II

(Aktai, priimti remiantis EB ir (arba) Euratomo steigimo sutartimis, kurių skelbti neprivaloma)

SPRENDIMAI

KOMISIJA

KOMISIJOS SPRENDIMAS

2009 m. sausio 13 d.

dėl valstybės pagalbos C 22/07 (ex N 43/07) dėl tvarkos, pagal kurią Danijos jūrų transporto įmonės atleidžiamos nuo pajamų mokesčio ir socialinio mokesčio mokėjimo už jūrininkus, taikymo išplėtimo kabelių tiesimo ir dugno gilinimo veiklai

(pranešta dokumentu Nr. C(2008) 8886)

(Tekstas autentiškas tik danų kalba)

(Tekstas svarbus EEE)

(2009/380/EB)

EUROPOS BENDRIJŲ KOMISIJA,

atsižvelgdama į Europos bendrijos steigimo sutartį, ypač į jos 88 straipsnio 2 dalies pirmąją pastraipą,

atsižvelgdama į Europos ekonominės erdvės susitarimą, ypač į jo 62 straipsnio 1 dalies a punktą,

paprašiusi suinteresuotųjų šalių pateikti pastabas pagal pirmiau nurodytas nuostatas [1] ir atsižvelgusi į jų pastabas,

kadangi:

1. PROCEDŪRA

(1) Danija 2007 m. sausio 15 d. raštu [2] pranešė Komisijai apie tvarkos, pagal kurią Danijos laivų savininkai atleidžiami nuo jų jūrininkų pajamų mokesčio (vadinamoji DIS tvarka), pakeitimą. DIS tvarką Komisija patvirtino 2002 m. lapkričio 13 d. sprendimu [3].

(2) Pakeitimas, apie kurį pranešta, užregistruotas Nr. 43/07. 2007 m. kovo 27 d. raštu [4] Danija perdavė Komisijai naują informaciją, kurios ši paprašė 2007 m. kovo 20 d. raštu [5].

(3) 2007 m. liepos 10 d. rašte [6] Komisija pranešė Danijai nusprendusi pradėti oficialią tyrimo procedūrą pagal 1999 m. kovo 22 d. Tarybos reglamento Nr. 659/1999, nustatančio išsamias EB Sutarties 93 straipsnio taikymo taisykles (toliau – valstybės pagalbos procedūrinis reglamentas) [7], 4 straipsnio 4 dalį. Danija 2007 m. rugsėjo 5 d. raštu [8] pateikė savo pastabas.

(4) Komisijos sprendimas pradėti procedūrą buvo paskelbtas *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* [9]. Šiuo sprendimu Komisija pakvietė suinteresuotąsias šalis pateikti savo pastabas apie priemones, kurių tyrimas atliekamas.

[1] OL C 213, 2007 9 12, p. 22.
[2] Įregistruota kaip dokumentas TREN(2007) A/21157.
[3] Sprendimo byloje Nr. 116/98 tekstas valstybine oficialia kalba pateiktas interneto adresu http://ec.europa.eu/community_law/state_AIDS/transports–1998/nn116–98.pdf
[4] Įregistruota kaip dokumentas TREN(2007) A/28077.
[5] Įregistruota kaip dokumentas TREN(2007) D/306985.
[6] Įregistruota kaip dokumentas C(2007) 3219 galutinis.
[7] OL L 83, 1999 3 27, p. 1.
[8] Įregistruota kaip dokumentas TREN(2007) A/41561.
[9] Žr. 1 išnašą.

(5) Komisija gavo šių suinteresuotųjų šalių pastabas: Europos žemsiurbių sąjungos, Europos bendrijos laivų savininkų sąjungos, Didžiosios Britanijos laivybos rūmų, Norvegijos laivų savininkų sąjungos, *Armateurs de France, Alcatel–Lucent* ir Danijos laivų savininkų sąjungos. Atitinkamas jų pastabas Komisija nusiuntė Danijai, suteikdama galimybę jas pakomentuoti. Danija 2008 m. sausio 9 d. raštu ([10]) pateikė savo pastabas.

2. IŠSAMUS PRIEMONIŲ, APIE KURIAS PRANEŠTA, APRAŠYMAS

(6) Priemonės, apie kurias pranešta, jau buvo aprašytos minėtame 2007 m. liepos 10 d. sprendime.

2.1. DIS tvarkos pakeitimo, apie kurį pranešta, aprašymas

(7) Pagrindinis Komisijai nurodytų priemonių (Įstatymo projektas Nr. L 110 (2006–07), 11 skirsnis) tikslas – vadinamąją DIS tvarką imti taikyti ir kabelių tiesimo laivuose bei žemsiurbėse dirbantiems jūrininkams.

(8) Kabelių tiesimo laivų veiklai DIS tvarka iki šiol nebuvo taikoma, nors pagal Danijos teisės aktus kabelių tiesimo laivus buvo leidžiama registruoti DIS registre.

(9) Nuo šiol Danija kabelių tiesimo laivams nori suteikti galimybę naudotis visais DIS tvarkos teikiamais privalumais.

(10) 2005 m. gegužės 27 d. įstatyminiame potvarkyje, kuriuo įgyvendinama DIS tvarka (toliau – įstatyminis potvarkis), nurodoma, kas dugno gilinimo veikloje laikytina jūrų transportu, kad būtų galima parengti taisyklės, padėsiančias nustatyti, ar dugno gilinimo veikla atitinka DIS tvarkos reikalavimus. Pagal šio įstatyminio potvarkio 13 skirsnį jūrų transporto priemonėmis žemsiurbės laikytinos tada, kai vykdo šią veiklą:

1) plaukioja tarp uosto ir kasimo darbų vykdymo vietos;

2) plaukioja tarp kasimo vietos ir iškastų medžiagų iškrovimo vietos, įskaitant patį iškrovimą;

3) plaukioja tarp iškrovimo vietos ir uosto;

4) plaukioja kasimo vietoje ir iš vienos kasimo vietos į kitą;

5) valdžios institucijų prašymu plaukia teikti pagalbą išsiliejus naftai ir pan.

