II

(Acte adoptate în temeiul Tratatelor CE/Euratom a căror publicare nu este obligatorie)

DECIZII

COMISIE

DECIZIA COMISIEI

din 13 ianuarie 2009

privind ajutorul de stat C 22/07 (ex N 43/07) privind extinderea la activitățile de dragare și fixare a cablurilor a sistemului de scutire a companiilor de transport maritim de la impozitul pe venit și de la plata contribuțiilor sociale pentru navigatori în Danemarca

[notificată cu numărul C(2008) 8886]

(Numai textul în limba daneză este autentic)

(Text cu relevanță pentru SEE)

(2009/380/CE)

COMISIA COMUNITĂȚILOR EUROPENE,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Europene, în special articolul 88 alineatul (2) primul paragraf,

având în vedere Acordul privind Spațiul Economic European, în special articolul 62 alineatul (1) litera (a),

după ce a invitat părțile interesate să își prezinte observațiile în conformitate cu articolele de mai sus [1] și având în vedere observațiile acestora,

întrucât:

1. PROCEDURA

(1) Prin scrisoarea din 15 ianuarie 2007 [2], Danemarca a notificat Comisiei o modificare a sistemului de scutire a armatorilor de la plata în Danemarca a impozitului pe venit pentru navigatorii lor (așa-numitul sistem DIS). Sistemul DIS a fost aprobat prin decizia Comisiei din 13 noiembrie 2002 [3].

(2) Modificarea notificată a fost înregistrată sub numărul N 43/07. Prin scrisoarea din 27 martie 2007 [4], Danemarca a prezentat Comisiei informațiile noi care i-au fost solicitate prin scrisoarea din 20 martie 2007 [5].

(3) Prin scrisoarea din 10 iulie 2007 [6], Comisia a informat Danemarca cu privire la deschiderea procedurii oficiale de investigare, în temeiul articolului 4 alineatul (4) din Regulamentul (CE) nr. 659/1999 al Consiliului din 22 martie 1999 de stabilire a normelor de aplicare a articolului 93 din Tratatul CE [7] (denumit în continuare „regulamentul privind procedura în materie de ajutor de stat"). Danemarca și-a prezentat observațiile prin scrisoarea din 5 septembrie 2007 [8].

(4) Decizia Comisiei de a iniția procedura a fost publicată în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* [9]. Prin această decizie, Comisia invita părțile interesate să își prezinte observațiile referitoare la măsurile în cauză.

---

[1] JO C 213, 12.9.2007, p. 22.
[2] Înregistrată cu referința TREN(2007) A/21157.
[3] Textul deciziei în cazul N 116/98 este disponibil în limba oficială la următoarea adresă Internet: http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/transports-1998/nn116-98.pdf
[4] Înregistrată cu referința TREN(2007) A/28077.
[5] Înregistrată cu referința TREN(2007) D/306985.
[6] Înregistrată cu referința C(2007) 3219 final.
[7] JO L 83, 27.3.1999, p. 1.
[8] Înregistrată cu referința TREN(2007) A/41561.
[9] A se vedea nota de subsol 1.

(5) Comisia a primit observații de la următoarele părți interesate: Asociația Europeană de Dragaj (*European Dredging Association*), Asociația Armatorilor din Comunitatea Europeană (ECSA), Camera Marinei Comerciale din Regatul Unit (*Chamber of British Shipping*), Asociația Armatorilor din Norvegia, *Armateurs de France, Alcatel-Lucent* și Asociația Armatorilor din Danemarca. Comisia a înaintat observațiile respective Danemarcei, oferindu-i posibilitatea să reacționeze. Danemarca a comunicat observațiile sale prin scrisoarea datată 9 ianuarie 2008 ([10]).

2. DESCRIEREA DETALIATĂ A MĂSURILOR NOTIFICATE

(6) Descrierea măsurilor notificate a fost deja prevăzută în decizia din 10 iulie 2007 menționată anterior.

2.1. Descrierea modificării notificate a sistemului DIS

(7) Scopul principal al măsurilor notificate [proiectul de lege nr. L 110 (2006-07), secțiunea 11] este extinderea așa-numitului sistem DIS pentru a include navigatorii care lucrează la bordul ambarcațiunilor de dragare și care efectuează fixarea cablurilor.

(8) În ceea ce privește navele cablier, activitățile acestora nu au fost eligibile, până în momentul de față, pentru sistemul DIS, cu toate că li s-a permis să se înscrie în registrul DIS în temeiul legislației daneze.

(9) Danemarca dorește ca, din acest moment, navele cablier să poată beneficia în totalitate de avantajele oferite de sistemul DIS.

(10) În ceea ce privește navele de dragare, un ordin executiv din 27 mai 2005 de implementare a sistemului DIS (denumit în continuare „ordinul executiv") specifică activitățile de dragare care pot fi considerate ca fiind transport maritim, în vederea stabilirii normelor de eligibilitate pentru activitățile de dragare. În conformitate cu secțiunea 13 din ordinul executiv, următoarele activități de dragare sunt considerate ca fiind transport maritim:

1. navigarea între port și locul de extracție;

2. navigarea între locul de extracție și locul în care vor fi descărcate materialele extrase, inclusiv descărcarea în sine;

3. navigarea între locul de descărcare și port;

4. navigarea spre și între locurile de extracție;

5. navigarea în vederea acordării de ajutor, la cererea autorităților publice, în operațiunile de curățare în cazul deversărilor de petrol etc.

