II

(Akty prijaté podľa Zmluvy o ES/Zmluvy o Euratome, ktorých uverejnenie nie je povinné)

ROZHODNUTIA

KOMISIA

ROZHODNUTIE KOMISIE

z 13. januára 2009

o štátnej pomoci C 22/07 (ex N 43/07) v súvislosti s rozšírením režimu oslobodenia dánskych námorných prepravných spoločností od platby dane z príjmu a sociálnych príspevkov za námorníkov o činnosti týkajúce sa bagrovania a kladenia káblov

[oznámené pod číslom K(2008) 8886]

(Iba dánske znenie je autentické)

(Text s významom pre EHP)

(2009/380/ES)

KOMISIA EURÓPSKYCH SPOLOČENSTIEV,

so zreteľom na Zmluvu o založení Európskeho spoločenstva, a najmä na jej článok 88 ods. 2 prvý pododsek,

so zreteľom na Dohodu o Európskom hospodárskom priestore, a najmä na jej článok 62 ods. 1 písm. a),

po vyzvaní zainteresovaných strán, aby predložili pripomienky v súlade s uvedenými ustanoveniami ([1]), a so zreteľom na tieto pripomienky,

keďže:

1. **POSTUP**

(1) Listom z 15. januára 2007 ([2]) Dánsko oznámilo Komisii zmenu a doplnenie režimu oslobodenia vlastníkov lodí od platby dane z príjmu za svojich námorníkov v Dánsku (tzv. režim DIS). Režim DIS bol schválený rozhodnutím Komisie z 13. novembra 2002 ([3]).

(2) Oznámená zmena bola zapísaná pod číslom N 43/07. V liste z 27. marca 2007 ([4]) Dánsko doručilo Komisii nové informácie, ktoré boli vyžiadané listom z 20. marca 2007 ([5]).

(3) V liste z 10. júla 2007 ([6]) Komisia informovala Dánsko o začatí konania vo veci formálneho zisťovania podľa článku 4 ods. 4 nariadenia Rady č. 659/1999 z 22. marca 1999 ustanovujúceho podrobné pravidlá na uplatňovanie článku 93 Zmluvy o ES ([7]) (ďalej len „nariadenie o postupoch štátnej pomoci“). Dánsko predložilo pripomienky listom z 5. septembra 2007 ([8]).

(4) Rozhodnutie Komisie o začatí konania bolo uverejnené v *Úradnom vestníku Európskej únie* ([9]). Komisia v tomto rozhodnutí vyzvala zainteresované strany, aby predložili pripomienky týkajúce sa opatrení, ktoré boli predmetom skúmania.

([1]) Ú. v. EÚ C 213, 12.9.2007, s. 22.
([2]) Zapísaný pod referenčným číslom TREN(2007) A/21157.
([3]) Znenie rozhodnutia vo veci N 116/98 sa nachádza v úradnom jazyku na tejto webovej adrese: http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/transports-1998/nn116-98.pdf
([4]) Zapísaný pod referenčným číslom TREN(2007) A/28077.
([5]) Zapísaný pod referenčným číslom TREN(2007) D/306985.
([6]) Zapísaný pod referenčným číslom K(2007) 3219 v konečnom znení.
([7]) Ú. v. ES L 83, 27.3.1999, s. 1.
([8]) Zapísaný pod referenčným číslom TREN(2007) A/41561.
([9]) Pozri poznámku pod čiarou č. 1.

(5) Komisii boli doručené pripomienky týchto zainteresovaných strán: Európske združenie ťažby na mori, Združenie vlastníkov lodí Európskeho spoločenstva, Britská lodiarska komora, Nórske združenie vlastníkov lodí, Armateurs de France, Alcatel-Lucent a Dánske združenie vlastníkov lodí. Komisia postúpila ich pripomienky Dánsku, ktoré dostalo možnosť sa k nim vyjadriť. Dánsko zaslalo svoje pripomienky v liste z 9. januára 2008 ([10]).

2. PODROBNÝ OPIS OZNÁMENÝCH OPATRENÍ

(6) Oznámené opatrenia už boli opísané v uvedenom rozhodnutí z 10. júla 2007.

2.1. Opis oznámenej zmeny režimu DIS

(7) Hlavným účelom oznámeného opatrenia [návrh zákona č. L 110 (2006-07), § 11] je rozšírenie tzv. režimu DIS na námorníkov, ktorí pracujú na palubách lodí určených na kladenie káblov a bagrovanie.

(8) Pokiaľ ide o plavidlá na kladenie káblov, ich činnosti dosiaľ neboli na režim DIS oprávnené, podľa dánskych právnych predpisov sa však tieto plavidlá mohli v registri DIS zaregistrovať.

(9) Dánsko chce, aby odteraz mohli lode určené na kladenie káblov v plnej miere využívať výhody režimu DIS.

(10) Pokiaľ ide o lode na bagrovanie, vo vykonávacom nariadení z 27. mája 2005, ktorým sa vykonáva režim DIS (ďalej len „vykonávacie nariadenie“), sa určuje, čo možno v odvetví bagrovania považovať za námornú dopravu, s cieľom stanoviť pravidlá na oprávnenosť činností bagrovania. Podľa § 13 vykonávacieho nariadenia sa za námornú dopravu považujú tieto činnosti lodí na bagrovanie:

1. plavba medzi prístavom a miestom ťažby;

2. plavba medzi miestom ťažby a miestom, kde sa vyťažený materiál vyloží, vrátane samotnej vykládky;

3. plavba medzi miestom vykládky a prístavom;

4. plavba na mieste ťažby a medzi miestami ťažby;

5. plavba s cieľom poskytnúť na žiadosť verejných orgánov pomoc pri odstraňovaní následkov ropných havárií atď.

