τον νόμο για την τροποποίηση του νόμου περί φορολογίας των ναυτικών. Η τροποποίηση του εν λόγω νόμου περί φορολογίας των ναυτικών κοινοποιήθηκε στις 15 Ιανουαρίου 2007.

(39) Η Δανία θεωρεί τη μεταφορά εξορυχθέντων υλικών στην ανοικτή θάλασσα ως θαλάσσια μεταφορά για τον σκοπό των κατευθυντήριων γραμμών. Οι βυθοκόροι, επομένως, καλύπτονται από τις κατευθυντήριες γραμμές ανεξαρτήτως του περιεχομένου των κανονισμών (ΕΟΚ) αριθ. 4055/86 και (ΕΟΚ) αριθ. 3577/92, σύμφωνα με τους οποίους οι βυθοκόροι διεξάγουν θαλάσσια μεταφορά (η οποία χαρακτηρίζεται, σύμφωνα με τη Δανία, ως «μεταφορά στη θάλασσα εξορυχθέντων υλικών») για τουλάχιστον 50 % του λειτουργικού τους χρόνου.

[17] Δελτίο τύπου της Επιτροπής IP/07/1047 της 10ης Ιουλίου 2007.

(40) Οι δανικές αρχές προσθέτουν ότι οι δραστηριότητες «περιορισμένης ναυτιλιακής κίνησης» δεν καλύπτονται από καθεστώτα ενισχύσεων του εθνικού κράτους. Ως «περιορισμένη ναυτιλιακή κίνηση» νοούνται, παραδείγματος χάριν, δραστηριότητες οι οποίες διεξάγονται στους λιμένες και τα φιορδ. Οι εργασίες εκσκαφής ή βυθοκόρησης εντός των λιμένων και των φιορδ και στις γύρω περιοχές, επομένως, σε καμία περίπτωση δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του καθεστώτος DIS. Το ίδιο ισχύει για περιπτώσεις στις οποίες ένα πλοίο είναι σταθμευμένο.

(41) Οι δανικές αρχές εξηγούν ότι, στην πραγματικότητα, οι εργασίες εκσκαφής και βυθοκόρησης συχνά (ή τις περισσότερες φορές) διεξάγονται χρησιμοποιώντας βυθοκόρους με κάδους επάνω σε αλυσίδα, οι οποίες δεν διαθέτουν δικές τους μηχανές και επομένως δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του καθεστώτος DIS και για τον λόγο αυτό. Τα πλοία με δική τους κινητήρια δύναμη καλύπτονται από το καθεστώς. Εντούτοις, τα πλοία τα οποία εκτελούν θαλάσσιες δραστηριότητες εργολαβικής ανάθεσης αποκλείονται επίσης από το καθεστώς DIS. Ως δραστηριότητες εργολαβικής ανάθεσης νοούνται η κατασκευή και επισκευή λιμένων, κυματοθραυστών, γεφυρών, εξεδρών άντλησης πετρελαίου, αιολικών πάρκων και άλλων θαλάσσιων εγκαταστάσεων.

## 5. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΟΙ ΟΠΟΙΕΣ ΕΚΦΡΑΣΤΗΚΑΝ ΑΠΟ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΑ ΜΕΡΗ

### 5.1. Ευρωπαϊκή Ένωση Βυθοκόρησης, εφεξής (EUDA)

(42) Σύμφωνα με την EUDA, η Επιτροπή έχει θεσπίσει ένα αυστηρότερο καθεστώς για τις κρατικές ενισχύσεις στον τομέα των δραστηριοτήτων βυθοκόρησης από το καθεστώς το οποίο προέβλεπαν οι κατευθυντήριες γραμμές του 1997. Ενώ υποστηρίζει τον στόχο διατήρησης στόλου βυθοκόρησης εντός της Κοινότητας, η EUDA εκφράζει δύο γενικούς προβληματισμούς:

— πρώτον, η EUDA υποστηρίζει την άποψη ότι ο ναυτιλιακός κλάδος της ευρωπαϊκής βυθοκόρησης θα πρέπει να μπορεί να επωφεληθεί από τις κρατικές ενισχύσεις βάσει των κατευθυντήριων γραμμών σε όλες τις περιπτώσεις στις οποίες αντιμετωπίζει ανταγωνισμό από τα πλοία τρίτων χωρών,

— δεύτερον, η EUDA πιστεύει ότι οι κρατικές ενισχύσεις οι οποίες εγκρίνονται από την Επιτροπή βάσει των κατευθυντήριων γραμμών δεν θα πρέπει να δημιουργούν αδικαιολόγητο διοικητικό φόρτο στον ναυτιλιακό κλάδο της ευρωπαϊκής βυθοκόρησης.

### 5.2. Ένωση Εφοπλιστών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας (ECSA)

(43) Η ECSA θεωρεί ότι η προσέγγιση της Επιτροπής είναι πολύ θεωρητική και δεν λαμβάνει υπόψη τους στόχους και τα περιεχόμενα των κατευθυντήριων γραμμών.