(11) În conformitate cu legislația daneză actuală, navele care efectuează activități de dragare a nisipului nu pot fi înscrise în registrul DIS. În consecință, navele de dragare a nisipului nu pot îndeplini condițiile de bază pentru cererea de înscriere în sistemul DIS. Deoarece, în plus, navele de dragare a nisipului sunt într-o anumită măsură utilizate, de exemplu, pentru lucrările de construcție în apele teritoriale, Danemarca a întâmpinat dificultăți în includerea acestora în sistemul general de salarizare netă. În schimb, Danemarca a decis să impoziteze personalul care lucrează la bordul navelor de dragare a nisipului conform regulilor generale și, prin urmare, să ramburseze armatorilor impozitul perceput odată ce condițiile pentru a realiza acest lucru sunt îndeplinite.

(12) Astfel, dragarea este indirect reglementată de sistemul DIS și beneficiază de aceleași avantaje ca și companiile de transport maritim care operează nave înregistrate în registrul DIS.

2.2. Descrierea sistemului DIS existent

(13) Sistemul DIS a fost descris în decizia Comisiei din 10 iulie 2007 menționată anterior ([11]).

(14) Sistemul existent constă în scutirea armatorilor de la plata contribuțiilor sociale și de la impozitul pe venit pentru navigatorii care lucrează la bordul navelor înscrise în *Dansk Internationalt Skibsregister,* registrul naval danez (denumit în continuare „registrul DIS"), atunci când aceste nave sunt folosite pentru transportul comercial de persoane sau mărfuri.

(15) Comisia reamintește că sistemul DIS a fost introdus prin Legea nr. 408 din 1 iulie 1988 și a intrat în vigoare la 23 august 1988. Registrul a fost introdus pentru a combate înlocuirea pavilionului danez cu pavilionul unor țări terțe.

(16) O condiție este ca, în momentul stabilirii salariilor, să se ia în considerare scutirea de la impozitare. În consecință, avantajul fiscal este în beneficiul companiei maritime, nu al navigatorilor.

([10]) Înregistrată cu referința TREN(2008) A/80508.

([11]) Înregistrată cu referința C(2007) 3219 final.

(17) Sistemul DIS a fost totuși aprobat de Comisie la 13 noiembrie 2002.

(18) În prezent, Danemarca aplică, de asemenea, un alt sistem care sprijină operatorii de transport maritim: sistemul de impozitare pe tonaj ([12]).

2.3. **Bugetul**

(19) Bugetul total al sistemului DIS este de aproximativ 600 milioane DKK.

3. **MOTIVELE DESCHIDERII PROCEDURII DE INVESTIGARE**

3.1. **Îndoieli cu privire la compatibilitatea măsurilor privind fixarea cablurilor**

(20) În decizia sa de deschidere, Comisia a considerat că trebuie să examineze potențialele efecte economice pe care le poate avea extinderea în cauză asupra sectorului respectiv. Domeniul vizat este fixarea de cabluri de energie sau de telecomunicații pe fundul mării și repararea cablurilor existente pe fundul mării.

(21) Comisia a considerat imposibilă divizarea unei anumite călătorii maritime într-o parte care intră sub incidența noțiunii de transport maritim și o parte exclusă din aceasta. Comisia a susținut mai degrabă o viziune conform căreia este necesar, pentru toate tipurile de activități maritime, să se realizeze o evaluare globală pentru a hotărî dacă o anumită călătorie pe mare intră sau nu în întregime sub incidența noțiunii de transport maritim.

(22) În consecință, în decizia de deschidere a procedurii oficiale de investigare, Comisia și-a exprimat opinia că fixarea de cabluri în larg ar putea să nu presupună suprapunerea serviciului de transport maritim cu fixarea efectivă de cabluri în larg.

(23) De obicei, navele cablier nu transportă tambure de cablu dintr-un port în altul sau dintr-un port la o instalație marină, aceasta fiind definiția transportului maritim prevăzută în Regulamentul (CEE) nr. 4055/86 al Consiliului din 22 decembrie 1986 de aplicare a principiului libertății de a presta servicii în transporturile maritime între state membre și între state membre și țări terțe ([13]) și Regulamentul (CEE) nr. 3577/92 al Consiliului din 7 decembrie 1992 de aplicare a principiului liberei circulații a serviciilor la transporturile maritime în interiorul statelor membre (cabotaj maritim) ([14]). În schimb, navele cablier fixează cabluri, la cererea unui client, dintr-un loc determinat situat pe o coastă până într-un loc determinat situat pe altă coastă. Așadar, se pare că navele cablier nu prestează servicii directe de transport maritim, în sensul acestor regulamente comunitare, cum ar fi transportul naval de mărfuri între orice port al unui stat membru și orice port sau instalație marină a unui alt stat membru. Deși aceste nave pot transporta ocazional mărfuri pe mare, astfel cum se prevede în Regulamentele (CEE) nr. 4055/86 și (CEE) nr. 3577/92, această activitate care corespunde definiției transportului maritim pare să fie doar accesorie activității principale, care constă în fixarea de cabluri.