(11) Podľa platných dánskych právnych predpisov sa lode na bagrovanie piesku nemôžu registrovať v registri DIS. Lode na bagrovanie piesku preto nemôžu spĺňať základné podmienky na podanie žiadosti o prijatie do režimu DIS. Keďže lode na bagrovanie piesku sa okrem toho do určitej miery používajú napríklad na stavebné práce v teritoriálnych vodách, Dánsko čelí ťažkostiam so zaradením lodí na bagrovanie piesku do všeobecného systému čistých miezd. Namiesto toho sa rozhodlo zdaňovať osoby pracujúce na palube bagrovacích lodí v súlade so všeobecnými pravidlami zdaňovania a následne po splnení príslušných podmienok vrátiť daň vlastníkom lodí.

(12) Bagrovanie tak nepriamo patrí do režimu DIS a využíva tie isté výhody, ktoré prináležia spoločnostiam námornej dopravy prevádzkujúcim plavidlá zaregistrované v registri DIS.

2.2. Opis súčasného režimu DIS

(13) Režim DIS bol opísaný v uvedenom rozhodnutí Komisie z 10. júla 2007 ([11]).

(14) Súčasný režim spočíva v oslobodení vlastníkov lodí od platenia sociálnych príspevkov a dane z príjmu za svojich námorníkov pracujúcich na palubách lodí registrovaných v Dánskom medzinárodnom lodnom registri, Dansk Internationalt Skibsregister (ďalej len „register DIS“), vtedy, keď sa lode používajú na komerčnú prepravu cestujúcich alebo tovaru.

(15) Komisia pripomína, že register DIS sa zaviedol zákonom č. 408 z 1. júla 1988 a účinnosť nadobudol 23. augusta 1988. Určený bol na to, aby sa zabránilo odchodu z dánskeho národného lodného registra a následnej registrácii v registroch tretích krajín.

(16) Podmienkou je, aby sa oslobodenie od dane zohľadnilo pri určovaní miezd. Daňová výhoda tým vznikne lodnej spoločnosti a nie jednotlivým námorníkom.

([10]) Zapísaný pod referenčným číslom TREN(2008) A/80508.

([11]) Zapísané pod referenčným číslom K(2007) 3219 v konečnom znení.

(17) Komisia napriek tomu režim DIS schválila 13. novembra 2002.

(18) Dánsko v súčasnosti uplatňuje aj jeden ďalší režim v prospech prevádzkovateľov námornej dopravy: režim dane z tonáže ([12]).

2.3. **Rozpočet**

(19) Celkový rozpočet režimu DIS je približne 600 miliónov dánskych korún (DKK).

3. **DÔVODY NA ZAČATIE KONANIA VO VECI ZISŤOVANIA**

3.1. **Pochybnosti o zlučiteľnosti opatrení týkajúcich sa kladenia káblov**

(20) Komisia vo svojom rozhodnutí o začatí konania považovala za potrebné preskúmať potenciálne hospodárske vplyvy predmetného rozšírenia na príslušné odvetvie. Príslušným odvetvím je kladenie telekomunikačných a energetických káblov na morskom dne a oprava existujúcich káblov na morskom dne.

(21) Komisia považovala za nemožné rozdeliť danú námornú plavbu na časť, na ktorú sa vzťahuje vymedzenie námornej dopravy, a časť, ktorá je z nej vylúčená. Podporila skôr stanovisko, že pre všetky druhy námorných činností je potrebné vykonať celkové hodnotenie s cieľom rozhodnúť, či skúmaná plavba na mori patrí úplne do vymedzenia námornej dopravy.

(22) Komisia preto v rozhodnutí o začatí formálneho konania vyjadrila stanovisko, že kladenie káblov v mori sa nesmie chápať ako prekrývanie služby námornej dopravy a vlastného kladenia káblov v mori.

(23) Plavidlá na kladenie káblov zvyčajne neprepravujú káblové bubny z jedného prístavu do druhého alebo z prístavu do zariadení mimo pobrežia, čo je vymedzenie pojmu námornej dopravy ustanovené v nariadeniach Rady (EHS) č. 4055/86 z 22. decembra 1986, ktorým sa uplatňuje zásada slobody poskytovať služby na námornú dopravu medzi členskými štátmi a medzi členskými štátmi a tretími krajinami ([13]), a (EHS) č. 3577/92 zo 7. decembra 1992, ktorým sa uplatňuje zásada slobody poskytovania služieb na námornú dopravu v rámci členských štátov (námorná kabotáž) ([14]). Lode na kladenie káblov namiesto toho na žiadosť klienta ukladajú káble z určitého bodu umiestneného na pobreží do určitého bodu umiestneného na inom pobreží. Ukazuje sa preto, že plavidlá na kladenie káblov nevykonávajú priame služby námornej dopravy v zmysle týchto nariadení ES, čiže prepravu tovaru po mori medzi ktorýmkoľvek prístavom členského štátu a ktorýmkoľvek prístavom alebo zariadením mimo pobrežia iného členského štátu. Hoci tieto plavidlá môžu príležitostne prepravovať tovar po mori, ako sa uvádza v nariadeniach (EHS) č. 4055/86 a (EHS) č. 3577/92, táto činnosť zodpovedajúca vymedzeniu pojmu námornej dopravy je len doplnkom ich hlavnej činnosti, ktorá spočíva v kladení káblov.