(44) Σύμφωνα με την ECSA, οι κατευθυντήριες γραμμές θέτουν ήδη ως προϋπόθεση ότι ένα σημαντικό μέρος της δραστηριότητας βυθοκόρησης πρέπει να αφορά θαλάσσια μεταφορά. Η ECSA θεωρεί ότι τα πλοία βυθοκόρησης και πόντισης καλωδίων μεταφέρουν αντίστοιχα εξορυχθέντα υλικά και καλώδια από το σημείο Α στο σημείο Β. Από την άποψη αυτή, το σημείο φόρτωσης και εκφόρτωσης, σύμφωνα με την ECSA, δεν παίζει κανέναν ρόλο.

(45) Η ECSA τονίζει ότι η κάλυψη των δραστηριοτήτων μεταφοράς των βυθοκόρων και των πλοίων πόντισης καλωδίων από τις κατευθυντήριες γραμμές συνάδει πλήρως με τους στόχους των κατευθυντήριων γραμμών, εφόσον τα εξειδικευμένα αυτά πλοία λειτουργούν σε μια παγκόσμια αγορά με έντονο παγκόσμιο ανταγωνισμό και στο πλαίσιο μιας παγκόσμιας αγοράς εργασίας.

### 5.3. Βρετανικό Εφοπλιστικό Επιμελητήριο

(46) Το Βρετανικό Εφοπλιστικό Επιμελητήριο υπογραμμίζει ότι οι κατευθυντήριες γραμμές αναγνωρίζουν ότι το ίδιο πλοίο μπορεί όντως να εκτελεί επιλέξιμες και μη επιλέξιμες δραστηριότητες βυθοκόρων και ότι, κατά συνέπεια, πρέπει να διαφοροποιηθούν. Επομένως, το Βρετανικό Εφοπλιστικό Επιμελητήριο εκφράζει τους προβληματισμούς του ως προς τη δήλωση ότι «η Επιτροπή κρίνει ότι είναι αδύνατον μια συγκεκριμένη δραστηριότητα να χωρισθεί σε ένα μέρος που εντάσσεται στην έννοια της θαλάσσιας μεταφοράς και σε ένα μέρος που δεν εμπίπτει σε αυτήν».

(47) Κατά την άποψη του Βρετανικού Εφοπλιστικού Επιμελητηρίου δεν υφίσταται λόγος διάκρισης μεταξύ της μεταφοράς εμπορευμάτων ή επιβατών η οποία πραγματοποιείται προς ή από έναν τόπο ο οποίος εμφανίζεται σε μια λίστα λιμένων και εγκαταστάσεων ή σε μεταφορά προς ορισμένα συγκεκριμένα σημεία στη θάλασσα. Προβληματίζεται για το γεγονός ότι μάλλον πρόκειται να καθιερωθεί ένας νέος έλεγχος, σχετικά με τον σκοπό για τον οποίο μεταφέρονται το φορτίο ή οι επιβάτες. Επομένως, θεωρεί ότι το κίνητρο του πελάτη δεν συνδέεται με την επιλεξιμότητα μιας ναυτιλιακής λειτουργίας. Το Βρετανικό Εφοπλιστικό Επιμελητήριο διευκρινίζει ότι ο συγκεκριμένος προορισμός του μεταφερόμενου υλικού καθορίζεται κυρίως από τον πελάτη ανάλογα με το συμβόλαιο μελλοντικής χρήσης που έχει συνάψει και/ή την περιβαλλοντική του ή άλλη άδεια.

(48) Όσον αφορά την περιγραφή της φυσιολογικής λειτουργίας ενός πλοίου πόντισης καλωδίων, στην ανακοίνωση η οποία δημοσιεύτηκε στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*, το Βρετανικό Εφοπλιστικό Επιμελητήριο διαφωνεί με την προκαταρκτική εκτίμηση της Επιτροπής: σύμφωνα με την εκτίμηση αυτή, τα πλοία πόντισης καλωδίων φορτώνουν το φορτίο των καλωδίων του πελάτη τους σε λιμενικές εγκαταστάσεις και το μεταφέρουν σε μια σειρά άλλων τοποθεσιών, στις οποίες μπορεί να περιλαμβάνονται άλλοι λιμένες, όπου παραδίδεται μέσω προοδευτικής πόντισης στον θαλάσσιο πυθμένα.

### 5.4. Σύνδεσμος Πλοιοκτητών της Νορβηγίας

(49) Σύμφωνα με τον Σύνδεσμο Πλοιοκτητών της Νορβηγίας, η Επιτροπή θα πρέπει να ερμηνεύσει την έννοια της «θαλάσσιας μεταφοράς» με ευέλικτο τρόπο, δεδομένου ότι οι εταιρείες πόντισης καλωδίων και βυθοκόρησης διαθέτουν την ίδια διεθνή κινητικότητα και υπόκεινται στις ίδιες δυνάμεις του παγκόσμιου ανταγωνισμού με την κλασική «θαλάσσια μεταφορά».

(50) Κατά την άποψη του Συνδέσμου, η μεταφορά και η πόντιση ενός καλωδίου από το σημείο Α στο σημείο Β αποτελεί μια ταυτόχρονη και ολοκληρωμένη λειτουργία, κατά την οποία το καλώδιο «εκφορτώνεται» σταδιακά στον πυθμένα.