(24) De asemenea, Comisia a observat cu acest prilej că încă nu s-a dovedit că societățile stabilite în Comunitate care efectuează activități de fixare a cablurilor se confruntă cu aceleași constrângeri concurențiale precum cele ale operatorilor de transport maritim de pe piața internațională. Conform Comisiei, nu este clar dacă navele cablier comunitare se confruntă cu aceeași concurență exercitată de navele cu pavilion de complezență cu care se confruntă sectorul transportului maritim.

(25) În consecință, Comisia a considerat, în decizia sa de deschidere, că fixarea de cabluri ar putea să nu fie considerată transport maritim și, în consecință, să nu fie eligibilă pentru ajutoare de stat pentru transportul maritim, în sensul orientărilor comunitare privind ajutoarele de stat pentru transportul maritim (denumite în continuare „orientările") ([15]).

3.2. **Îndoieli cu privire la compatibilitatea măsurilor privind activitățile de dragare**

(26) Decizia de deschidere a stabilit că există îndoieli serioase ale Comisiei în legătură cu faptul că toate activitățile de dragare vizate de program ar constitui transport maritim în sensul orientărilor. Comisia a considerat astfel că nu toate aceste activități de dragare pot fi eligibile pentru ajutoarele de stat aplicabile transportului maritim.

4. **OBSERVAȚII DIN PARTEA DANEMARCEI PRIVIND DESCHIDEREA PROCEDURII DE INVESTIGARE**

4.1. **Observații cu privire la fixarea cablurilor**

(27) În ceea ce privește navele de fixare a cablurilor, Danemarca subliniază că a primit asigurări din partea serviciilor Comisiei, prin scrisoarea din 11 august 2006 ([16]), că navele cablier pot face obiectul măsurilor de ajutor de stat în cauză, cu condiția satisfacerii cerinței de 50 % transport maritim.

([12]) Cazul NN 116/98 aprobat prin decizia Comisiei din 13 noiembrie 2002. Textul deciziei este disponibil în limba oficială la următoarea adresă Internet: http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids/transports-1998/nn116-98.pdf

([13]) JO L 378, 31.12.1986, p. 1.

([14]) JO L 364, 12.12.1992, p. 7.

([15]) JO C 13, 17.1.2004, p. 3.

([16]) Înregistrată cu referința TREN(2006) D/212345.

(28) În opinia Danemarcei, Comisia a afirmat că activitățile de fixare a cablurilor ar putea fi asimilate transportului maritim în ceea ce privește acea parte din activități care implică transportul de tambure de cablu de la portul de încărcare până în locul din marea liberă unde urmează să fie inițiată fixarea cablurilor, ceea ce presupune că raportul activităților de transport maritim din totalul activităților trebuie să fie calculat în funcție de distanța pe care o parcurge nava navigând fără a fixa cabluri.

(29) În plus, Danemarca a subliniat că nu a înțeles de ce Comisia, prin scrisoarea din 10 iulie 2007, apreciază că fixarea de cabluri nu poate fi o combinație între transportul maritim și alte activități, afirmând că această opinie este contrară scrisorii serviciilor Comisiei din 11 august 2006.

4.2. **Observații cu privire la dragare**

(30) În opinia Danemarcei, orientările permit divizarea activității totale a navelor de dragare în transport maritim și alte activități. În consecință, Danemarca nu înțelege de ce nu este posibilă o divizare similară pentru navele cablier.

(31) Danemarca subliniază că hotărârea Curții de Justiție în cauza C-251/04, menționată de Comisie în decizia de deschidere, nu modifică temeiul asigurării pe care Comisia a oferit-o Danemarcei prin scrisoarea menționată anterior, din 11 august 2006. Conform Danemarcei, Curtea a clarificat chestiunea includerii activităților remorcherelor în domeniul de aplicare al Regulamentului (CEE) nr. 3577/92, concluzionând că nu sunt incluse. Danemarca este de părere că hotărârea în cauză este irelevantă pentru aplicarea orientărilor la navele de fixare a cablurilor.

(32) Autoritățile daneze menționează că orientările privesc nu numai transportul maritim astfel cum este definit în Regulamentele (CE) nr. 4055/86 și (CEE) nr. 3577/92, ci „[…] *se referă, în părți specifice, și la remorcaj și dragare*".

(33) Conform orientărilor, 50 % din totalul activităților trebuie să constituie transport maritim care, în ceea ce privește navele de dragare, este definit în orientări, conform autorităților daneze, drept „[…] *transport pe mare al materialelor extrase […]*". Conform autorităților daneze, interpretarea orientărilor ar trebui să fie în sensul calificării transportului pe mare al materialelor extrase ca transport maritim.

(34) Danemarca contestă, de asemenea, inițiativa Comisiei de a extinde unilateral sfera de aplicare a unei proceduri de investigare pentru a cuprinde domenii neincluse în notificarea care face obiectul investigației, așa cum se pare că procedează Comisia [17]. Conform Danemarcei, în capitolul II din regulamentul privind procedura în materie de ajutor de stat nu există nicio dispoziție cu privire la ajutoarele notificate care să permită Comisiei să includă în investigație măsurile de ajutor de stat deja existente. În cazul în care Comisia dorește să investigheze măsurile de ajutor de stat existente, aceasta ar trebui, în opinia Danemarcei, să facă acest lucru în temeiul capitolului V din regulamentul sus-menționat, care se referă la procedura privind sistemele de ajutor existente.