(24) Komisia okrem toho v tomto štádiu uviedla, že zatiaľ sa nepreukázalo, že spoločnosti so sídlom na území Spoločenstva, ktoré sa zaoberajú kladením káblov, doplácali na rovnaké obmedzenia hospodárskej súťaže ako prevádzkovatelia námornej dopravy na svetovom trhu. Podľa Komisie nie je zrejmé, či lode Spoločenstva na kladenie káblov čelia rovnako silnej konkurencii lodí plaviacich sa pod vlajkou iného štátu ako lode v námornej doprave.

(25) Komisia preto v rozhodnutí o začatí konania dospela k záveru, že kladenie káblov nemožno považovať za námornú dopravu, a preto nemôže byť oprávnené na štátnu pomoc pre námornú dopravu v zmysle usmernení Spoločenstva o štátnej pomoci pre námornú dopravu (ďalej len „usmernenia“) ([15]).

3.2. **Pochybnosti o zlučiteľnosti opatrení týkajúcich sa bagrovania**

(26) Komisia v rozhodnutí o začatí konania vyjadrila vážne pochybnosti o tom, či všetky činnosti bagrovania, na ktoré sa režim vzťahuje, predstavujú námornú dopravu v zmysle usmernení. Komisia preto dospela k záveru, že nie všetky činnosti bagrovania musia byť oprávnené na štátnu pomoc pre námornú dopravu.

4. **PRIPOMIENKY DÁNSKA K ROZHODNUTIU O ZAČATÍ KONANIA VO VECI ZISŤOVANIA**

4.1. **Pripomienky týkajúce sa kladenia káblov**

(27) V súvislosti s plavidlami na kladenie káblov Dánsko zdôraznilo, že útvary Komisie v liste z 11. augusta 2006 ([16]) Dánsko ubezpečili, že príslušné opatrenia štátnej pomoci by sa mohli vzťahovať na plavidlá na kladenie káblov za predpokladu, že je splnená požiadavka 50 % námornej dopravy.

([12]) Vec NN 116/98 schválená rozhodnutím Komisie z 13. novembra 2002. Znenie rozhodnutia je k dispozícii v úradnom jazyku na tejto internetovej adrese: http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids/transports-1998/nn116-98.pdf

([13]) Ú. v. ES L 378, 31.12.1986, s. 1.

([14]) Ú. v. ES L 364, 12.12.1992, s. 7.

([15]) Ú. v. EÚ C 13, 17.1.2004, s. 3.

([16]) Zapísaný pod referenčným číslom TREN(2006) D/212345.

(28) Podľa Dánska Komisia uviedla, že činnosti kladenia káblov by sa mohli považovať za rovnocenné s námornou dopravou, pokiaľ ide o tú časť činností, ktorá zahŕňa prepravu káblových bubnov z prístavu nakládky na miesto na otvorenom mori, kde sa má kladenie káblov začať, a naznačila, že pomer námorných činností vzhľadom na všetky činnosti sa má vypočítať na základe vzdialenosti, ktorú plavidlo prejde bez kladenia káblov.

(29) Dánsko okrem toho zdôrazňuje, že nerozumie, prečo Komisia v liste z 10. júla 2007 uviedla, že kladenie káblov nemôže byť kombináciou námornej dopravy a iných činností, a domnieva sa, že tento názor je v rozpore s listom útvarov Komisie z 11. augusta 2006.

4.2. **Pripomienky týkajúce sa bagrovania**

(30) Podľa Dánska usmernenia umožňujú rozdeliť celkovú činnosť bagrovacích lodí na námornú dopravu a na iné činnosti. Dánsko preto nerozumie, prečo podobné rozdelenie nie je možné pre plavidlá na kladenie káblov.

(31) Dánsko zdôrazňuje, že rozsudkom Súdneho dvora vo veci C-251/04, o ktorom sa Komisia zmieňuje v rozhodnutí o začatí konania, sa nemení základ na ubezpečenie, ktoré Komisia dala Dánsku v uvedenom liste z 11. augusta 2006. Podľa Dánska Súdny dvor objasnil otázku, či sa na činnosti remorkérov vzťahuje nariadenie (EHS) č. 3577/92, pričom dospel k záveru, že sa nevzťahuje. Dánsko sa domnieva, že príslušný rozsudok je vo vzťahu k uplatňovaniu usmernení na plavidlá na kladenie káblov irelevantný.

(32) Dánske orgány uvádzajú, že usmernenia sa nezaoberajú len námornou dopravou podľa vymedzenia tohto pojmu v nariadeniach (EHS) č. 4055/86 a (EHS) č. 3577/92, ale „… v osobitných častiach sa týkajú aj vlečných činností a bagrovania“.

(33) Podľa usmernení najmenej 50 % všetkých činností predstavuje námorná doprava, ktorá je pre lode na bagrovanie podľa dánskych orgánov v usmerneniach vymedzená ako „… preprava vyťaženého materiálu po mori …“. Podľa dánskych orgánov má byť výklad usmernení taký, že preprava vyťaženého materiálu po mori sa považuje za námornú dopravu.

(34) Dánsko takisto spochybňuje iniciatívu Komisie jednostranne rozšíriť rozsah pôsobnosti postupu zisťovania na oblasti, ktoré nie sú súčasťou oznámenia, ktoré je predmetom zisťovania vykonávaného Komisiou ([17]). Podľa Dánska v kapitole II nariadenia o postupoch štátnej pomoci neexistuje žiadne ustanovenie o oznámenej pomoci, ktoré by Komisii umožnilo začleniť do zisťovania už existujúce opatrenia štátnej pomoci. Ak chce Komisia preskúmať existujúce opatrenia štátnej pomoci, má to podľa Dánska urobiť v súlade s kapitolou V uvedeného nariadenia, ktorá sa týka konania vo vzťahu k existujúcim programom štátnej pomoci.