(51) Παρομοίως, ο Σύνδεσμος Πλοιοκτητών της Νορβηγίας κρίνει ότι η μεταφορά η οποία αποσκοπεί στη διάθεση λυμάτων τα οποία προέρχονται από βυθοκόρηση πρέπει να εκλαμβάνεται ως μεταφορά, ακόμη και αν η τοποθεσία της βυθοκόρησης και/ή εκφόρτωσης δεν είναι ούτε λιμένας ούτε υπεράκτια εγκατάσταση.

### 5.5. **Ένωση Εφοπλιστών της Γαλλίας (Armateurs de France)**

(52) Σύμφωνα με την Armateurs de France, ο ορισμός της θαλάσσιας μεταφοράς στους κανονισμούς (ΕΟΚ) αριθ. 4055/86 και (ΕΟΚ) αριθ. 3577/92 δεν είναι ακριβώς ίδιος με τον ορισμό τον οποίο αναφέρουν οι κατευθυντήριες γραμμές. Επομένως, ο ορισμός της θαλάσσιας μεταφοράς σε σχέση με ζητήματα κρατικών ενισχύσεων δεν είναι αναγκαίο να είναι ίδιος με τον ορισμό τον οποίο αναφέρουν οι κανονισμοί. Η Armateurs de France υποστηρίζει ότι, εντούτοις, ο ορισμός τον οποίο προβλέπει ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 3577/92, θεωρείται ότι δεν είναι εξαντλητικός. Σύμφωνα με την Armateurs de France, οι κατευθυντήριες γραμμές, ως εκ τούτου, δεν αποκλείουν δραστηριότητες πόντισης καλωδίων και βυθοκόρησης.

(53) Κατά την άποψη της Armateurs de France, η απόφαση του Δικαστηρίου της 11ης Ιανουαρίου 2007 στην υπόθεση C-251/04 δεν αφορά τις εν λόγω δραστηριότητες, καθώς δεν αποκλείει δραστηριότητες πόντισης καλωδίων ή βυθοκόρησης από τη θαλάσσια μεταφορά. Η Armateurs de France τονίζει ότι αυτές οι δραστηριότητες δεν αποτελούν υπηρεσίες «συνδεόμενες, δευτερεύουσες ή επικουρικές ως προς την παροχή υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς», υπό την έννοια της απόφασης, αλλά συνιστούν περισσότερο θαλάσσια μεταφορά εμπορευμάτων προς ή από υπεράκτιες εγκαταστάσεις.

(54) Η Armateurs de France υποστηρίζει ότι, εάν οι κατευθυντήριες γραμμές ερμηνεύονταν κατά τέτοιον τρόπο ώστε μόνο η καθαρά θαλάσσια μεταφορά να ήταν επιλέξιμη για ενισχύσεις στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών, η ερμηνεία αυτή θεωρητικά θα απέκλειε από το πεδίο εφαρμογής των κατευθυντήριων γραμμών πλοία τα οποία επιστρέφουν άδεια μετά τη μεταφορά εμπορευμάτων. Εφόσον οι κατευθυντήριες γραμμές καλύπτουν ήδη πλοία ρυμούλκησης και βυθοκόρησης, εάν άνω του 50 % της δραστηριότητας η οποία διεξάγεται από ένα ρυμουλκό στη διάρκεια ενός δεδομένου έτους συνιστά θαλάσσια μεταφορά, σύμφωνα με την Armateurs de France, η έννοια αυτή θα πρέπει να επεκταθεί σε όλα τα σκάφη υπηρεσίας, όπως οι βυθοκόροι και τα πλοία πόντισης καλωδίων.

### 5.6. **Alcatel-Lucent**

(55) Η Alcatel-Lucent υπογραμμίζει τη σημασία των πλοίων πόντισης καλωδίων στη ναυτιλιακή αγορά εργασίας, λαμβάνοντας υπόψη την απαίτηση υψηλού επιπέδου τεχνικών γνώσεων στον τομέα αυτό. Κατά την άποψη της Alcatel-Lucent, τα πλοία πόντισης καλωδίων απασχολούν τους πιο εξειδικευμένους εργαζομένους στη ναυτιλιακή αγορά εργασίας. Επομένως, η επέκταση του καθεστώτος DIS στα πλοία πόντισης εκπληρώνει τον στόχο των κρατικών ενισχύσεων στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών, όπως καθορίζεται στις κατευθυντήριες γραμμές, καθώς θα διασφάλιζε την υψηλής ποιότητας απασχόληση ευρωπαίων εργαζομένων στον τομέα της ναυτιλίας στην Ευρώπη. Λόγω της κρίσης στην αγορά τηλεπικοινωνιών, ο στόλος πλοίων υπό κοινοτική σημαία για την πόντιση τηλεπικοινωνιακών καλωδίων μειώθηκε από 80 σε 35 πλοία ανταγωνιζόμενος πλοία που έχουν νηολογηθεί υπό σημαία ευκαιρίας.