(35) Danemarca afirmă că a notificat modificările la 21 ianuarie 2005, sub forma a două proiecte de lege pe care guvernul le-a înaintat Parlamentului la 12 ianuarie 2005 (proiectul de lege privind impozitarea navigatorilor și proiectul de lege de modificare a legii privind impozitarea pe tonaj). Conform Danemarcei, cele două proiecte de lege pot fi considerate ca fiind aprobate de Comisie din următoarele două motive:

— în primul rând, deoarece, după cum susțin autoritățile daneze, Comisia nu a reacționat la scrisoarea din 21 ianuarie 2005 a Reprezentanței Permanente în termenul limită prevăzut de regulamentul privind procedura în materie de ajutor de stat;

— în al doilea rând, serviciile Comisiei au confirmat ulterior că modificările erau conforme cu orientările.

(36) Prin urmare, Danemarca susține că legea privind impozitarea navigatorilor, în versiunea sa din primăvara anului 2005, este o măsură de ajutor de stat aprobată în temeiul legislației comunitare.

(37) Prin urmare, Danemarca concluzionează că procedura de investigare poate include doar singura măsură considerată notificată, respectiv posibila includere a navigatorilor de la bordul navelor cablier în sistemul DIS.

(38) În ceea ce privește navele de dragare, guvernul danez a menționat că, la 13 decembrie 2006, a adoptat legea de modificare a legii privind impozitarea navigatorilor. Modificarea legii respective privind impozitarea navigatorilor a fost notificată la 15 ianuarie 2007.

(39) În opinia Danemarcei, transportul în larg al materialelor extrase constituie transport maritim în sensul orientărilor. Navele de dragare sunt, așadar, reglementate de orientări, indiferent de conținutul Regulamentelor (CEE) nr. 4055/86 și (CEE) nr. 3577/92, conform cărora navele de dragare desfășoară transport maritim (definit, conform Danemarcei, drept „*transport pe mare al materialelor extrase*") în proporție de cel puțin 50 % din activitățile lor operaționale.

[17] Comunicatul de presă IP/07/1047 al Comisiei din 10 iulie 2007.

(40) Autoritățile daneze adaugă că activitățile în „trafic maritim limitat" nu fac obiectul sistemelor daneze de ajutor de stat. „Trafic maritim limitat" reprezintă activitățile din porturi și fiorduri, de exemplu. Lucrările de excavare sau de dragare din porturi și fiorduri și din împrejurimile acestora nu intră așadar întotdeauna în sfera de aplicare a sistemului DIS. Aceeași dispoziție se aplică în situațiile în care un vas se află în staționare.

(41) Autoritățile daneze explică faptul că, în practică, lucrările de excavare și de dragare sunt (cel mai) frecvent efectuate prin utilizarea excavatoarelor cu lanț portcupe care nu au motoare proprii și, astfel, sunt excluse și din acest motiv din sfera de aplicare a sistemului DIS. Navele cu forță motrice proprie pot fi incluse. Totuși, navele utilizate pentru alte activități contractate pe mare sunt, de asemenea, excluse din sistemul DIS. Prin activități contractate se înțelege construirea și repararea de porturi, diguri, poduri, platforme petroliere, parcuri eoliene și alte instalații pe mare.

5. OBSERVAȚII EXPRIMATE DE PĂRȚILE INTERESATE

5.1. Asociația Europeană de Dragaj (EUDA)

(42) Potrivit EUDA, Comisia a introdus un regim pentru ajutoarele de stat pentru activitățile de dragare mult mai strict decât era prevăzut în orientările din 1997. Deși sprijină obiectivul menținerii unei flote de nave de dragare în interiorul Comunității, EUDA exprimă două preocupări generale:

— în primul rând, EUDA sprijină ideea că sectorul maritim al industriei europene de dragare trebuie să poată beneficia de ajutoare de stat în temeiul orientărilor în toate situațiile în care se confruntă cu concurența din partea unor nave din țări terțe;

— în al doilea rând, EUDA consideră că ajutoarele de stat aprobate de Comisie pe baza orientărilor nu trebuie să impună nicio povară administrativă nejustificată sectorului maritim al industriei europene de dragare.

5.2. Asociația Armatorilor din Comunitatea Europeană (ECSA)

(43) ECSA consideră că abordarea Comisiei are un puternic caracter teoretic și nu ține seama de obiectivele și de conținutul orientărilor.

(44) Potrivit ECSA, faptul că o parte considerabilă din activitatea de dragare reprezintă transport maritim este deja o condiție prealabilă în orientări. ECSA confirmă că navele de dragare și navele cablier transportă materiale extrase, respectiv cabluri, de la punctul A la punctul B. În acest sens, locul de încărcare și de descărcare nu ar fi relevant, conform ECSA.