(35) Dánsko uvádza, že o zmene a doplnení informovalo 21. januára 2005 formou dvoch návrhov zákonov, ktoré vláda predložila parlamentu 12. januára 2005 (návrh zákona o zdaňovaní námorníkov a návrh zákona o zmene a doplnení zákona o dani z tonáže). Podľa Dánska možno tieto dva návrhy zákonov považovať za schválené Komisiou z týchto dvoch dôvodov:

— po prvé preto, že ako uvádzajú dánske orgány, Komisia neodpovedala na list stáleho zastúpenia z 21. januára 2005 v lehote určenej nariadením o postupoch štátnej pomoci,

— po druhé preto, že útvary Komisie následne potvrdili, že zmena a doplnenie je v súlade s usmerneniami.

(36) Dánsko preto tvrdí, že zákon o zdaňovaní námorníkov v znení z jari 2005 je schváleným opatrením štátnej pomoci podľa právnych predpisov EÚ.

(37) Dánsko preto dospelo k záveru, že konanie vo veci zisťovania sa údajne môže týkať len oznámeného opatrenia, čiže možného zaradenia námorníkov z plavidiel na kladenie káblov do režimu DIS.

(38) Pokiaľ ide o plavidlá na bagrovanie, dánska vláda uvádza, že 13. decembra 2006 prijala zákon, ktorým sa mení a dopĺňa zákon o zdaňovaní námorníkov. Príslušná zmena a doplnenie zákona o zdaňovaní námorníkov boli oznámené 15. januára 2007.

(39) Dánsko považuje prepravu vyťaženého materiálu na otvorenom mori za námornú dopravu na účely usmernení. Plavidlá na bagrovanie preto patria do rozsahu pôsobnosti usmernení bez ohľadu na súvislosti nariadení (EHS) č. 4055/86 a (EHS) č. 3577/92, kde plavidlá na bagrovanie vykonávajú námornú dopravu (podľa Dánska vymedzenú ako „preprava vyťaženého materiálu po mori“) najmenej 50 % času prevádzky.

([17]) Tlačová správa Komisie IP/07/1047 z 10. júla 2007.

(40) Dánske orgány dodávajú, že činnosti v „obmedzenej námornej doprave“ nie sú predmetom dánskych programov štátnej pomoci. „Obmedzenou námornou dopravou“ sa rozumie napríklad činnosť v prístavoch a fjordoch. Ťažba a bagrovanie v prístavoch a vo fjordoch a v ich okolí preto vždy patrí mimo rozsahu pôsobnosti režimu DIS. To isté platí v prípadoch, keď je plavidlo v pokoji.

(41) Dánske orgány vysvetľujú, že ťažobné a bagrovacie činnosti sa v praxi často (väčšinou) vykonávajú pomocou plávajúcich korčekových rýpadiel, ktoré nemajú vlastné motory, a preto aj z tohto dôvodu nepatria do rozsahu pôsobnosti režimu DIS. Režim sa môže vzťahovať na plavidlá s vlastným pohonom. Plavidlá používané na zmluvné činnosti na mori sú však z režimu DIS takisto vylúčené. Zmluvnými činnosťami sa rozumie výstavba a oprava prístavov, mól, mostov, ropných plošín, veterných elektrární a iných zariadení na mori.

5. PRIPOMIENKY ZAINTERESOVANÝCH STRÁN

5.1. Európske združenie ťažby na mori (EUDA)

(42) Podľa združenia EUDA Komisia zaviedla pre štátnu pomoc týkajúcu sa činností bagrovania omnoho prísnejší režim ako v prípade usmernení z roku 1997. Združenie EUDA podporuje cieľ zachovať v rámci Spoločenstva flotilu pre činnosti bagrovania, zdôrazňuje však dve všeobecné oblasti záujmu:

— po prvé združenie EUDA podporuje názor, že námorná skupina európskeho odvetvia bagrovania má mať výhody štátnej pomoci podľa usmernení vo všetkých prípadoch, kde čelí konkurencii plavidiel z tretích krajín,

— po druhé združenie EUDA sa domnieva, že štátna pomoc, ktorú Komisia schváli na základe usmernení, nemá predstavovať žiadne nenáležité administratívne zaťaženie námornej skupiny európskeho odvetvia bagrovania.

5.2. Združenie vlastníkov lodí Európskeho spoločenstva (ECSA)

(43) Združenie ECSA sa domnieva, že prístup Komisie je veľmi teoretický a nezohľadňuje ciele a obsah usmernení.

(44) Podľa združenia ECSA sa v rámci usmernení vychádza z predpokladu, že značnú časť činnosti bagrovania tvorí námorná doprava. Združenie ECSA zastáva názor, že plavidlá na bagrovanie a plavidlá na kladenie káblov prepravujú vyťažený materiál alebo káble z bodu A do bodu B. Miesto nakládky a vykládky je preto v tejto súvislosti podľa združenia ECSA nepodstatné.

(45) Združenie ECSA zdôrazňuje, že zahrnutie prepravných činností lodí na bagrovanie a lodí na kladenie káblov do pôsobnosti usmernení je plne v súlade s cieľmi usmernení, keďže aj tieto špecializované plavidlá pôsobia na svetovom trhu so silnou celosvetovou konkurenciou a v rámci celosvetového trhu práce.