(11) Pagal galiojančius Danijos teisės aktus smėlio žemsiurbės negali būti įregistruotos DIS registre (Danijos tarptautinis laivų registras). Todėl smėlio žemsiurbės neatitinka pagrindinių sąlygų, kad joms galėtų būti taikoma DIS tvarka. Be to, kadangi smėlio žemsiurbės iš dalies naudojamos ir, pavyzdžiui, statybos darbams teritoriniuose vandenyse, Danijai buvo sunku smėlio žemsiurbėms taikyti bendrąją grynojo atlyginimo sistemą. Taigi Danija nusprendė smėlio žemsiurbėse dirbančius asmenis apmokestinti pagal bendrąsias apmokestinimo taisykles, o vėliau laivų savininkams kompensuoti jų sumokėtus mokesčius, kai įvykdomos nustatytos sąlygos.

(12) Taip dugno gilinimui netiesiogiai pritaikoma DIS tvarka ir tie patys privalumai, kuriuos įgyja jūrų transporto įmonės, kurių laivai įregistruoti DIS registre.

2.2. Galiojančios DIS tvarkos aprašymas

(13) DIS tvarka aprašyta minėtame 2007 m. liepos 10 d. Komisijos sprendime ([11]).

(14) Pagal dabartinę tvarką laivų savininkai atleidžiami nuo socialinio draudimo įmokų ir pajamų mokesčio už jų jūrininkus, dirbančius laivuose, kurie įregistruoti *Dansk Internationalt Skibsregister*, Danijos tarptautiniame laivų registre (toliau – DIS registras), kai šie laivai naudojami komerciniam keleivių arba krovinių vežimui.

(15) Komisija primena, kad šis DIS registras buvo nustatytas 1988 m. liepos 1 d. įstatymu Nr. 408 ir įsigaliojo 1988 m. rugpjūčio 23 d. Jis buvo sumanytas tam, kad Danijos nacionaliniame registre įregistruoti laivai nepakeistų savo vėliavos į trečiųjų šalių vėliavas.

(16) Taikoma sąlyga, kad nustatant atlyginimus būtų atsižvelgiama į atleidimą nuo mokesčių. Taip teisė į mokesčių lengvatą atitenka ne atskiriems jūrininkams, o laivybos bendrovei.

([10]) Įregistruota kaip dokumentas TREN(2008) A/80508.

([11]) Įregistruota kaip dokumentas C(2007) 3219 galutinis.

(17) 2002 m. lapkričio 13 d. Komisija vis dėlto patvirtino DIS tvarką.

(18) Šiuo metu Danija taiko dar vieną jūrų transporto operatoriams palankią sistemą – tonažo mokesčio sistemą ([12]).

2.3. **Biudžetas**

(19) Visas DIS tvarkai skirtas biudžetas sudaro apie 600 milijonų DKK.

3. **PRIEŽASTYS, DĖL KURIŲ PRADĖTA TYRIMO PROCEDŪRA**

3.1. **Abejonės dėl kabelių tiesimui taikomų priemonių suderinamumo**

(20) Sprendime pradėti tyrimo procedūrą Komisija nutarė turinti ištirti galimą ekonominį aptariamo tvarkos taikymo minėtam sektoriui poveikį. Tas sektorius apima telekomunikacijų arba elektros kabelių tiesimą jūros dugne ir esamų kabelių taisymą jūros dugne.

(21) Komisijos nuomone, vienos kelionės jūroje neįmanoma suskirstyti į dalis, kurių viena laikytina jūrų transporto veikla, o kita — ne. Ji labiau linkusi manyti, jog visas veiklos jūroje rūšis reikėtų vertinti kaip visumą, kad būtų galima nuspręsti, ar nagrinėjama kelionė jūroje atitinka jūrų transporto veiklos apibrėžimą, ar ne.

(22) Todėl Komisija sprendime dėl oficialios procedūros pradžios išreiškė nuomonę, kad kabelių tiesimo jūroje veiklos negalima vienu metu priskirti ir jūrų transporto paslaugoms, ir kabelių tiesimui jūroje.

(23) Kabelių tiesimo laivai dažniausiai negabena kabelių būgnų iš vieno uosto į kitą arba iš uosto į jūros įrenginį, kaip jūrų transporto veikla apibrėžta 1986 m. gruodžio 22 d. Tarybos reglamente (EEB) Nr. 4055/86 dėl laisvės teikti paslaugas principo taikymo jūrų transporto paslaugoms tarp valstybių narių bei valstybių narių ir trečiųjų šalių ([13]) ir 1992 m. gruodžio 7 d. Tarybos reglamente (EEB) Nr. 3577/92, taikančiame laisvės teikti paslaugas principą jūrų transportui valstybėse narėse (jūrų kabotažas) ([14]). Kabelių tiesimo laivai užsakovo prašymu tiesia kabelius nuo tam tikros vietos krante iki tam tikros vietos kitame krante. Todėl vargu ar galima vienareikšmiškai teigti, kad kabelių tiesimo laivai teikia jūrų transporto paslaugas, kaip jos apibrėžtos EB reglamentuose, tai yra veža krovinius jūra tarp bet kurio vienos valstybės narės uosto ir kitos valstybės narės uosto ar jūros įrenginio. NET jei tokie laivai kartais ir gabena krovinius jūra, kaip numatyta reglamentuose (EEB) Nr. 4055/86 ir (EEB) Nr. 3577/92, ši jūrų transporto apibrėžimą atitinkanti veikla būna tik šalutinė, o pagrindinė yra kabelių tiesimas.