(45) ECSA subliniază că reglementarea de către orientări a activităților de transport ale navelor de dragare și ale navelor cablier este în deplină conformitate cu obiectivele orientărilor, deoarece aceste nave specializate operează de asemenea pe o piață globală caracterizată de o concurență acerbă și în cadrul unei piețe globale a muncii.

5.3. Camera Marinei Comerciale din Regatul Unit

(46) *Camera Marinei Comerciale din Regatul Unit* subliniază că în orientări se recunoaște că aceeași navă poate desfășura și activități eligibile, și neeligibile ale navelor de dragare și că, în consecință, acestea din urmă ar trebui să fie diferențiate. Prin urmare, *Camera Marinei Comerciale din Regatul Unit* își exprimă îngrijorarea cu privire la afirmația conform căreia „*Comisia consideră că este imposibil să se împartă o anumită activitate într-o parte care este conformă cu definiția transportului maritim, iar alta nu este*".

(47) *Camera Marinei Comerciale din Regatul Unit* precizează că nu este nevoie să se facă o distincție între transportul de mărfuri sau de pasageri desfășurat spre sau dintr-un loc inclus într-o listă de porturi și instalații și un astfel de transport spre alte anumite locuri specifice de pe mare. *Camera Marinei Comerciale din Regatul Unit* este îngrijorată că pare să fie introdus un nou test, referitor la scopul în care este transportat pasagerul sau marfa. În consecință, aceasta susține că motivul clientului nu este relevant pentru eligibilitatea unei operațiuni de transport. *Camera Marinei Comerciale din Regatul Unit* clarifică faptul că destinația specifică a materialului transportat este determinată în cea mai mare măsură de client, în conformitate cu utilizarea sa viitoare și/sau cu autorizația de mediu sau cu alte autorizații.

(48) În ceea ce privește descrierea funcționării normale a unei nave cablier în avizul publicat în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*, *Camera Marinei Comerciale din Regatul Unit* nu este de acord cu evaluarea preliminară a Comisiei: conform acesteia, navele cablier încarcă marfa clientului lor, reprezentată de cablu, în instalații portuare și o transportă către mai multe locații, care pot include alte porturi, unde este livrată prin fixare treptată sau pe fundul mării.

5.4. Asociația Armatorilor din Norvegia

(49) Potrivit Asociației Armatorilor din Norvegia, Comisia ar trebui să interpreteze conceptul de „transport maritim" într-o manieră flexibilă, având în vedere faptul că societățile care desfășoară activități de fixare de cabluri și activități de dragare dispun de aceeași mobilitate internațională și sunt supuse acelorași forțe ale concurenței globale ca „transportul maritim" clasic.

(50) În opinia acesteia, transportul și fixarea unui cablu de la un punct A la un punct B este o operație simultană și integrată, în care cablul este „descărcat" treptat pe fundul mării.

(51) De asemenea, Asociația Armatorilor din Norvegia este de părere că transportul care vizează eliminarea nămolului ce rezultă din operația de dragare trebuie să fie considerat transport, chiar dacă locul de dragare și/sau de descărcare nu este nici port, nici instalație marină.

5.5. **Armateurs de France**

(52) Potrivit *Armateurs de France*, transportul maritim nu este definit în mod identic în Regulamentele (CEE) nr. 3577/92 și (CEE) nr. 4055/86, la care fac trimitere orientările. Astfel, nu este necesar ca definiția transportului maritim în ceea ce privește ajutoarele de stat să coincidă cu definiția prevăzută în regulamente. *Armateurs de France* susține că, totuși, definiția stabilită în Regulamentul (CEE) nr. 3577/92 este înțeleasă ca nefiind exhaustivă. Potrivit *Armateurs de France*, orientările nu exclud, prin urmare, activitățile de dragare și de fixare a cablurilor.

(53) *Armateurs de France* este de părere că hotărârea Curții de Justiție din 11 ianuarie 2007 în cauza C-251/04 nu este relevantă pentru activitățile în cauză, deoarece nu exclude activitățile de dragare și de fixare a cablurilor din transportul maritim. *Armateurs de France* subliniază că aceste activități nu sunt servicii „asociate, complementare sau accesorii prestării de servicii de transport maritim", în sensul hotărârii, ci constituie mai degrabă transport de bunuri pe mare din sau spre instalații marine.

(54) *Armateurs de France* susține că, dacă orientările ar fi interpretate astfel încât doar transportul maritim pur să poată fi eligibil pentru ajutoare pentru transport maritim, teoretic o astfel de interpretare ar exclude din sfera de aplicare a orientărilor și navele care călătoresc fără încărcătură înapoi de la locul de descărcare a mărfurilor. Deoarece orientările vizează deja remorcherele și navele de dragare în cazul în care peste 50 % din activitatea efectiv desfășurată de un remorcher într-un an constituie transport maritim, potrivit *Armateurs de France*, acest concept ar trebui să fie extins la toate navele de servicii, precum navele de dragare și navele cablier.