(56) Η αγορά είναι παγκόσμια. Έφτασε τα 100 000 km κατ' έτος όταν η φούσκα του διαδικτύου βρισκόταν στο αποκορύφωμα, στη συνέχεια μειώθηκε στα 20 000 km κατ' έτος μεταξύ 2003 και 2006, και επί του παρόντος πλησιάζει τα 50 000 έως 70 000 km κατ' έτος.

(57) Λαμβάνοντας υπόψη ότι οι καλωδιακές συνδέσεις περιλαμβάνουν υπερωκεάνια ταξίδια και ότι τα μεγαλύτερα πλοία πόντισης καλωδίων μπορούν να αποθηκεύσουν περίπου 3 000 km τύμπανα για καλώδια, η Alcatel-Lucent θεωρεί ότι η πιο σημαντική δραστηριότητα των πλοίων πόντισης καλωδίων συνίσταται στη μεταφορά τυμπάνων για καλώδια από το εργοστάσιο κατασκευής τυμπάνων για καλώδια στο σημείο στη θάλασσα όπου πρέπει να συνδεθεί το καλώδιο και από το οποίο θα ποντιστεί στον θαλάσσιο πυθμένα. Σύμφωνα με την Alcatel, ένα πλοίο πόντισης καλωδίων εντάσσεται στη θαλάσσια μεταφορά, λαμβάνοντας υπόψη τη διαρκή εκφόρτωση στη διάρκεια του δρομολογίου κατά την πλοήγησή του σκάφους. Επομένως, η δραστηριότητα πόντισης καλωδίων πρέπει να θεωρείται μεταφορά φορτίου.

(58) Κατά την άποψη της Alcatel-Lucent, οι κανονισμοί (ΕΟΚ) αριθ. 4055/86 και (ΕΟΚ) αριθ. 3577/92 δεν περιορίζουν αυστηρά τους τύπους των θαλάσσιων προορισμών (μεταξύ δύο λιμένων ή μεταξύ ενός λιμένα και μιας υπεράκτιας εγκατάστασης). Κατά την άποψή της, ένα συγκεκριμένο θαλάσσιο σημείο θα πρέπει επίσης να θεωρείται ως προορισμός ο οποίος εμπίπτει στις κατευθυντήριες γραμμές. Επιπλέον, θα ήταν δυνατόν να θεωρηθεί ότι με το πρώτο μέτρο καλωδίου το οποίο ποντίζεται στον πυθμένα, η πόντιση καλωδίων καθίσταται υπεράκτια εγκατάσταση και, επομένως, η επακόλουθη πόντιση δεν αποτελεί τίποτε άλλο παρά μεταφορά σε αυτή την υπεράκτια εγκατάσταση.

(59) Κατά την άποψη της Alcatel-Lucent, η απόφαση του Δικαστηρίου στις 11ης Ιανουαρίου 2007 στην υπόθεση C-251/04 επιτρέπει έμμεσα την επέκταση του ορισμού της θαλάσσιας μεταφοράς εφόσον καλύπτεται από τους στόχους των κατευθυντήριων γραμμών. Σύμφωνα με την Alcatel-Lucent, οι κύριοι στόχοι της είναι η διαφύλαξη των πλοίων υπό κοινοτική σημαία και η διατήρηση ενός ανταγωνιστικού στόλου στις παγκόσμιες αγορές. Επομένως, παρότι οι δραστηριότητες πόντισης καλωδίων θα θεωρούνταν παροχή μιας υπηρεσίας (δευτερεύουσας ή επικουρικής προς την παροχή υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών), οι κατευθυντήριες γραμμές ισχύουν για δραστηριότητες πόντισης καλωδίων, εφόσον και οι δραστηριότητες αυτές πληρούν τους στόχους των κατευθυντήριων γραμμών.

(60) Τέλος, η Alcatel-Lucent θεωρεί ότι, σε σχέση με περιβαλλοντικούς προβληματισμούς, είναι σημαντικό να διατηρείται ένας μεγάλος στόλος πλοίων πόντισης καλωδίων υπό την κοινοτική σημαία.

### 5.7. **Ένωση Πλοιοκτητών της Δανίας**

(61) Σύμφωνα με την Ένωση Πλοιοκτητών της Δανίας, η πόντιση καλωδίων αποτελεί μια «αυτή καθαυτή» δραστηριότητα και όχι μια βοηθητική υπηρεσία στο πλαίσιο της ρυμούλκησης, η οποία, σύμφωνα με την απόφαση του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου της 11ης Ιανουαρίου 2007 στην υπόθεση C-251/04, δεν καλύπτεται από τους κανονισμούς (ΕΟΚ) αριθ. 4055/86 και (ΕΟΚ) αριθ. 3577/92. Επιπλέον, η Ένωση Πλοιοκτητών Δανίας θεωρεί ότι είναι σημαντικότερο να ληφθούν υπόψη οι στόχοι των κατευθυντήριων γραμμών. Κατά συνέπεια, η Ένωση Πλοιοκτητών Δανίας υπενθυμίζει ότι ο ευρωπαϊκός κλάδος πόντισης καλωδίων παρέχει εργασία σε πολλούς ναυτικούς στην Ευρώπη. Επιπλέον, η πόντιση καλωδίων μπορεί να συμβάλει στην εξασφάλιση κανόνων και προτύπων ασφαλείας, καθώς και στην εγγραφή των εν λόγω πλοίων στα κοινοτικά νηολόγια.