(24) Be to, Komisija tame etape pažymėjo, kad dar nebuvo įrodyta, jog Bendrijoje įsisteigusios kabelių tiesimo įmonės patiria tokius pat konkurencinius suvaržymus, kokius patiria jūrų transporto operatoriai pasaulio rinkoje. Komisijos teigimu, neaišku, ar Bendrijos kabelių tiesimo laivai susiduria su tokia pat didele laivų, kurie naudojasi „patogios vėliavos“ principu, konkurencija, kokia būdinga jūrų transporto veiklai.

(25) Taigi Komisija sprendime pradėti procedūrą laikosi nuomonės, kad kabelių tiesimas neturi būti laikomas vežimu jūrų transportu ir todėl neatitinka valstybės pagalbos jūrų transportui teikimo sąlygų, apibrėžtų Gairėse dėl valstybės pagalbos jūrų transportui (toliau – gairės) ([15]).

3.2. **Abejonės dėl dugno gilinimo veiklai taikomų priemonių suderinamumo**

(26) Sprendime pradėti procedūrą nurodyta, kad Komisijai kyla rimtų abejonių dėl to, ar visos dugno gilinimo veiklos rūšys, kurioms taikoma minėta sistema, yra jūrų transporto veikla, kaip apibrėžta gairėse. Todėl Komisija nusprendė, kad jūrų transportui skirta valstybės pagalba gali būti skiriama ne visų rūšių dugno gilinimo veiklai.

4. **DANIJOS PASTABOS DĖL SPRENDIMO PRADĖTI TYRIMĄ**

4.1. **Pastabos dėl kabelių tiesimo**

(27) Danija pabrėžia, jog Komisijos tarnybos 2006 m. rugpjūčio mėn. 11 d. rašte ([16]) garantavo, kad laivų tiesimo laivams galėtų būti taikomos valstybės pagalbos priemonės, jei bus laikomasi reikalavimo, kad jūrų transporto veikla sudarytų 50 % darbo laiko.

([12]) Byla Nr. NN 116/98, patvirtinta 2002 m. lapkričio 13 d. Komisijos sprendimu. Sprendimo tekstas oficialia kalba pateiktas šiuo interneto adresu http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_AIDS/transports–1998/nn116–98.pdf

([13]) OL L 378, 1986 12 31, p. 1.

([14]) OL L 364, 1992 12 12, p. 7.

([15]) OL C 13, 2004 1 17, p. 3.

([16]) Įregistruota kaip dokumentas TREN(2006) D/212345.

(28) Danijos teigimu, Komisija pareiškė, kad jūrų transporto veiklai galėtų būti prilyginta ta kabelių tiesimo veiklos dalis, kurią sudaro kabelių būgnų vežimas iš pakrovimo uosto į tą atviroje jūroje esančią vietą, kurioje pradedama tiesti kabelius, atsižvelgiant į tai, kad veikla jūroje, lyginant su visa veikla, turėtų būti apskaičiuojama pagal atstumą, kurį laivas nuplaukia netiesdamas kabelio.

(29) Be to, Danija pabrėžia nesupratusi, kodėl Komisija 2007 m. liepos 10 d. rašte laikosi nuomonės, jog kabelių tiesimas negali būti jūrų transporto ir kitos veiklos derinys, ir teigia, kad šis požiūris prieštarauja 2006 m. rugpjūčio mėn. 11 d. Komisijos tarnybų raštui.

4.2. **Pastabos dėl dugno gilinimo**

(30) Danijos tvirtinimu, gairės suteikia galimybę visą dugno gilinimo veiklą dalyti į jūrų transporto ir kitą veiklą. Todėl Danija nesupranta, kodėl negalima panašiai suskirstyti kabelių tiesimo laivų veiklos.

(31) Danija pabrėžia, kad Teisingumo Teismo sprendimas byloje C–251/04, kurį Komisija paminėjo sprendime pradėti tyrimą, nekeičia garantijos, kurią Komisija suteikė Danijai minėtame 2006 m. rugpjūčio mėn. 11 d. rašte, pagrindo. Danija mano, kad Teismas išaiškino, ar Reglamentas (EEB) Nr. 3577/92 taikomas vilkikų darbui, ir priėjo prie išvados, kad netaikomas. Danijos nuomone, minėtas sprendimas neturi įtakos gairių taikymui kabelių tiesimo veiklai.

(32) Danija atkreipia dėmesį, kad gairėse nurodytas ne tik jūrų transportas, kaip apibrėžta reglamentuose 4055/86 ir 3577/92, bet „[…] *kai kuriose dalyse kalbama ir apie vilkimą bei dugno gilinimą*“.

(33) Remiantis gairėmis, ne mažiau kaip 50 % visos veiklos sudarytų jūrų transporto veikla; žemsiurbių veikla, Danijos nuomone, gairėse apibūdinama kaip „[…] *iškastų medžiagų vežimas jūra*…“. Danijos tvirtinimu, derėtų laikyti, kad gairės suteikia teisę iškastų medžiagų vežimą jūroje vertinti kaip jūrų transporto veiklą.

(34) Be to, Danija ginčija Komisijos iniciatyvą vienašališkai išplėsti tyrimo procedūros taikymą, įtraukiant sritis, nenurodytas pranešime, su kuriuo susijusį tyrimą Komisija atlieka ([17]). Danijos teigimu, Valstybės pagalbos procedūrinio reglamento II skyriuje nenumatyta, kad, pranešus apie pagalbą, Komisija galėtų į tyrimą įtraukti jau galiojančias valstybės pagalbos priemones. Jei Komisija nori tirti galiojančias valstybės pagalbos priemones, ji, Danijos nuomone, tai turėtų daryti laikydamasi V skyriuje nurodytos tvarkos, taikomos minėtame reglamente nustatytoms galiojančioms pagalbos programoms.