5.6. **Alcatel-Lucent**

(55) *Alcatel-Lucent* subliniază importanța navelor cablier pe piața forței de muncă din sectorul maritim, luând în considerare cerința privind nivelul ridicat de cunoștințe tehnice în domeniu. *Alcatel-Lucent* este de părere că navele cablier angajează cei mai calificați lucrători de pe piața forței de muncă din sectorul maritim. Prin urmare, extinderea sistemului DIS la navele cablier satisface obiectivul de ajutor de stat pentru transportul maritim definit în orientări, deoarece ar asigura o încadrare în muncă de calitate înaltă în Europa pentru angajații din sectorul maritim european. Din cauza crizei de pe piața telecomunicațiilor, flota de vase pentru cabluri de telecomunicații care arborează pavilion comunitar a scăzut de la 80 la 35 nave, care concurează cu nave cu pavilioane de complezență.

(56) Piața este globală. Aceasta a atins 100 000 km pe an în perioada de vârf a internetului, apoi a scăzut la 20 000 km pe an între 2003 și 2006 și se apropie în prezent de 50 000-70 000 km pe an.

(57) Având în vedere că pentru conexiunile prin cablu sunt uneori necesare călătorii transoceanice și că cele mai mari nave de fixare de cabluri pot depozita doar aproximativ 3 000 km de cablu pe tamburi, *Alcatel-Lucent* este de părere că cea mai importantă activitate a navelor cablier constă în transportul tamburilor de cablu de la uzina de tamburi de cablu către locul din larg unde trebuie să fie conectat cablul și de unde va fi așezat pe fundul mării. Conform Alcatel, o navă cablier este inclusă în transportul maritim, având în vedere descărcarea constantă a încărcăturii în timpul navigării. Prin urmare, operațiunea de fixare a cablurilor trebuie să fie considerată transport de mărfuri.

(58) *Alcatel-Lucent* este de părere că Regulamentele (CEE) nr. 3577/92 și (CEE) nr. 4055/86 nu limitează strict tipurile de destinații pe mare (între două porturi sau între un port și o instalație marină). În opinia sa, un anumit loc pe mare poate fi considerat și destinație care intră în sfera de aplicare a orientărilor. Mai mult, se poate considera că, după primul metru de cablu fixat pe fundul mării, fixarea de cabluri devine o instalație marină și, în consecință, fixarea ulterioară de cabluri nu este altceva decât transport către această instalație marină.

(59) *Alcatel-Lucent* este de părere că hotărârea Curții de Justiție din 11 ianuarie 2007 în cauza C-251/04 permite indirect extinderea definiției transportului maritim, în măsura în care acesta intră sub incidența obiectivelor orientărilor. Conform *Alcatel-Lucent*, principalele obiective sunt protejarea navelor sub pavilion comunitar și menținerea unei flote competitive pe piețele mondiale. Prin urmare, deși activitățile de fixare a cablurilor ar putea fi considerate prestare de servicii (complementare sau accesorii prestării de servicii de transport maritim), orientările sunt aplicabile activităților de fixare a cablurilor, deoarece aceste activități satisfac și obiectivele orientărilor.

(60) În fine, *Alcatel-Lucent* este de părere că, în ceea ce privește considerațiile legate de mediu, este important să se mențină o flotă mare de nave cablier sub pavilion comunitar.

5.7. **Asociația Armatorilor din Danemarca**

(61) Conform Asociației Armatorilor din Danemarca, fixarea cablurilor este o activitate „*de sine stătătoare*”, nu doar un serviciu de asistență după modelul remorcării, pe care hotărârea Curții Europene de Justiție din 11 ianuarie 2007 în cauza C-251/04 a considerat-o ca nefiind reglementată de Regulamentele (CEE) nr. 3577/92 și (CEE) nr. 4055/86. Mai mult, Asociația Armatorilor din Danemarca este de părere că este mai important să se ia în considerare obiectivele orientărilor. Astfel, Asociația Armatorilor din Danemarca reamintește faptul că industria europeană de fixare a cablurilor pune la dispoziție locuri de muncă pentru mulți navigatori din Europa. De asemenea, fixarea de cabluri poate ajuta la stabilirea unor standarde și norme de siguranță și la înregistrarea acestor nave în registrele comunitare.

(62) Asociația Armatorilor din Danemarca susține că fixarea de cabluri este expusă acelorași presiuni concurențiale precum cele cu care se confruntă operatorii comunitari de transport maritim pe piața mondială. Navigarea între continente este și o sarcină a navelor cablier.

(63) Mai mult, Asociația Armatorilor din Danemarca este de părere că normele daneze privind dragarea nisipului fac obiectul orientărilor, ținându-se seama de textul similar. Conform Asociației Armatorilor din Danemarca, excavarea nu este reglementată de legislația daneză în cauză. Mai mult, dragarea este eligibilă doar dacă se respectă cerința ca cel puțin 50 % din activitățile în cauză să reprezinte transport maritim.

5.8. **Comentarii din partea Danemarcei la observațiile părților terțe**

(64) În comentariile lor privind observațiile prezentate de părțile interesate, autoritățile daneze au repetat argumentele lor anterioare, subliniind că toate părțile interesate au sprijinit ideea ca navele cablier să fie reglementate de orientări.

6. **EVALUAREA MĂSURILOR**

6.1. **Fixarea cablurilor**

(65) În primul rând, Comisia constată că activitățile de fixare de cabluri, în mod similar cu transportul maritim, necesită navigatori calificați, cu calificări similare celor care lucrează la bordul navelor de transport maritim tradiționale. Comisia menționează, de asemenea, că navigatorii de la bordul navelor cablier se supun aceleiași legislații privind munca și aceluiași cadru social ca și alți navigatori.