(62) Η Ένωση Πλοιοκτητών Δανίας φρονεί ότι η πόντιση καλωδίων υφίσταται τις ίδιες πιέσεις ανταγωνισμού με τις πιέσεις οι οποίες ασκούνται στις κοινοτικές θαλάσσιες μεταφορές στην παγκόσμια αγορά. Καθήκον των πλοίων πόντισης καλωδίων είναι επίσης και ο πλους μεταξύ των ηπείρων.

(63) Επιπλέον, η Ένωση Πλοιοκτητών Δανίας πιστεύει ότι οι δανικοί κανόνες για την αμμοβυθοκόρηση καλύπτονται από τις κατευθυντήριες γραμμές, λαμβάνοντας υπόψη την ομοιότητα του κειμένου. Σύμφωνα με την Ένωση Πλοιοκτητών Δανίας, η εκσκαφή δεν καλύπτεται από τη σχετική δανική νομοθεσία. Επιπλέον, η βυθοκόρηση είναι επιλέξιμη μόνο όταν διασφαλίζεται η συμμόρφωση με την απαίτηση τουλάχιστον 50 % των εν λόγω δραστηριοτήτων να συνιστούν θαλάσσια μεταφορά.

### 5.8. **Σχόλια της Δανίας σχετικά τις παρατηρήσεις των τρίτων μερών**

(64) Σχολιάζοντας τις παρατηρήσεις που υπέβαλαν τα ενδιαφερόμενα μέρη, οι δανικές αρχές επαναλαμβάνουν τα προηγούμενα επιχειρήματά τους και τονίζουν ότι όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη τάχθηκαν υπέρ της κάλυψης της πόντισης καλωδίων από τις κατευθυντήριες γραμμές.

## 6. **ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΩΝ ΜΕΤΡΩΝ**

### 6.1. **Πόντιση καλωδίων**

(65) Πρώτον, η Επιτροπή σημειώνει ότι, όπως και οι θαλάσσιες μεταφορές, έτσι και οι δραστηριότητες πόντισης καλωδίων απαιτούν εξειδικευμένους ναυτικούς οι οποίοι διαθέτουν παρόμοια προσόντα με όσους εργάζονται σε πλοία παραδοσιακών θαλάσσιων μεταφορών. Εν συνεχεία σημειώνει ότι για τους ναυτικούς οι οποίοι εργάζονται σε πλοία πόντισης καλωδίων ισχύει το ίδιο εργατικό δίκαιο και το ίδιο κοινωνικό πλαίσιο που ισχύουν και για τους υπόλοιπους ναυτικούς.

(66) Δεύτερον, η Επιτροπή αναγνωρίζει ότι τα πλοία πόντισης καλωδίων είναι ποντοπόρα και ότι είναι υποχρεωμένα να υποβάλλονται στους ίδιους τεχνικούς ελέγχους και ελέγχους ασφάλειας με τα πλοία που προορίζονται για θαλάσσια μεταφορά.

(67) Τρίτον, η Επιτροπή συμφωνεί ότι υπάρχει κίνδυνος οι εταιρείες πόντισης καλωδίων να μεταφέρουν τις παράκτιες δραστηριότητές τους εκτός της Κοινότητας, με στόχο να βρουν ευνοϊκότερα δημοσιονομικά περιβάλλοντα και, κατ' επέκταση, να αντικαταστήσουν τη σημαία των πλοίων τους επιλέγοντας μια σημαία ευκαιρίας. Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή αναγνωρίζει ότι η πόντιση καλωδίων είναι εκ φύσεως μια παγκόσμια αγορά.

(68) Η Επιτροπή σημειώνει, εν συνεχεία, ότι η επέκταση του καθεστώτος DIS σε δραστηριότητες πόντισης καλωδίων στη θάλασσα θα μπορούσε να συμβάλει στη διατήρηση της απασχόλησης στην Κοινότητα σε ποντοπόρα πλοία πόντισης καλωδίων τα οποία ελέγχονται από δανικά συμφέροντα.

(69) Οι προκλήσεις τις οποίες καλείται να αντιμετωπίσει η κοινοτική πόντιση καλωδίων όσον αφορά τον παγκόσμιο ανταγωνισμό και τη μετεγκατάσταση των παράκτιων δραστηριοτήτων είναι παρόμοιες με τις προκλήσεις τις οποίες αντιμετωπίζει η θαλάσσια μεταφορά. Υπό το πρίσμα αυτό, οι κοινοτικές δραστηριότητες πόντισης καλωδίων υπόκεινται στο ίδιο νομικό περιβάλλον όσον αφορά τον τομέα της εργασίας, της τεχνολογίας και της ασφάλειας, με τις κοινοτικές θαλάσσιες μεταφορές. Τέλος, είναι αναγκαία η απασχόληση εξειδικευμένων και καταρτισμένων ναυτικών, όπως και στις θαλάσσιες μεταφορές.