5.3. Britská lodiarska komora

(46) Britská lodiarska komora (Chamber of British Shipping) zdôrazňuje, že v usmerneniach sa uznáva, že oprávnené a neoprávnené činnosti plavidiel na bagrovanie skutočne môže vykonávať tá istá loď, a preto sa musia rozlišovať. Britská lodiarska komora preto vyjadruje znepokojenie nad tvrdením, že „Komisia považuje za nemožné rozdeliť danú činnosť na časť, na ktorú by sa vzťahovalo vymedzenie námornej dopravy, a časť, ktorá by z nej bola vylúčená“.

(47) Podľa názoru Britskej lodiarskej komory nie je potrebné rozlišovať medzi prepravou tovaru alebo cestujúcich, ktorá sa vykonáva z alebo do miesta, ktoré sa nachádza v zozname prístavov a zariadení, a takouto prepravou na niektoré iné konkrétne miesta na mori. Je znepokojená tým, že sa má zaviesť nové overovanie účelu prepravy nákladu alebo cestujúcich. Zastáva názor, že na oprávnenosť úkonu prepravy nie je motív zákazníkov podstatný. Britská lodiarska komora objasňuje, že konkrétne miesto určenia prepravovaného materiálu väčšinou určuje zákazník podľa jeho ďalšieho využitia a/alebo podľa environmentálnych alebo iných povolení.

(48) V súvislosti s opisom bežnej prevádzky plavidla na kladenie káblov v oznámení uverejnenom v *Úradnom vestníku Európskej únie* Britská lodiarska komora nesúhlasí s predbežným hodnotením Komisie. Podľa jej názoru plavidlá na kladenie káblov nakladajú náklad káblov od zákazníka v prístavných zariadeniach a prepravujú ho na sériu iných miest, medzi ktoré môžu patriť iné prístavy, kde ho vykladajú prostredníctvom postupného kladenia na morské dno alebo pod jeho povrch.

5.4. Nórske združenie vlastníkov lodí

(49) Podľa Nórskeho združenia vlastníkov lodí má Komisia vykladať pojem „námorná doprava“ pružne, keďže spoločnosti na kladenie káblov a bagrovanie majú rovnakú medzinárodnú mobilitu a vzťahujú sa na ne rovnaké sily celosvetovej hospodárskej súťaže ako na klasickú „námornú prepravu“.

(50) Podľa ich názoru je preprava a kladenie káblov z bodu A do bodu B súčasným a integrovaným úkonom, pri ktorom sa kábel postupne „vykladá“ na morské dno.

(51) Nórske združenie vlastníkov lodí sa tiež domnieva, že preprava, ktorej cieľom je odstránenie kalu, ktorý je výsledkom úkonu bagrovania, sa musí považovať za dopravu, dokonca aj keď miestom ťažby alebo vykládky nie je ani prístav, ani zariadenie na mori.

5.5. **Armateurs de France**

(52) Podľa organizácie Armateurs de France nie je pojem námornej dopravy v nariadeniach (EHS) č. 4055/86 a (EHS) č. 3577/92, na ktoré sa odvolávajú usmernenia, vymedzený rovnako. Vymedzenie pojmu námornej dopravy vo vzťahu k otázkam štátnej pomoci preto nemusí byť rovnaké ako vymedzenie ustanovené v nariadeniach. Organizácia Armateurs de France preto zastáva názor, že vymedzenie pojmu ustanovené v nariadení (EHS) č. 3577/92 nie je vyčerpávajúce. Podľa organizácie Armateurs de France sa preto v usmerneniach nevylučujú činnosti kladenia káblov a bagrovania.

(53) Podľa stanoviska organizácie Armateurs de France rozsudok Súdneho dvora z 11. januára 2007 vo veci C-251/04 nie je relevantný pre predmetné činnosti, keďže sa ním nevylučujú činnosti kladenia káblov a bagrovania z námornej dopravy. Organizácia Armateurs de France zdôrazňuje, že tieto činnosti nie sú služby „súvisiace, vedľajšie ani pomocné v rámci poskytovania služieb námornej dopravy“ v zmysle rozsudku, ale predstavujú prepravu tovaru po mori do alebo zo zariadení mimo pobrežia.

(54) Organizácia Armateurs de France zastáva názor, že ak sa usmernenia majú vykladať tak, že na pomoc pre námornú dopravu môže byť oprávnená len čistá námorná doprava, takýto výklad by z rozsahu pôsobnosti usmernení teoreticky vylučoval aj prázdne plavidlá pri návrate z prepravy tovaru. Keďže usmernenia sa už vzťahujú na vlečné a bagrovacie plavidlá v prípade, že viac než 50 % činnosti, ktorú remorkér skutočne v danom roku vykoná, predstavuje námornú dopravu, podľa organizácie Armateurs de France sa táto koncepcia má rozšíriť na všetky plavidlá poskytujúce služby vrátane plavidiel na bagrovanie a kladenie káblov.

5.6. **Alcatel-Lucent**

(55) Spoločnosť Alcatel-Lucent zdôrazňuje význam plavidiel na kladenie káblov na trhu práce v námornom odvetví vzhľadom na požiadavku vysokej úrovne technických poznatkov v tejto oblasti. Podľa stanoviska spoločnosti Alcatel-Lucent plavidlá na kladenie káblov zamestnávajú najkvalifikovanejších pracovníkov na trhu práce v námornom odvetví. Rozšírenie režimu DIS na plavidlá na kladenie káblov preto spĺňa cieľ štátnej pomoci pre námornú dopravu vymedzený v usmerneniach, pretože by zabezpečilo zamestnanosť vysokej kvality v Európe pre európskych námorných zamestnancov. Vzhľadom na krízu na telekomunikačnom trhu sa flotila lodí pre telekomunikačné káble plaviacich sa pod vlajkou Spoločenstva znížila z 80 na 35 plavidiel a čelí súťaži s plavidlami zaregistrovanými pod vlajkou iného štátu.