(66) În al doilea rând, Comisia recunoaște că navele cablier sunt nave maritime și că acestea sunt obligate să se supună acelorași controale tehnice și de siguranță precum navele destinate transportului maritim.

(67) În al treilea rând, Comisia este de acord că există riscul ca acele companii de fixare a cablurilor să își relocalizeze activitățile terestre în afara Comunității, pentru a găsi un climat fiscal mai permisiv și, ulterior, să schimbe pavilioanele navelor lor cu pavilioane de complezență. În acest context, Comisia admite că fixarea cablurilor este o piață globală prin natura sa.

(68) În continuare, Comisia observă că extinderea sistemului DIS la activitățile de fixare a cablurilor în larg ar ajuta la menținerea ocupării forței de muncă la nivel comunitar la bordul navelor maritime de fixare a cablurilor controlate de interese daneze.

(69) Provocările cu care trebuie să se confrunte fixarea cablurilor în Comunitate în ceea ce privește concurența globală și relocalizarea activităților terestre sunt similare provocărilor transportului maritim comunitar. Conform aceluiași principiu, activitățile comunitare de fixare de cabluri se supun aceluiași cadru legal în ceea ce privește ocuparea forței de muncă și în domeniul tehnic și de siguranță ca și transportul maritim comunitar. În cele din urmă, este nevoie de navigatori calificați și formați, la fel ca în transportul maritim.

(70) Aceste particularități stau la originea orientărilor. Într-adevăr, secțiunea 2.2 primul paragraf din orientări menționează ca obiective principale urmărite îmbunătățirea gradului de siguranță pe mare, încurajarea introducerii sau reintroducerii navelor în registrele statelor membre, contribuția la consolidarea sectorului maritim în statele membre, protejarea și îmbunătățirea know-how-ului maritim și promovarea ocupării navigatorilor. Este vorba, în special, de ajutoarele de stat sub formă de reducere a costurilor salariale (secțiunea 3.2 din orientări), considerate „măsuri sociale pentru îmbunătățirea competitivității” (a se vedea titlul secțiunii 3 din orientări).

(71) Prin urmare, deși încă susține faptul că activitățile de fixare a cablurilor nu intră în definiția transportului maritim în conformitate cu regulamentele menționate anterior și cu orientările, Comisia consideră că fixarea cablurilor ar trebui să fie asociată, prin analogie, transportului maritim, în sensul aplicării secțiunii 3.2 din orientări, și că ar trebui să intre astfel în sfera de aplicare a acestei dispoziții.

(72) Prin urmare, concluzia Comisiei este că extinderea sistemului DIS la navele cablier ar putea fi acceptată prin aplicarea secțiunii 3.2 din orientări, prin analogie și, astfel, că extinderea este compatibilă cu piața comună.

6.2. **Dragare**

(73) Comisia respinge argumentul Danemarcei cu privire la presupusul abuz de putere din partea Comisiei la deschiderea procedurii de investigare privind dispozițiile sistemului DIS referitor la dragare. Ordinul executiv menționat anterior a fost anexat la notificare: Comisia consideră că a avut obligația să examineze și această anexă și să stabilească dacă ordinul executiv era sau nu o modificare a sistemului DIS aprobat de Comisie prin decizia din 12 decembrie 2002, menționată anterior, în cazul NN 116/98, și a măsurilor comunicate Comisiei de Danemarca în 2005 în vederea adaptării sistemului DIS la orientările din 2004.

(74) De asemenea, Comisia respinge afirmația conform căreia cele două proiecte de lege au fost aprobate prin scrisoarea serviciilor Comisiei din 18 mai 2005. Această scrisoare a precizat că acceptarea de către un stat membru a măsurilor corespunzătoare propuse de Comisie prin orientări nu ar trebui să fie considerată, din perspectivă procedurală, notificarea unui ajutor suplimentar sau a unei modificări a unui ajutor existent. În răspunsul menționat anterior, Comisia a precizat, de asemenea, că măsurile prezentate de autoritățile daneze au constituit o simplă transpunere a măsurilor corespunzătoare propuse în orientări și că acestea nu au necesitat o notificare în temeiul articolului 88 alineatul (3) din Tratatul CE.

(75) De asemenea, ordinul executiv, atașat la notificare, se îndepărtează considerabil de legea prezentată în scrisoarea menționată anterior din 21 ianuarie 2008, prin extinderea excesivă a domeniului activităților de dragare eligibile dincolo de cele prevăzute în legea trimisă prin scrisoarea menționată anterior. Prin deschiderea unei investigații, Comisia a considerat dispozițiile ordinului executiv nu un ajutor suplimentar (și ilegal, de vreme ce era deja în vigoare), ci o utilizare abuzivă a unui ajutor existent în temeiul articolului 16 din regulamentul privind procedura în materie de ajutor de stat. Prin urmare, capitolul relevant din regulament nu este capitolul V privind procedura referitoare la sistemele de ajutor existente, astfel cum presupun autoritățile daneze în observațiile lor, ci capitolul IV privind procedura referitoare la utilizarea abuzivă a ajutoarelor.