(70) Τα στοιχεία αυτά είναι εκείνα τα οποία έχουν αποτελέσει τη βάση των κατευθυντήριων γραμμών. Πράγματι, το τμήμα 2.2 πρώτο εδάφιο των κατευθυντήριων γραμμών αναφέρει ως κύριους επιδιωκόμενους στόχους τη βελτίωση της ασφάλειας στη θάλασσα, την ενθάρρυνση της χορήγησης ή αλλαγής σημαίας στα νηολόγια των κρατών μελών, τη συμβολή στην εδραίωση του ναυτιλιακού κλάδου στα κράτη μέλη, τη διασφάλιση και τη βελτίωση της τεχνογνωσίας στον τομέα της ναυτιλίας και την προώθηση της απασχόλησης των ευρωπαίων ναυτικών. Αυτό ισχύει ιδίως όσον αφορά τις κρατικές ενισχύσεις με τη μορφή μείωσης του εργατικού κόστους (τμήμα 3.2 των κατευθυντήριων γραμμών), η οποία θεωρείται ως «κοινωνικό μέτρο για τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας» (βλέπε τον τίτλο του τμήματος 3 των κατευθυντήριων γραμμών).

(71) Κατά συνέπεια, παρότι η Επιτροπή εξακολουθεί να υποστηρίζει ότι οι δραστηριότητες πόντισης καλωδίων δεν υπάγονται στον ορισμό της θαλάσσιας μεταφοράς, όπως αυτός έχει διατυπωθεί στους προαναφερθέντες κανονισμούς και στις κατευθυντήριες γραμμές, θεωρεί ότι η πόντιση καλωδίων θα πρέπει να συσχετιστεί κατ' αναλογία με τη θαλάσσια μεταφορά για τον σκοπό της εφαρμογής του τμήματος 3.2 των κατευθυντήριων γραμμών και ότι η πόντιση καλωδίων θα πρέπει, ως εκ τούτου, να καλύπτεται από το πεδίο εφαρμογής της ίδιας διάταξης.

(72) Η Επιτροπή, επομένως, συνάγει ότι η επέκταση του καθεστώτος DIS στα πλοία πόντισης καλωδίων θα ήταν δυνατόν να καταστεί αποδεκτή με την κατ' αναλογία εφαρμογή του τμήματος 3.2 των κατευθυντήριων γραμμών και, συνεπώς, ότι η επέκταση αυτή είναι συμβιβάσιμη με την κοινή αγορά.

### 6.2. **Βυθοκόρηση**

(73) Η Επιτροπή διαψεύδει το επιχείρημα της Δανίας σχετικά με την εικαζόμενη κατάχρηση εξουσίας από την πλευρά της Επιτροπής κατά την κίνηση της διαδικασίας έρευνας των διατάξεων του καθεστώτος DIS για τη βυθοκόρηση. Το προαναφερθέν εκτελεστικό διάταγμα προσαρτήθηκε στην κοινοποίηση: η Επιτροπή κρίνει ότι είχε την υποχρέωση να εξετάσει και το εν λόγω συνημμένο έγγραφο και να διακριβώσει κατά πόσον το εκτελεστικό διάταγμα αποτελούσε τροποποίηση του καθεστώτος DIS, το οποίο εγκρίθηκε από την Επιτροπή με την προαναφερθείσα απόφασή της στις 12 Δεκεμβρίου 2002 στην υπόθεση NN 116/98, και των μέτρων τα οποία κοινοποιήθηκαν στην Επιτροπή από τη Δανία το 2005 για την προσαρμογή του καθεστώτος DIS στις κατευθυντήριες γραμμές του 2004.

(74) Επιπλέον, η Επιτροπή απορρίπτει τον ισχυρισμό ότι τα δύο νομοσχέδια εγκρίθηκαν με την επιστολή των υπηρεσιών της Επιτροπής της 18ης Μαΐου 2005. Η επιστολή αυτή καθιστούσε σαφές ότι η αποδοχή από ένα κράτος μέλος των κατάλληλων προτεινόμενων μέτρων της Επιτροπής μέσω των κατευθυντήριων γραμμών δεν θα πρέπει να θεωρείται, από διαδικαστική άποψη, ως κοινοποίηση νέας ενίσχυσης ή τροποποίηση ισχύουσας ενίσχυσης. Στην εν λόγω απάντηση, η Επιτροπή διευκρίνισε επίσης ότι τα μέτρα τα οποία υπέβαλαν οι δανικές αρχές συνιστούσαν απλή μεταφορά των κατάλληλων μέτρων τα οποία προτείνονταν στις κατευθυντήριες γραμμές, και ότι δεν απαιτούσαν κοινοποίηση βάσει του άρθρου 88 παράγραφος 3 της συνθήκης ΕΚ.

