II

(Akti, sprejeti v skladu s Pogodbo ES/Pogodbo Euratom, katerih objava ni obvezna)

ODLOČBE/SKLEPI

KOMISIJA

ODLOČBA KOMISIJE

z dne 13. januarja 2009

o državni pomoči C 22/07 (ex N 43/07) glede razširitve danskega sistema, v okviru katerega so podjetja za pomorski promet oproščena plačila dohodnine in prispevkov za socialno varnost za pomorščake, na dejavnosti poglabljanja dna in polaganja kablov

(notificirano pod dokumentarno številko C(2008) 8886)

(Besedilo v danskem jeziku je edino verodostojno)

(Besedilo velja za EGP)

(2009/380/ES)

KOMISIJA EVROPSKIH SKUPNOSTI JE –

ob upoštevanju Pogodbe o ustanovitvi Evropske skupnosti in zlasti prvega pododstavka člena 88(2) Pogodbe,

ob upoštevanju Sporazuma o Evropskem gospodarskem prostoru in zlasti člena 62(1)(a) Sporazuma,

po pozivu vsem zainteresiranim stranem, naj predložijo pripombe v skladu z navedenimi členi [1], in ob upoštevanju teh pripomb,

ob upoštevanju naslednjega:

1. **POSTOPEK**

(1) Danska je z dopisom z dne 15. januarja 2007 [2] Komisiji priglasila spremembo sistema, v okviru katerega so lastniki ladij na Danskem oproščeni plačila dohodnine za svoje pomorščake (tako imenovani sistem DIS). Komisija je sistem DIS odobrila z Odločbo z dne 13. novembra 2002 [3].

(2) Priglašena sprememba je bila evidentirana pod referenčno oznako N 43/07. Danska je z dopisom z dne 27. marca 2007 [4] Komisiji poslala nove informacije, ki jih je ta zahtevala v dopisu z dne 20. marca 2007 [5].

(3) Komisija je z dopisom z dne 10. julija 2007 [6] Dansko obvestila o sprožitvi formalnega postopka preiskave v skladu s členom 4(4) Uredbe Sveta (ES) št. 659/1999 z dne 22. marca 1999 o določitvi podrobnih pravil za uporabo člena 93 Pogodbe ES (v nadaljnjem besedilu: Uredba o postopku državne pomoči) [7]. Danska je pripombe poslala v dopisu z dne 5. septembra 2007 [8].

(4) Odločitev Komisije, da sproži postopek, je bila objavljena v *Uradnem listu Evropske unije* [9]. Komisija je pozvala vse zainteresirane strani, naj predložijo pripombe o proučevanih ukrepih.

[1] UL C 213, 12.9.2007, str. 22.
[2] Evidentiran pod referenčno oznako TREN(2007) A/21157.
[3] Besedilo Odločbe v zadevi N 116/98 je v uradnem jeziku na voljo na naslednji spletni strani: http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/transports-1998/nn116-98.pdf
[4] Evidentiran pod referenčno oznako TREN(2007) A/28077.
[5] Evidentiran pod referenčno oznako TREN(2007) D/306985.
[6] Evidentiran pod referenčno oznako C(2007) 3219 konč.
[7] UL L 83, 27.3.1999, str. 1.
[8] Evidentiran pod referenčno oznako TREN(2007) A/41561.
[9] Glej opombo 1.

(5) Komisija je prejela pripombe naslednjih zainteresiranih strani: Evropskega združenja za čiščenje in poglabljanje morskega dna (EUDA), Združenja ladjarjev Evropske skupnosti (ECSA), britanske pomorske zbornice za ladijski promet (Chamber of British Shipping), združenja norveških ladjarjev, združenja francoskih ladjarjev (*Armateurs de France*), družbe *Alcatel-Lucent* in združenja danskih ladjarjev. Komisija je njihove pripombe poslala Danski in ji omogočila, da nanje odgovori. Danska je poslala pripombe v dopisu z dne 9. januarja 2008 ([10]).

2. PODROBEN OPIS PRIGLAŠENIH UKREPOV

(6) Priglašeni ukrepi so bili opisani že v navedeni odločbi z dne 10. julija 2007.

2.1 Opis priglašene spremembe sistema DIS

(7) Glavni namen priglašenih ukrepov (zakonski predlog št. L 110 (2006–2007), oddelek 11) je razširiti tako imenovani sistem DIS na pomorščake, ki delajo na ladjah za polaganje kablov in plavajočih bagrih.

(8) Dejavnosti plovil za polaganje kablov do zdaj niso bile upravičene do ugodnosti sistema DIS, čeprav je bilo ladje za polaganje kablov v skladu z dansko zakonodajo mogoče vpisati v register DIS.

(9) Danska želi od zdaj vse ugodnosti sistema DIS razširiti na ladje za polaganje kablov.