(35) Danija teigia, kad 2005 m. sausio 21 d. ji pranešė apie pakeitimus, padarytus dviem įstatymų projektais, kuriuos Vyriausybė 2005 m. sausio 12 d. pateikė parlamentui (Įstatymo projektas dėl jūrininkų apmokestinimo ir Įstatymo projektas, iš dalies keičiantis Tonažo mokesčio įstatymą). Danijos manymu, galima laikyti, kad Komisija pritarė šiems dviem įstatymų projektams dėl šių priežasčių:

— dėl to, kad, kaip teigia Danija, Komisija per Valstybės pagalbos procedūriniame reglamente nustatytą laiką neatsakė į nuolatinės atstovybės 2005 m. sausio 21 d. raštą,

— Komisijos tarnybos vėliau patvirtino, kad pakeitimai atitinka gaires.

(36) Todėl Danija teigia, kad pagal Bendrijos teisę 2005 m. pavasario priimta Jūrininkų apmokestinimo įstatymo versija yra patvirtinta valstybės pagalbos priemonė.

(37) Taigi Danija daro išvadą, jog tyrimo procedūra gali būti taikoma tik tariamai vienintelei priemonei, apie kurią pranešta, t. y. galimam kabelių tiesimo laivuose dirbančių jūrininkų įtraukimui į DIS sistemą.

(38) Dėl žemsiurbių Danijos Vyriausybė pažymi, kad 2006 m. gruodžio 13 d. ji priėmė dokumentą, iš dalies pakeičiantį Jūrininkų apmokestinimo įstatymą. Apie šį Jūrininkų apmokestinimo įstatymo pakeitimą buvo pranešta 2007 m. sausio 15 d.

(39) Danija mano, kad iškastų medžiagų vežimas atviroje jūroje pagal gaires yra jūrinio transporto veikla. Todėl, nepaisant reglamentų (EEB) Nr. 4055/86 ir (EEB) Nr. 3577/92 turinio, žemsiurbėms yra taikomos gairės, jei žemsiurbės ne mažiau kaip 50 % darbo laiko vykdo jūrų transporto veiklą (Danijos nuomone, apibrėžiamą kaip „*iškastų medžiagų vežimas jūra*“).

([17]) 2007 m. liepos 10 d. Komisijos pranešimas spaudai IP/07/1047.

(40) Danija dar teigia, kad „ribotai jūrų laivybai“ Danijos valstybės pagalbos programos netaikomos. „Ribota jūrų laivyba“ turi būti suprantama kaip, pavyzdžiui, uostuose ir fiorduose vykdoma veikla. Todėl kasinėjimo arba dugno gilinimo darbams uostuose ir fiorduose arba aplink juos niekada netaikoma DIS tvarka. Tai tinka ir tada, kai laivas nejuda.

(41) Danija aiškina, kad faktiškai kasinėjimo ir dugno gilinimo darbai dažnai (dažniausiai) atliekami naudojant daugiakaušes grandinines žemkases, kurios neturi variklių, taigi dėl šios priežasties joms taip pat netaikoma DIS tvarka. Nuosavą varomąją jėgą turintiems laivams ji gali būti taikoma. Tačiau laivams, vykdantiems sutartyje nurodytą jūrinę veiklą, DIS tvarka taip pat netaikoma. Sutartinė veikla – tai uostų, molų, tiltų, naftos gręžimo bokštų, vėjo jėgainių parkų ir kitų jūros įrenginių statyba bei remontas.

5. SUINTERESUOTŲJŲ ŠALIŲ PASTABOS

5.1. Europos žemsiurbių sąjunga (toliau – EŽS, *anglų k.* EUDA)

(42) EŽS mano, kad Komisija nustatė daug griežtesnę valstybės pagalbos dugno gilinimo veiklą tvarką nei buvo nustatyta 1997 m. gairėse. Remdama siekį išsaugoti Bendrijoje žemsiurbių laivyną, EŽS kartu išreiškia rūpestį dėl šių dviejų dalykų:

— EŽS palaiko nuomonę, kad valstybės pagalba, gairėse numatyta Europos jūrų dugno gilinimo sektoriui, turėtų būti teikiama visais atvejais, kai jis susiduria su trečiųjų šalių laivų konkurencija,

— antra, EŽS mano, kad remiantis gairėmis Komisijos patvirtinta valstybės pagalba neturėtų užkrauti per didelės administracinės naštos Europos jūrų dugno gilinimo sektoriui.

5.2. Europos Bendrijos laivų savininkų sąjunga (EBLSS, *anglų k.* ECSA)

(43) EBLSS mano, kad Komisijos požiūris yra labai teoriškas ir kad ji neatsižvelgia į gairėse numatytus tikslus bei gairių turinį.

(44) EBLSS nuomone, jau gairėse yra išankstinė sąlyga, jog didelę dugno gilinimo veiklos dalį sudaro jūrų transporto veikla. EBLSS nuomone, žemsiurbės ir kabelių tiesimo laivai veža iškastas medžiagas ir kabelius (atitinkamai) iš punkto A į punktą B. Todėl, EBLSS teigia, kad nesvarbu, ar tai yra pakrovimo, ar iškrovimo punktas.

(45) EBLSS pabrėžia, kad gairių taikymas žemsiurbių ar kabelių tiesimo laivų vykdomai transportavimo veiklai visiškai atitinka gairių tikslus, nes šie specializuoti laivai dirba ir pasaulinėje rinkoje, kuriai būdinga nuožmi pasaulinė konkurencija, ir pasaulinėje darbo rinkoje.