(75) Επιπλέον, το συνημμένο στην κοινοποίηση εκτελεστικό διάταγμα, παρεκκλίνει σημαντικά από το νομοσχέδιο το οποίο υπεβλήθη με την προαναφερθείσα επιστολή της 21ης Ιανουαρίου 2008, επεκτείνοντας ιδιαίτερα ευρέως το πεδίο εφαρμογής των επιλέξιμων δραστηριοτήτων βυθοκόρησης πέραν του προβλεπόμενου από το νομοσχέδιο το οποίο εστάλη με την προαναφερθείσα αλληλογραφία. Όσον αφορά την έναρξη έρευνας, η Επιτροπή θεώρησε ότι οι διατάξεις του εκτελεστικού διατάγματος δεν αποτελούσαν νέα ενίσχυση (και μάλιστα παράνομη ενίσχυση, εφόσον βρισκόταν ήδη σε ισχύ), αλλά καταχρηστική εφαρμογή υφιστάμενης ενίσχυσης δυνάμει του άρθρου 16 του κανονισμού περί της σχετικής με τις κρατικές ενισχύσεις διαδικασίας. Επομένως, το σχετικό κεφάλαιο του κανονισμού δεν είναι το κεφάλαιο V περί της διαδικασίας σχετικά με τα υφιστάμενα καθεστώτα ενίσχυσης, όπως υπέθεσαν οι δανικές αρχές στις παρατηρήσεις τους, αλλά το κεφάλαιο IV περί της διαδικασίας σχετικά με την καταχρηστική εφαρμογή ενισχύσεων.

(76) Επομένως, η Επιτροπή είχε κάθε δικαίωμα να κινήσει διαδικασία έρευνας σχετικά με το εκτελεστικό διάταγμα.

(77) Το τμήμα 3.2, πέμπτο εδάφιο, των κατευθυντήριων γραμμών καθορίζει τους όρους υπό τους οποίους είναι δυνατόν να χορηγηθεί κρατική ενίσχυση σε δραστηριότητες βυθοκόρησης με τη μορφή μείωσης του εργατικού κόστους. Οι όροι ότι οι ναυτικοί πρέπει να είναι ναυτικοί της Κοινότητας οι οποίοι εργάζονται σε ποντοπόρα πλοία, υπό την έννοια του τμήματος 3.2 τρίτο εδάφιο των κατευθυντήριων γραμμών, και ότι οι βυθοκόροι πρέπει να είναι νηολογημένοι σε ένα κράτος μέλος αποτελούν όρους οι οποίοι περιλαμβάνονται ήδη στο καθεστώς DIS.

(78) Επίσης, οι δανικές αρχές διευκρίνισαν στις παρατηρήσεις τους σχετικά με την απόφαση κίνησης της έρευνας ότι μόνο οι αυτοκινούμενες βυθοκόροι είναι επιλέξιμες για το καθεστώς DIS και ότι, μεταξύ άλλων, οι δραστηριότητες βυθοκόρησης οι οποίες διεξάγονται σε λιμένες και φιορδ και στις γύρω περιοχές αποκλείονται από το καθεστώς DIS.

(79) Όσον αφορά τον όρο ότι οι βυθοκόροι πρέπει κατά τουλάχιστον 50 % του λειτουργικού τους χρόνου να διεξάγουν θαλάσσια μεταφορά, η Επιτροπή σημειώνει ότι η «θαλάσσια μεταφορά» στην περίπτωση της βυθοκόρησης ορίζεται στο τμήμα 3.1 δέκατο έκτο εδάφιο των κατευθυντήριων γραμμών ως «μεταφορά στη θάλασσα εξορυχθέντων υλικών» και αποκλείεται «η εξόρυξη ή η βυθοκόρηση καθαυτή». Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή παρατηρεί ότι η εξόρυξη και η βυθοκόρηση καθαυτές αποκλείονται από τον ορισμό των επιλέξιμων δραστηριοτήτων βυθοκόρησης, όπως περιγράφονται στο προαναφερθέν διάταγμα της Δανίας. Η Επιτροπή θεωρεί εν συνεχεία ότι «ο πλους μεταξύ του σημείου εκσκαφής και του σημείου όπου πρόκειται να εκφορτωθούν τα εκσκαφέντα υλικά» και «ο πλους μεταξύ των σημείων εκσκαφής» αφορούν όντως τη μεταφορά εσκαφέντων υλικών. Η Επιτροπή αποδέχεται επίσης ότι στη θαλάσσια μεταφορά τα πλοία δεν πλέουν πάντοτε φορτωμένα λόγω των ανισορροπιών οι οποίες παρατηρούνται σε ορισμένες συναλλαγές. Επομένως, είναι λογικό να θεωρείται κατ' αναλογία ότι «ο πλους μεταξύ του λιμένα και του σημείου εκσκαφής» και ο «πλους μεταξύ του σημείου εκφόρτωσης και του λιμένα», αποτελούν θαλάσσια μεταφορά. Επίσης, η «εκφόρτωση» αποτελεί εγγενές στοιχείο της θαλάσσιας μεταφοράς. Τέλος, όταν οι βυθοκόροι παρέχουν βοήθεια στην ανοικτή θάλασσα κατόπιν αιτήματος δημόσιων αρχών, ο χρόνος ο οποίος αφιερώνεται άμεσα και αποκλειστικά στον σκοπό αυτό ωφελεί τις θαλάσσιες μεταφορές.