(56) Trh je celosvetový. V čase najvyššieho dopytu po internetových službách dosahoval 100 000 km ročne, potom klesol na 20 000 km ročne v rokoch 2003 až 2006 a v súčasnosti sa blíži k 50 000 km až 70 000 km ročne.

(57) Keďže káblové spojenia zahŕňajú zaoceánske plavby a najväčšie plavidlá na kladenie káblov dokážu na palubu vziať len asi 3 000 km káblových bubnov, spoločnosť Alcatel-Lucent zastáva názor, že najvýznamnejšia činnosť plavidiel na kladenie káblov spočíva v preprave káblových bubnov z továrne na ich výrobu na miesto na mori, kde sa kábel musí napojiť a odkiaľ sa potom kladie na morské dno. Podľa spoločnosti Alcatel sa na plavidlo na kladenie káblov vzťahuje námorná doprava vzhľadom na sústavnú vykládku nákladu na trase plavby pri súčasnom riadení plavidla. Úkon kladenia káblov sa preto musí považovať za prepravu nákladu.

(58) Podľa názoru spoločnosti Alcatel-Lucent sa nariadeniami (EHS) č. 4055/86 a (EHS) č. 3577/92 prísne neobmedzujú typy cieľových miest na mori (medzi dvoma prístavmi alebo medzi prístavom a zariadením mimo pobrežia). Podľa spoločnosti sa má za cieľové miesto patriace do pôsobnosti usmernení považovať aj určité miesto na mori. Okrem toho sa možno domnievať, že s prvým metrom kábla položeným na morskom dne sa položený kábel stáva zariadením mimo pobrežia, a preto ďalšie kladenie káblov nie je nič iné ako doprava k tomuto zariadeniu mimo pobrežia.

(59) Podľa názoru spoločnosti Alcatel-Lucent rozsudok Súdneho dvora z 11. januára 2007 vo veci C-251/04 nepriamo umožňuje rozšíriť vymedzenie pojmu námornej dopravy, ak sa naň vzťahujú ciele usmernení. Podľa spoločnosti Alcatel-Lucent ich hlavným cieľom je zabezpečiť plavidlá pod vlajkou Spoločenstva a zachovať konkurencieschopnosť flotily na svetových trhoch. Aj keby sa preto činnosti kladenia káblov považovali za poskytovanie služby (vedľajšej alebo pomocnej v rámci poskytovania služieb námornej dopravy), usmernenia sú na činnosti kladenia káblov uplatniteľné, keďže tieto činnosti spĺňajú aj ciele usmernení.

(60) Spoločnosť Alcatel-Lucent sa napokon domnieva, že vzhľadom na otázky životného prostredia je dôležité zachovať pod vlajkou Spoločenstva veľkú flotilu plavidiel na kladenie káblov.

5.7. **Dánske združenie vlastníkov lodí**

(61) Podľa Dánskeho združenia vlastníkov lodí je kladenie káblov činnosťou „samou osebe“, a nie pomocnou službou vlečnej činnosti, na ktorú sa podľa rozsudku Európskeho súdneho dvora z 11. januára 2007 vo veci C-251/04 nevzťahujú nariadenia (EHS) č. 4055/86 a (EHS) č. 3577/92, a Dánske združenie vlastníkov lodí okrem toho považuje za dôležitejšie zohľadniť ciele usmernení. Dánske združenie vlastníkov lodí preto pripomína, že európske odvetvie kladenia káblov dáva prácu mnohým námorníkom v Európe. Kladenie káblov môže okrem toho pomôcť zabezpečiť bezpečnostné predpisy a normy a tiež registráciu plavidiel v registroch Spoločenstva.

(62) Dánske združenie vlastníkov lodí sa domnieva, že odvetvie kladenia káblov čelí rovnakým tlakom hospodárskej súťaže, aké poznajú prevádzkovatelia námornej dopravy Spoločenstva na svetovom trhu. Aj lode na kladenie káblov majú za úlohu plavbu medzi svetadielmi.

(63) Dánske združenie vlastníkov lodí sa okrem toho domnieva, že usmernenia sa vzhľadom na podobné znenie vzťahujú aj na dánske predpisy o bagrovaní piesku. Podľa Dánskeho združenia vlastníkov lodí sa príslušné dánske právne predpisy nevzťahujú na ťažbu. Bagrovanie je navyše oprávnené len vtedy, ak je splnená požiadavka, že najmenej 50 % príslušných činností predstavuje námorná doprava.

5.8. **Pripomienky Dánska k pripomienkam tretích strán**

(64) V pripomienkach k vyjadreniam, ktoré predložili zainteresované strany, dánske orgány zopakovali svoje predošlé argumenty a zdôraznili, že všetky zainteresované strany podporujú zaradenie plavidiel na kladenie káblov do pôsobnosti usmernení.

6. **POSÚDENIE OPATRENÍ**

6.1. **Kladenie káblov**

(65) Po prvé Komisia pripomína, že podobne ako v námornej doprave, aj činnosti kladenia káblov si vyžadujú kvalifikovaných námorníkov s podobnými spôsobilosťami, ako majú námorníci pracujúci na palube tradičných plavidiel námornej dopravy. Ďalej pripomína, že na námorníkov pôsobiacich na plavidlách na kladenie káblov sa vzťahujú rovnaké pracovnoprávne predpisy a sociálny rámec ako na iných námorníkov.