5.3. Didžiosios Britanijos laivybos rūmai

(46) Didžiosios Britanijos laivybos rūmai pabrėžia, kad gairėse pripažįstama, jog to paties laivo vykdoma veikla gali ir atitikti, ir neatitikti paramos žemsiurbėms teikimo reikalavimus, todėl ji turi būti diferencijuota. Taigi Didžiosios Britanijos laivybos rūmai išreiškia susirūpinimą dėl teiginio, jog „*Komisija mano, kad neįmanoma minėtos veiklos susiskirstyti į dalis, kurių viena laikytina jūrų transporto veikla, o kita — ne*“.

(47) Didžiosios Britanijos laivybos rūmų nuomone, nėra būtinybės atskirti krovinių arba keleivių vežimo į vietą, kuri yra nurodyta uostų ir įrenginių sąraše, arba iš jos ir vežimo į kai kurias kitas konkrečias jūroje esančias vietas. Didžiosios Britanijos laivybos rūmai yra susirūpinę dėl to, kad krovinio arba keleivių vežimo tikslui ruošiamasi taikyti naują testą. Todėl jie mano, jog tai, ar krovinio vežimas atitinka paramos reikalavimus, neturi priklausyti nuo užsakovo motyvo. Didžiosios Britanijos laivybos rūmai paaiškina, kad konkrečią vežamų medžiagų paskyrimo vietą dažniausiai nustato užsakovas, atsižvelgdamas į jo būsimą jų naudojimą ar aplinkos apsaugos leidimą arba kitus leidimus.

(48) Išsakydami nuomonę apie įprastą kabelių tiesimo laivo veiklos aprašymą *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* paskelbtame pranešime, Didžiosios Britanijos laivybos rūmai nesutinka su preliminariu Komisijos vertinimu – Rūmų teigimu, kabelių tiesimo laivai užsakovų kabelių krovinį pasikrauna uoste ir veža jį įvairias vietas (tai gali būti ir kiti uostai), kur jį iškrauna ir tiesia jūros dugne.

5.4. Norvegijos laivų savininkų sąjunga

(49) Norvegijos laivų savininkų sąjungos nuomone, Komisija „jūrų transporto“ sąvoką turėtų aiškinti lanksčiai, atsižvelgdama į tai, kad kabelių tiesimo ir dugno gilinimo įmonių tarptautinis mobilumas yra vienodas ir kad tiek vienos, tiek kitos susiduria su tomis pačiomis pasaulio konkurencinėmis jėgomis kaip ir tradicinis „jūrų transportas“.

(50) Sąjungos nuomone, kabelių vežimas iš A punkto į B punktą ir jų tiesimas yra vienu metu vykdomas nedalomas veiksmas, kai kabelis palaipsniui „iškraunamas“ jūros dugne.

(51) Norvegijos laivų savininkų sąjunga taip pat mano, jog vežimas, kurio tikslas – atsikratyti dugno gilinimo metu sukauptų nuosėdų, turi būti laikomas transportavimu, net jei dugno gilinimo ir (arba) iškrovimo vieta nėra nei uostas, nei įrenginys jūroje.

5.5. **Armateurs de France**

(52) *Armateurs de France* mano, kad jūrų transportas reglamentuose (EEB) Nr. 3577/92 ir (EEB) Nr. 4055/86 apibrėžiamas kitaip nei gairėse. Todėl valstybės pagalbos reikmėms jūrų transportas neturi būti apibrėžiamas taip, kaip jis apibrėžtas minėtuose reglamentuose. *Armateurs de France* mano, kad Reglamente (EEB) Nr. 3577/92 pateikta apibrėžtis vis dėlto nėra išsami. *Armateurs de France* teigimu, gairėse tokiu būdu neatmetama kabelių tiesimo ir dugno gilinimo veikla.

(53) *Armateurs de France* nuomone, Teisingumo Teismo 2007 m. sausio 11 d. sprendimas byloje C–251/04 netinka minėtai veiklai, nes kabelių tiesimo ar dugno gilinimo veikla neišskiriama iš visos jūrų transporto veiklos. *Armateurs de France* pabrėžia, kad šios veiklos rūšys nėra paslaugos, „susijusios su jūrų transporto paslaugų teikimu, nėra šalutinės arba papildomos“, kaip apibrėžta sprendime, o greičiau yra krovinių vežimas jūra į jūros įrenginius arba iš jų.

(54) *Armateurs de France* teigia, kad, jei gaires reikėtų aiškinti taip, jog pagalba jūrų transportui galėtų būti suteikta tik tikrajam jūrų transportui, teoriškai pagal tokį aiškinimą gairės būtų netaikytinos laivams, kurie, nuvežę krovinį, grįžta tušti. Kadangi gairės jau yra taikomos vilkikams ir žemsiurbėms, kai daugiau nei 50 % vilkiko vykdomos konkrečių metų veiklos sudaro jūrų transporto veikla, šią sampratą, *Armateurs de France* nuomone, reikėtų išplėsti ir taikyti visiems aptarnaujantiems laivams, pavyzdžiui žemsiurbėms ir kabelių tiesimo laivams.

5.6. **Alcatel–Lucent**

(55) *Alcatel–Lucent*, atsižvelgdama į tai, kad toje srityje būtinas aukšto lygio techninė kvalifikacija, pabrėžia kabelių tiesimo svarbą jūrinio darbo rinkoje. *Alcatel–Lucent* nuomone, kabelių tiesimo laivai samdo aukščiausios kvalifikacijos jūrinio darbo rinkos darbuotojus. Todėl DIS tvarkos taikymas kabelių tiesimo laivams atitinka valstybės pagalbos jūrų transportui tikslą, kaip apibrėžta gairėse, nes Europos jūrų transporto darbuotojams tai užtikrintų aukštos kvalifikacijos darbą Europoje. Dėl krizės telekomunikacijų rinkoje su Bendrijos vėliava plaukiojančiame telekomunikacijų kabelių tiesimo laivyne iš 80 laivų liko 35, kurie konkuruoja su laivai, kurie naudojasi „patogios vėliavos“ principu.