(80) Συνεπώς, η Επιτροπή συνάγει ότι οι δραστηριότητες των βυθοκόρων όπως προσδιορίζονται στο εκτελεστικό διάταγμα μπορούν να ωφεληθούν από το καθεστώς DIS, με εξαίρεση τις δραστηριότητες οι οποίες αφορούν τον «πλου στα σημεία εκσκαφής», για τις οποίες δεν είναι δυνατή η διάκριση μεταξύ εκσκαφής ή βυθοκόρησης αυτής καθαυτής.

(81) Η αποδοχή από την Επιτροπή των περισσότερων δραστηριοτήτων, οι οποίες προσδιορίστηκαν από τις δανικές αρχές στο προαναφερθέν διάταγμα ως επιλέξιμες για το καθεστώς DIS, βασίζεται επίσης στα ακόλουθα στοιχεία.

(82) Η βυθοκόρηση απαιτεί εξειδικευμένους ναυτικούς για τους οποίους ισχύει το ίδιο εργατικό δίκαιο και το ίδιο κοινωνικό πλαίσιο που ισχύουν και για τους υπόλοιπους ναυτικούς

(83) Οι βυθοκόροι είναι ποντοπόρα πλοία και είναι υποχρεωμένες να υπόκεινται στους ίδιους τεχνικούς ελέγχους και ελέγχους ασφάλειας με τα πλοία που προορίζονται για θαλάσσια μεταφορά.

(84) Τέλος, υπάρχει κίνδυνος οι εταιρείες βυθοκόρησης να μεταφέρουν τις παράκτιες δραστηριότητές τους εκτός της Κοινότητας με στόχο να βρουν ευνοϊκότερα δημοσιονομικά περιβάλλοντα και καθεστώτα κοινωνικής ασφάλισης και, κατ' επέκταση, να αντικαταστήσουν τη σημαία των πλοίων τους επιλέγοντας μια σημαία ευκαιρίας.

(85) Συνεπώς, η Επιτροπή φρονεί ότι το καθεστώς DIS μπορεί να εφαρμοστεί σε βυθοκόρηση, όπως αυτή ορίζεται στο εκτελεστικό διάταγμα, εξαιρουμένου του πλου στα σημεία εκσκαφής.

### 6.3. **Περιορισμός της διάρκειας ισχύος των αποφάσεων της Επιτροπής στον τομέα των κρατικών ενισχύσεων**

(86) Όσον αφορά την πρόσφατη πρακτική της, η Επιτροπή δεν εγκρίνει πλέον καθεστώτα κρατικών ενισχύσεων απεριόριστης διάρκειας –ή τροποποιήσεις αυτών– και, ως εκ τούτου, ζητεί τώρα η διάρκεια των καθεστώτων που κοινοποιούνται να μην ξεπερνά τα δέκα έτη.

(87) Αυτός είναι ο λόγος για τον οποίο η Επιτροπή είναι υποχρεωμένη να επιβάλει τη λήξη του κοινοποιηθέντος μέτρου, σύμφωνα με την ισχύουσα πρακτική της. Κατά συνέπεια, η Επιτροπή πρέπει να αποφασίσει εάν οι δανικές αρχές θα κοινοποιήσουν εκ νέου την τροποποίηση του καθεστώτος DIS η οποία αξιολογήθηκε στην παρούσα απόφαση βάσει του άρθρου 88 παράγραφος 3 της συνθήκης ΕΚ το αργότερο δέκα έτη μετά την ημερομηνία κοινοποίησης της παρούσας απόφασης,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

*Άρθρο 1*

1. Τα μέτρα τα οποία η Δανία σκοπεύει να υλοποιήσει υπέρ των ποντοπόρων πλοίων πόντισης καλωδίων είναι συμβιβάσιμα με την κοινή αγορά υπό την έννοια του άρθρου 87 παράγραφος 1 της συνθήκης ΕΚ.

2. Τα μέτρα τα οποία υλοποιήθηκαν από τη Δανία υπέρ των ποντοπόρων πλοίων βυθοκόρησης είναι συμβιβάσιμα με την κοινή αγορά, με τον όρο ότι αποκλείεται από τις επιλέξιμες δραστηριότητες ο πλους στα σημεία εκσκαφής.

*Άρθρο 2*

Η Δανία πρέπει να κοινοποιήσει εκ νέου την τροποποίηση του καθεστώτος DIS που αξιολογήθηκε στην παρούσα απόφαση σύμφωνα με τα άρθρο 88 παράγραφος 3 της συνθήκης ΕΚ εντός δέκα ετών από την ημερομηνία κοινοποίησης της παρούσας απόφασης.

*Άρθρο 3*

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στο Βασίλειο της Δανίας.

Βρυξέλλες, 13 Ιανουαρίου 2009.

*Για την Επιτροπή*

Antonio TAJANI

*Αντιπρόεδρος*