(66) Po druhé Komisia uznáva, že plavidlá na kladenie káblov sa plavia na mori a že povinne podliehajú rovnakým technickým a bezpečnostným kontrolám ako plavidlá určené na námornú dopravu.

(67) Po tretie Komisia súhlasí, že existuje riziko, že spoločnosti na kladenie káblov by mohli preniesť mimo Spoločenstva činnosti, ktoré vykonávajú na pobreží, s cieľom nájsť priaznivejšie daňové prostredie a následne previesť svoje plavidlá pod vlajky iných štátov. Komisia v tejto súvislosti uznáva, že kladenie káblov má povahu celosvetového trhu.

(68) Komisia ďalej pripomína, že rozšírenie režimu DIS o činnosti kladenia káblov na mori by pomohlo zachovať zamestnanosť Spoločenstva na palubách námorných plavidiel určených na kladenie káblov, ktoré kontroluje Dánsko.

(69) Výzvy, ktorým musí čeliť odvetvie kladenia káblov Spoločenstva vzhľadom na celosvetovú hospodársku súťaž a premiestnenie činností vykonávaných na pobreží, sú podobné výzvam, ktorým čelí námorná doprava Spoločenstva. Na činnosti kladenia káblov Spoločenstva sa okrem toho v pracovnej, technickej a bezpečnostnej oblasti vzťahuje rovnaké právne prostredie ako na námornú dopravu Spoločenstva. Kvalifikovaní a vyškolení námorníci sú tu navyše rovnako potrební ako v námornej doprave.

(70) Uvedené prvky sú základom usmernení. V oddiele 2.2 prvom pododseku sa v hlavných cieľoch usmernení naozaj uvádza zlepšenie bezpečnosti na mori, podpora zápisu alebo prepisu lodí do registrov členských štátov, prínos ku konsolidácii námorných skupín v členských štátoch, zabezpečenie a zlepšenie námorných znalostí a podpora zamestnanosti európskych námorníkov. Týka sa to najmä štátnej pomoci vo forme zníženia nákladov na prácu (oddiel 3.2 usmernení), ktoré sa považuje za „sociálne opatrenie na zlepšenie konkurencieschopnosti“ (pozri názov oddielu 3 usmernení).

(71) Komisia sa stále domnieva, že na činnosti kladenia káblov sa nevzťahuje vymedzenie námornej dopravy ustanovené v uvedených nariadeniach a usmerneniach, na základe uvedených skutočností sa však domnieva, že kladenie káblov sa má na účely uplatňovania oddielu 3.2 usmernení analogicky spojiť s námornou dopravou a že kladenie káblov má preto patriť do rozsahu pôsobnosti tohto ustanovenia.

(72) Komisia preto dospela k záveru, že rozšírenie režimu DIS na plavidlá na kladenie káblov možno akceptovať vzhľadom na uplatnenie oddielu 3.2 usmernení na základe analógie, a teda že toto rozšírenie je zlučiteľné so spoločným trhom.

6.2. **Bagrovanie**

(73) Komisia vyvracia argument Dánska o údajnom zneužití právomocí zo strany Komisie, keď začala konanie vo veci zisťovania v súvislosti s ustanoveniami režimu DIS týkajúcimi sa bagrovania. Uvedené vykonávacie nariadenie bolo prílohou k oznámeniu: Komisia sa domnieva, že bola povinná preskúmať aj túto prílohu a určiť, či vykonávacie nariadenie bolo zmenou režimu DIS schváleného Komisiou v jej uvedenom rozhodnutí z 12. decembra 2002 vo veci NN 116/98 a opatrení, ktoré Dánsko oznámilo Komisii v roku 2005 a ktorých cieľom bolo upraviť režim DIS podľa usmernení z roku 2004.

(74) Komisia okrem toho vyvracia tvrdenie, že dva návrhy zákonov boli schválené listom útvarov Komisie z 18. mája 2005. V tomto liste sa jasne uvádzalo, že ak členský štát prijme primerané opatrenia, ktoré Komisia navrhla prostredníctvom usmernení, nemá sa to považovať z procesného hľadiska za oznámenie o novej pomoci alebo o zmene a doplnení súčasnej pomoci. V uvedenej odpovedi Komisia tiež jasne uviedla, že opatrenia predložené dánskymi orgánmi predstavujú len transpozíciu primeraných opatrení navrhnutých v usmerneniach a že si nevyžadujú oznámenie podľa článku 88 ods. 3 Zmluvy o ES.

(75) Vykonávacie nariadenie, ktoré bolo priložené k oznámeniu, sa navyše zásadne odchyľuje od návrhu zákona predloženého uvedeným listom z 21. januára 2008, keďže veľmi výrazne rozširuje rozsah oprávnených činností bagrovania mimo rozsahu, ktorý predpokladal návrh zákona zaslaný v uvedenom liste. Pri začatí zisťovania Komisia nepovažovala ustanovenia vykonávacieho nariadenia za novú pomoc (a nezákonnú pomoc, keďže už nadobudli účinnosť), ale za nesprávne použitie súčasnej pomoci podľa článku 16 nariadenia o postupoch štátnej pomoci. Príslušnou kapitolou nariadenia preto nie je kapitola V o konaní vo veci režimov súčasnej pomoci, ako sa vo svojich pripomienkach domnievali dánske orgány, ale kapitola IV o konaní vo veci nesprávneho použitia pomoci.

(76) Preto Komisia mala plné právo začať konanie vo veci zisťovania v súvislosti s vykonávacím nariadením.