(56) Rinka yra pasaulinė. Kai interneto technologijų spekuliacinės kainos pasiekė aukščiausią tašką, ji siekė 100 000 km per metus, paskui 2003–2006 m. sumažėjo iki 20 000 km per metus, o dabar artėja prie 50 000–70 000 km per metus.

(57) Atsižvelgdama į tai, kad kabelių tiesimo darbai yra susiję su tarpžemyninėmis kelionėmis ir kad didžiausiuose kabelių tiesimo laivuose telpa tik apie 3 000 km kabelių būgnų, *Alcatel–Lucent* laikosi nuomonės, jog svarbiausia kabelių tiesimo laivų veikla yra kabelių būgnų vežimas iš kabelių būgnų gamyklų į jūroje esantį punktą, kuriame tas kabelis turi būti prijungtas ir nuo kurio jis bus tiesiamas jūros dugnu. *Alcatel* mano, kad kabelių tiesimo laivai priskiriami jūrų transportui, atsižvelgiant į tai, kad vedant laivą krovinys tame kelyje nuolat iškraunamas. Todėl kabelių tiesimas turi būti laikomas krovinio vežimu.

(58) *Alcatel–Lucent* nuomone, reglamentai (EEB) Nr. 3577/92 ir (EEB) Nr. 4055/86 griežtai neapriboja paskirties vietų jūroje rūšių (tarp dviejų uostų arba tarp uosto ir jūros įrenginio). Bendrovė mano, kad tam tikras punktas jūroje taip pat turėtų būti laikomas paskirties vieta, kuriai taikomos gairės. Be to, galima manyti, jog, jūros dugne patiesus pirmąjį kabelio metrą, kabelio tiesimas tampa jūros įrenginiu ir todėl tolesnis kabelio tiesimas yra transportavimas į jūros įrenginį.

(59) *Alcatel–Lucent* nuomone, Teisingumo Teismas 2007 m. sausio 11 d. sprendimu byloje C–251/04 netiesiogiai leidžia išplėsti jūrų transporto apibrėžtį, kol tai atitinka gairių tikslus. *Alcatel–Lucent* mano, kad pagrindiniai jų tikslai – apsaugoti su Bendrijos vėliava plaukiojančius laivus ir išsaugoti pasaulio rinkose konkurencingą laivyną. Todėl net jei kabelių tiesimas ir bus laikomas paslaugos, kuri yra šalutinė arba pagalbinė teikiamų jūrų transporto paslaugų atžvilgiu, teikimu, minėtos gairės kabelių tiesimo veiklai taikytinos, nes ši veikla taip pat atitinka gairių tikslus.

(60) Galutinė *Alcatel–Lucent* nuomonė yra ta, kad aplinkos apsaugos sumetimais svarbu išsaugoti didelį kabelių tiesimo laivyną, plaukiojantį su Bendrijos vėliava.

5.7. **Danijos laivų savininkų sąjunga**

(61) Danijos laivų savininkų sąjungos nuomone, kabelių tiesimas yra savarankiška veikla, o ne su vilkimu susijusi pagalbinė paslauga, kuriai pagal ETT 2007 m. sausio 11 d. sprendimą byloje C–251/04 reglamentai (EEB) Nr. 3577/92 ir (EEB) Nr. 4055/86 netaikomi. Be to, Danijos laivų savininkų sąjunga mano, jog svarbiau yra atsižvelgti į gairių tikslus. Todėl Danijos laivų savininkų sąjunga primena, kad Europos kabelių tiesimo sektorius suteikia darbą daugeliui Europos jūrininkų. Be to, kabelių tiesimas gali padėti užtikrinti saugos taisykles ir standartus, o taip pat tokių laivų įregistravimą Bendrijos registruose.

(62) Danijos laivų savininkų sąjungos teigimu, kabelių tiesimui turi poveikio tie patys konkurenciniai suvaržymai, kuriuos Bendrijos jūrų transporto operatoriai patiria pasaulio rinkoje. Be to, kabelių tiesimo laivai plaukioja tarp žemynų.

(63) Be to, Danijos laivų savininkų sąjunga mano, kad, atsižvelgiant į panašią formuluotę, Danijos taisykles, reglamentuojančias smėlio siurbimą, apima gairių nuostatos. Danijos laivų savininkų sąjungos nuomone, aptariami Danijos teisės aktai kasimo darbams netaikomi. Be to, pagalba dugno gilinimui skiriama tik tada, kai ne mažiau kaip 50 % minėtos veiklos sudaro jūrų transporto veikla.

5.8. **Danijos pastabos apie trečiųjų šalių pastabas**

(64) Komentuodama suinteresuotųjų šalių pateiktas pastabas Danija pakartoja savo ankstesnius argumentus ir pabrėžia, kad visos suinteresuotosios šalys pritarė kabelių tiesimo laivų įtraukimui į gaires.

6. **PRIEMONIŲ VERTINIMAS**

6.1. **Kabelių tiesimas**

(65) Pirma, Komisija pažymi, kad kabelių tiesimui, kaip ir jūrų transporto veiklai, reikalingi kvalifikuoti jūrininkai, kurių kvalifikacija panaši į įprastiniuose jūrų transporto laivuose dirbančių jūrininkų kvalifikaciją. Ji taip pat pažymi, kad kabelių tiesimo laivuose dirbantiems jūrininkams taikoma ta pati darbo teisė ir socialinė sistema, kaip ir kitiems jūrininkams.

(66) Antra, Komisija pripažįsta, kad kabelių tiesimo laivai yra jūrų laivai ir kad jiems privaloma tvarka taikoma ta pati techninė bei saugos kontrolė, kaip ir jūrų transporto laivams.