(76) Prin urmare, Comisia era pe deplin îndreptățită să deschidă procedura de investigare cu privire la ordinul executiv.

(77) Secțiunea 3.2 al cincilea paragraf din orientări stabilește condițiile în care poate fi acordat activităților de dragare ajutorul de stat sub formă de reducere a costurilor salariale. Condițiile ca navigatorii să fie navigatori comunitari care lucrează la bordul navelor maritime, în sensul secțiunii 3.2 al treilea paragraf din orientări, și ca navele de dragare să fie înregistrate într-un stat membru sunt deja incluse în sistemul DIS.

(78) De asemenea, autoritățile daneze au precizat, în observațiile lor privind decizia de deschidere a procedurii de investigare, că doar navele de dragare autopropulsate sunt eligibile pentru sistemul DIS și că activitățile de dragare efectuate în porturi și fiorduri și în împrejurimile acestora sunt excluse din sistemul DIS.

(79) În ceea ce privește condiția ca navele de dragare să efectueze transport maritim în proporție de cel puțin 50 % din activitățile lor operaționale, Comisia observă că „transportul maritim" în cazul dragării este definit în secțiunea 3.1 al șaisprezecelea paragraf din orientări drept „*transportul în larg al materialelor extrase*" și exclude „*extracții sau dragare ca atare*". În acest context, Comisia observă că extracția sau dragarea ca atare sunt excluse din definiția activităților de dragare eligibile descrise în ordinul danez menționat anterior. În plus, Comisia consideră că „*navigarea între locul de extracție și locul unde trebuie să fie descărcate materialele extrase*" și „*navigarea între locurile de extracție*" înseamnă, într-adevăr, transportul materialelor extrase. Comisia acceptă, de asemenea, că navele de transport maritim nu navighează întotdeauna încărcate, din cauza dezechilibrelor din cadrul anumitor operațiuni comerciale. Prin urmare, este logic să se considere, prin analogie, că „*navigarea între port și locul de extracție*" și „*navigarea între locul de descărcare și port*" constituie transport maritim. În mod similar, „descărcarea" este un element intrinsec al transportului maritim. În fine, atunci când navele de dragare oferă, la cererea autorităților publice, asistență la adâncime, perioada de timp pe care o petrec direct și exclusiv pentru această activitate reprezintă transport maritim.

(80) Comisia concluzionează, prin urmare, că activitățile navelor de dragare definite prin ordinul executiv pot beneficia de sistemul DIS, cu excepția activităților aferente „*navigării către locurile de extracție*", care, într-adevăr, nu pot fi diferențiate de extracție sau de dragarea ca atare.

(81) Acceptarea de către Comisie a majorității activităților definite de autoritățile daneze în ordinul menționat anterior ca fiind eligibile pentru sistemul DIS se bazează astfel pe următoarele elemente.

(82) Dragarea necesită navigatori calificați care fac obiectul aceleiași legislații privind munca și aceluiași cadru social ca și alți navigatori.

(83) Navele de dragare sunt nave maritime, iar acestea sunt obligate să se supună acelorași controale tehnice și de siguranță ca navele destinate transportului maritim.

(84) În cele din urmă, există riscul ca societățile de dragare să își relocalizeze activitățile terestre în afara Comunității pentru a găsi un climat fiscal și un sistem de asigurări sociale mai permisive și, ulterior, să schimbe pavilioanele navelor lor cu pavilioane de complezență.

(85) Prin urmare, Comisia consideră că sistemul DIS se poate aplica dragării pe mare definite prin ordinul executiv, cu excepția navigării către locurile de extracție.

6.3. **Limitarea duratei de valabilitate a deciziilor Comisiei în domeniul ajutoarelor de stat**

(86) În practica sa recentă, Comisia nu mai aprobă sistemele de ajutor de stat fără limită temporală – sau modificările aduse acestora – și, în consecință, solicită să se notifice programe cu o durată de maximum 10 ani.

(87) Din acest motiv, Comisia este obligată să impună un termen de expirare a măsurii notificate, în conformitate cu practica actuală. Prin urmare, Comisia trebuie să decidă ca autoritățile daneze să notifice din nou modificarea sistemului DIS evaluat în prezenta decizie în temeiul articolului 88 alineatul (3) din Tratatul CE în termen de cel mult 10 ani de la data notificării prezentei decizii,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

(1) Măsurile pe care Danemarca intenționează să le pună în aplicare în favoarea navelor maritime cablier sunt compatibile cu piața comună în sensul articolului 87 alineatul (1) din Tratatul CE.

(2) Măsurile puse în aplicare de Danemarca în favoarea navelor maritime de dragare sunt compatibile cu piața comună, cu condiția navigarea către locurile de extracție să fie exclusă din activitățile eligibile.

Articolul 2

Danemarca trebuie să notifice din nou modificarea sistemului evaluat în prezenta decizie în conformitate cu articolul 88 alineatul (3) din Tratatul CE în termen de 10 ani de la data notificării prezentei decizii.

Articolul 3

Prezenta decizie se adresează Regatului Danemarcei.

Adoptată la Bruxelles, 13 ianuarie 2009.

Pentru Comisie

Antonio TAJANI

Vicepreședinte