(77) V oddiele 3.2 piatom pododseku usmernení sú ustanovené podmienky, za ktorých sa štátna pomoc vo forme zníženia nákladov na prácu môže priznať činnostiam bagrovania. Podmienka, že námorníci musia byť námorníkmi Spoločenstva na lodiach pracujúcich na mori v zmysle oddielu 3.2 tretieho pododseku usmernení, a podmienka, že lode na bagrovanie musia byť zaregistrované v niektorom členskom štáte, už sú podmienkami režimu DIS.

(78) Dánske orgány okrem toho vo svojich pripomienkach k rozhodnutiu o začatí konania objasnili, že na režim DIS sú oprávnené len lode na bagrovanie s vlastným pohonom a že okrem iného činnosti bagrovania vykonávané v prístavoch a fjordoch a v ich okolí sú z režimu DIS vylúčené.

(79) Pokiaľ ide o podmienku, že lode na bagrovanie musia vykonávať námornú dopravu po mori najmenej 50 % času ich prevádzky, Komisia pripomína, že pojem „námorná doprava“ je v prípade bagrovania vymedzený v oddiele 3.1 šestnástom pododseku usmernení ako „preprava vyťaženého materiálu na otvorenom mori“ a vylučuje „ťažbu alebo bagrovanie ako také“. Komisia v tejto súvislosti pripomína, že ťažba alebo bagrovanie ako také sú vylúčené z vymedzenia oprávnených činností bagrovania ustanoveného v uvedenom dánskom nariadení. Komisia sa ďalej domnieva, že „plavba medzi miestom ťažby a miestom, kde sa vyťažený materiál vyloží“, a „plavba medzi miestami ťažby“ sú skutočne prepravou vyťaženého materiálu. Komisia tiež uznáva, že lode v námornej doprave neplávajú vždy naložené vzhľadom na nevyváženosť na určitých trhoch. Na základe analógie je preto logické považovať „plavbu medzi prístavom a miestom ťažby“ a „plavbu medzi miestom vykládky a prístavom“ za námornú dopravu. Podobne aj „vykládka“ je neoddeliteľnou súčasťou námornej dopravy. Napokon ak lode na bagrovanie na žiadosť verejných orgánov poskytujú pomoc na otvorenom mori, čas, ktorý strávia priamo a výlučne touto činnosťou, sa tiež považuje za námornú dopravu.

(80) Preto Komisia dospela k záveru, že na činnosti lodí na bagrovanie vymedzené vo vykonávacom nariadení sa môžu uplatňovať výhody režimu DIS okrem činností, ktoré zodpovedajú „plavbe na miestach ťažby“, ktorú skutočne nemožno rozlíšiť od ťažby alebo bagrovania ako takých.

(81) Komisia uznala väčšinu činností vymedzených dánskymi orgánmi v uvedenom nariadení za oprávnené na režim DIS aj na základe nasledujúcich skutočností.

(82) Bagrovanie si vyžaduje kvalifikovaných námorníkov, na ktorých sa vzťahujú rovnaké pracovnoprávne predpisy a sociálny rámec ako na ostatných námorníkov.

(83) Plavidlá na bagrovanie sa plavia po mori a povinne podliehajú rovnakým technickým a bezpečnostným kontrolám ako plavidlá určené na námornú dopravu.

(84) A napokon existuje riziko, že spoločnosti na bagrovanie by preniesli mimo Spoločenstva činnosti, ktoré vykonávajú na pobreží, s cieľom nájsť priaznivejšie daňové prostredie a režimy sociálneho zabezpečenia a následne previesť svoje plavidlá pod vlajky iných štátov.

(85) Komisia sa preto domnieva, že režim DIS sa môže uplatňovať na bagrovanie na mori podľa vymedzení vo vykonávacom nariadení s výnimkou plavby na miestach ťažby.

6.3. **Obmedzenie trvania platnosti rozhodnutí Komisie v oblasti štátnej pomoci**

(86) Komisia už v poslednom čase neschvaľuje neobmedzené režimy štátnej pomoci – alebo ich zmeny a doplnenia – a preto teraz žiada, aby sa režimy oznamovali najviac na obdobie desiatich rokov.

(87) Komisia preto musí v súlade so svojimi súčasnými postupmi stanoviť ukončenie oznámeného opatrenia. V dôsledku toho Komisia musí rozhodnúť, že dánske orgány znovu oznámia zmenu a doplnenie režimu DIS posudzovaného v tomto rozhodnutí podľa článku 88 ods. 3 Zmluvy o ES najneskôr 10 rokov po dni oznámenia tohto rozhodnutia,

PRIJALA TOTO ROZHODNUTIE:

Článok 1

1. Opatrenia, ktoré Dánsko plánuje zaviesť v prospech námorných plavidiel na kladenie káblov, sú zlučiteľné so spoločným trhom v zmysle článku 87 ods. 1 Zmluvy o ES.

2. Opatrenia, ktoré Dánsko zaviedlo v prospech námorného bagrovania, sú zlučiteľné so spoločným trhom za predpokladu, že plavba na miestach ťažby sa vylúči z oprávnených činností.

Článok 2

Dánsko musí znova oznámiť zmenu a doplnenie režimu DIS posudzovaného v tomto rozhodnutí v súlade s článkom 88 ods. 3 Zmluvy o ES do desiatich rokov odo dňa oznámenia tohto rozhodnutia.

Článok 3

Toto rozhodnutie je určené Dánskemu kráľovstvu.

V Bruseli 13. januára 2009

Za Komisiu

Antonio TAJANI

podpredseda