(67) Trečia, Komisija sutinka, kad esama rizikos, jog kabelių tiesimo bendrovės, ieškodamos tinkamesnių fiskalinių sąlygų, savo veiklą krante gali perkelti už Bendrijos ribų, o paskui savo laivų vėliavas pakeisti „patogiomis vėliavomis“. Šiomis aplinkybėmis Komisija pripažįsta, kad kabelių tiesimo rinka yra pasaulinė.

(68) Komisija taip pat pažymi, kad DIS tvarkos taikymas kabelių tiesimo veiklai jūroje padėtų išsaugoti tam tikrą skaičių Bendrijos darbo vietų kabelių tiesimo jūrų laivuose, kurių kontrolinį akcijų paketą valdo danai.

(69) Uždaviniai, su kuriais tenka susidurti Bendrijos kabelių tiesimo sektoriui – pasaulinė konkurencija ir veiklos krante perkėlimas, – yra panašūs į Bendrijos jūrų transporto srities uždavinius. Panašiai Bendrijos kabelių tiesimo veiklai taikoma ta pati darbo, techninei ir saugumo sritims galiojanti teisinė aplinka, kaip ir Bendrijos jūrų transportui. Galiausiai, kaip ir jūrų transporte, čia būtini kvalifikuoti ir gerai parengti jūrininkai.

(70) Kaip tik šie požymiai yra nurodyti gairių pradžioje. Gairių 2.2 skirsnio pirmoje pastraipoje pateikti šie pagrindiniai siektini tikslai: saugumo jūroje gerinimas, skatinimas įregistruoti arba perregistruoti laivus valstybių narių registruose, valstybių narių laivybos sektoriaus stiprinimas, žinių ir patirties laivybos srityje saugojimas bei gerinimas ir Europos jūrininkų užimtumo skatinimas. Tam ypač tinka valstybės pagalba, kuri grindžiama darbo jėgos sąnaudų mažinimu (gairių 3.2 skirsnis) ir laikoma „socialine priemone konkurencingumui didinti“ (žr. gairių 3 skirsnį).

(71) Todėl, nors Komisija vis dar laikosi nuomonės, jog pirmiau minėtuose reglamentuose ir gairėse nustatytas jūrų transporto apibrėžimas kabelių tiesimui netaikomas, ji taip pat mano, kad kabelių tiesimą pagal analogiją reikėtų sieti su jūrų transportu taikant gairių 3.2 skirsnį ir kad dėl to kabelių tiesimui reikėtų taikyti tą nuostatą.

(72) Taigi Komisija daro išvadą, kad DIS tvarkos taikymas kabelių tiesimo laivams galėtų būti priimtinas, pagal analogiją jiems taikant gairių 3.2 skirsnį, ir kad šis tvarkos taikymo srities išplėtimas yra suderinamas su bendrąja rinka.

6.2. **Dugno gilinimas**

(73) Komisija atmeta Danijos argumentą dėl tariamo Komisijos piktnaudžiavimo savo galiomis, susijusio su pradėta dugno gilinimo veiklai taikomos DIS tvarkos nuostatų tyrimo procedūra. Prie pranešimo buvo pridėtas pirmiau minėtas įstatyminis potvarkis: Komisija mano, kad jos pareiga buvo išnagrinėti ir šį priedą ir nustatyti, ar tuo įstatyminiu potvarkiu nepakeista DIS tvarka, kurią Komisija patvirtino minėtame 2002 m. gruodžio 12 d. sprendime byloje NN 116/98, ir priemonės, apie kurias Danija Komisijai pranešė 2005 m., siekiant DIS tvarką suderinti su 2004 m. gairėmis.

(74) Be to, Komisija paneigia nepagrįstą tvirtinimą, esą Komisijos tarnybos 2005 m. gegužės 18 d. raštu patvirtino abu įstatymo projektus. Šiame rašte išaiškinta, kad tai, jog valstybė narė priėmė atitinkamas priemones, kurias Komisija pasiūlė gairėse, procedūrine prasme neturėtų reikšti, jog skelbiama nauja pagalba arba keičiama dabartinė. Minėtame atsakyme Komisija dar paaiškino, kad Danijos pateiktos priemonės yra tik gairėse pasiūlytų atitinkamų priemonių perkėlimas, todėl nebūtina pranešti pagal Sutarties 88 straipsnio 3 dalį.

(75) Be to, prie pranešimo pridėtas įstatyminis potvarkis iš esmės skiriasi nuo įstatymo projekto, pateikto minėtame 2008 m. sausio 21 d. rašte, nes jame labai padidintas pagalbos reikalavimus atitinkančių dugno gilinimo darbų skaičius palyginti su tuo, kas buvo numatyta atsiųstame įstatymo projekte. Pradėdama tyrimą Komisija manė, kad įstatyminio potvarkio nuostatos yra ne nauja pagalba (ir ne neteisėta pagalba, nes tos nuostatos jau įsigaliojo), o remiantis Valstybės pagalbos procedūrinio reglamento 16 straipsniu galiojančios pagalbos netinkamas taikymas. Todėl taikytinas ne reglamento V skyrius „Atitinkamoms pagalbos sistemoms taikoma tvarka“, kaip savo pastabose nurodė Danija, o IV skyrius „Netinkamai taikomai pagalbai taikytina tvarka“.

(76) Todėl Komisija turėjo visas teises pradėti tyrimo procedūrą dėl įstatyminio potvarkio.

(77) Gairių 3.2 skirsnio penktoje pastraipoje yra nustatytos sąlygos, kuriomis valstybės pagalba darbo jėgos sąnaudų forma gali būti suteikta dugno gilinimo veiklai. Sąlyga, kad jūrininkai turi būti Bendrijos jūrininkai, dirbantys jūrų laive, kaip apibrėžta gairių 3.2 skirsnio trečioje pastraipoje, ir sąlyga, kad žemsiurbės turi būti įregistruotos valstybėje narėje, atitinka tas, kurios jau taikomos pagal DIS tvarką.

(78) Be to, Danijos pastabose dėl Komisijos sprendimo pradėti tyrimo procedūrą paaiškinta, kad DIS tvarka taikoma tik savaeigėms žemsiurbėms ir kad, *inter alia*, dugno gilinimo veiklai, vykdomai uostuose ir fiorduose bei aplink juos, DIS tvarka netaikoma.

(79) Reikšdama nuomonę dėl sąlygos, kad ne mažiau kaip 50 % žemsiurbių darbo laiko turi sudaryti jūrų transporto veikla, Komisija pažymi, kad „jūrų transporto veikla“, kai kalbama apie žemsiurbes, gairių 3.1 skirsnio šešioliktoje pastraipoje yra apibrėžta kaip „*iškastų medžiagų vežimas jūra*“, o „*medžiagų kasimui ar dugno gilinimui*“ netaikoma. Šiomis aplinkybėmis Komisija pastebi, kad medžiagų kasimas arba dugno gilinimas neįtraukti į veiklos, už kurią gali būti suteikta valstybės pagalba, apibrėžimą, pateiktą pirmiau minėtame Danijos potvarkyje. Komisija ir toliau mano, kad „*plaukiojimas tarp kasimo vietos ir iškastų medžiagų iškrovimo vietos*“ ir „*plaukiojimas tarp kasimo vietų*“ iš tikrųjų yra iškastų medžiagų vežimas. Be to, Komisija sutinka, kad jūrų transporto laivai ne visada plaukioja pakrauti dėl to, kad kai kurių rūšių verslas nėra tinkamai suderintas. Todėl, remiantis analogija, būtų logiška manyti, jog „*plaukiojimas tarp kasimo vietos ir iškastų medžiagų iškrovimo vietos*“ ir „*plaukiojimas iš vienos kasimo vietos į kitą*“ yra jūrų transporto veikla. „Iškrovimas“ taip pat yra būdingas jūrų transportui. Ir galiausiai, kai valdžios institucijų prašymu žemsiurbės teikia pagalbą jūroje, tiesiogiai vykdomos konkrečios operacijos laikas priskiriamas jūrų transporto veiklai.

(80) Todėl Komisija daro išvadą, kad žemsiurbių veiklai, kaip apibrėžta įstatyminiame potvarkyje, gali būti taikoma DIS tvarka, išskyrus „*plaukiojimą kasimo vietose*“, kurio iš tikrųjų neįmanoma atskirti nuo kasimo ar dugno gilinimo.

(81) Tai, kad Komisija pripažįsta, jog daugeliui veiklos rūšių, Danijos apibūdintų pirmiau minėtame potvarkyje, DIS tvarka taikoma, yra pagrįsta dar ir toliau nurodytais argumentais.

(82) Dugno gilinimo darbams atlikti reikalingi kvalifikuoti jūrininkai, kurių veiklą reglamentuoja ta pati kaip ir kitiems jūrininkams taikoma darbo teisė bei socialinė sistema.

(83) Žemsiurbės yra jūroje plaukiojantys laivai, kuriems taikoma tokia pat techninė ir saugos kontrolė kaip ir jūrų transporto laivams.

(84) Galiausiai, yra pavojus, jog dugno gilinimo bendrovės, ieškodamos tinkamesnių fiskalinių sąlygų ir socialinės apsaugos sistemos, savo veiklą krante gali perkelti už Bendrijos ribų, o paskui savo laivų vėliavas pakeisti „patogiomis vėliavomis“.

(85) Taigi Komisija mano, kad DIS tvarka gali būti taikoma jūros dugno gilinimui, kaip apibrėžta įstatyminiame potvarkyje, bet ne plaukiojimui kasimo darbų vykdymo vietose.

6.3. **Komisijos sprendimų valstybės pagalbos srityje galiojimo laiko apribojimas**

(86) Pastaruoju metu Komisija jau nebepritaria neribotos trukmės valstybės pagalbos tvarkai ar jos pakeitimams ir todėl reikalauja, kad būtų pranešta, jog programos trukmė – ne daugiau kaip 10 metų.

(87) Dėl šios priežasties Komisija, laikydamasi dabartinės tvarkos, privalo nustatyti priemonės, apie kurią pranešta, pabaigą. Taigi ji turi nutarti, kad Danija ne vėliau kaip per 10 metų nuo pranešimo apie šį sprendimą priėmimo datos dar kartą praneštų apie DIS programos pakeitimą, šiame sprendime įvertintą remiantis Sutarties 88 straipsnio 3 dalimi,

PRIĖMĖ ŠĮ SPRENDIMĄ:

1 straipsnis

1. Priemonės, kurias Danija numato taikyti jūrinių kabelių tiesimo laivams, yra suderinamos su bendrąja rinka, kaip apibrėžta EB sutarties 87 straipsnio 1 dalyje.

2. Priemonės, kurias Danija taiko jūros dugno gilinimui, yra suderinamos su bendrąja rinka, jei pagalbos reikalavimus atitinkančiai veiklai nepriskiriamas plaukiojimas gavybos vietose.

2 straipsnis

Danija per dešimt metų nuo pranešimo apie šį sprendimą priėmimo datos privalo dar kartą pranešti apie DIS programos pakeitimus, šiame sprendime įvertintus remiantis EB sutarties 88 straipsnio 3 dalimi.

3 straipsnis

Šis sprendimas skirtas Danijos Karalystei.

Priimta Briuselyje 2009 m. sausio 13 d.

Komisijos vardu

Antonio TAJANI

Pirmininko pavaduotojas