(10) Za plavajoče bagre je v Odredbi z dne 27. maja 2005 o izvajanju sistema DIS (v nadaljnjem besedilu: Odredba) natančno določeno, katere dejavnosti bagrov se lahko štejejo za pomorski prevoz, s čimer so bila uvedena pravila za upravičenost dejavnosti poglabljanja dna. V skladu z oddelkom 13 Odredbe se naslednje dejavnosti plavajočih bagrov štejejo za pomorski prevoz:

1. plutje med pristaniščem in krajem izkopavanja;

2. plutje med krajem izkopavanja in krajem, kjer se izkopani material raztovarja, vključno s samim raztovarjanjem;

3. plutje med krajem raztovarjanja in pristaniščem;

4. plutje na kraje izkopavanja in med njimi;

5. plutje, ki je na zahtevo javnih organov potrebno za nudenje pomoči pri čiščenju po izlitju nafte itn.

(11) V skladu s trenutno dansko zakonodajo plavajočih bagrov ni mogoče vpisati v register DIS. Plavajoči bagri zato ne morejo izpolnjevati osnovnih pogojev za uporabo sistema DIS. Poleg tega Danska do zdaj plavajočih bagrov ni mogla vključiti v splošni sistem neto plač, saj se ti do določene mere uporabljajo npr. pri gradbenih delih v teritorialnih vodah. Danska se je namesto tega odločila, da bo delavce, ki delajo na plavajočih bagrih, obdavčila v skladu s splošnimi davčnimi pravili in da bo lastnikom plovil vrnila davek, ko bodo pogoji za to izpolnjeni.

(12) Tako je poglabljanje dna posredno zajeto v sistemu DIS in upravičeno do enakih ugodnosti, kot so jih deležna podjetja za pomorski promet, ki upravljajo plovila, vpisana v register DIS.

2.2 Opis obstoječega sistema DIS

(13) Sistem DIS je bil opisan v navedeni odločbi Komisije z dne 10. julija 2007 ([11]).

(14) V okviru obstoječega sistema so lastniki ladij oproščeni plačila prispevkov za socialno varnost in dohodnine za pomorščake, ki delajo na ladjah, vpisanih v Danski mednarodni ladijski register (DIS – *Dansk Internationalt Skibsregister*, v nadaljnjem besedilu: register DIS), če se ladje uporabljajo za komercialni prevoz oseb ali blaga.

(15) Komisija opozarja, da je bil register DIS uveden z Zakonom št. 408 z dne 1. julija 1988, pri čemer je začel veljati 23. avgusta 1988. Njegov namen je bil, da se preprečita izpisovanje plovil iz danskega nacionalnega registra in njihovo vpisovanje v registre tretjih držav.

(16) Pogoj je, da se davčna oprostitev upošteva pri določitvi plač. Davčne ugodnosti je torej deležen ladjar in ne posamezni pomorščaki.

([10]) Evidentiran pod referenčno oznako TREN(2008) A/80508.

([11]) Evidentirana pod referenčno oznako C(2007) 3219 konč.

(17) Komisija je sistem DIS 13. novembra 2002 kljub temu odobrila.

(18) Danska trenutno izvaja še eno shemo v korist prevoznikov v pomorskem prometu: shemo davka na tonažo ([12]).

2.3 **Proračun**

(19) Celotni proračun sistema DIS znaša približno 600 milijonov DKK.

3. **RAZLOGI ZA SPROŽITEV FORMALNEGA POSTOPKA PREISKAVE**

3.1 **Dvomi o združljivosti ukrepov v zvezi s polaganjem kablov**

(20) Komisija je v odločitvi o sprožitvi postopka menila, da mora proučiti morebitne ekonomske učinke, ki bi jih lahko zadevna razširitev imela na zadevni sektor. Zadevni sektor obsega polaganje telekomunikacijskih ali energetskih kablov na morsko dno in popravilo obstoječih kablov na morskem dnu.

(21) Komisija je menila, da je določeno morsko plovbo nemogoče razčleniti na del, ki se šteje za pomorski prevoz, in del, ki je iz tega izključen. Po njenem mnenju je treba vsako pomorsko dejavnost oceniti v širšem smislu, šele nato se lahko sklepa, ali je proučena plovba po morju v celoti zajeta v pojmu pomorskega prevoza.

(22) Komisija je zato v odločitvi o sprožitvi postopka menila, da se polaganja kablov na morju ne more razčleniti na dejavnosti pomorskega prevoza in dejansko polaganje kablov na morju.

(23) Plovila za polaganje kablov običajno ne prevažajo kabelskih bobnov iz enega pristanišča v drugo pristanišče ali iz pristanišča na plavajočo napravo, kot je pomorski prevoz opredeljen v uredbah Sveta (EGS) št. 4055/86 z dne 22. decembra 1986 o uporabi načela svobode opravljanja storitev v pomorskem prometu med državami članicami ter med državami članicami in tretjimi državami ([13]) in (EGS) št. 3577/92 z dne 7. decembra 1992 o uporabi načela prostega pretoka storitev v pomorskem prometu med državami članicami (pomorska kabotaža) ([14]), temveč na zahtevo stranke polagajo kable med določenimi kraji na različnih obalah. Zato plovila za polaganje kablov očitno ne zagotavljajo neposrednih storitev pomorskega prevoza v smislu navedenih uredb ES, torej prevoza blaga po morju med katerim koli pristaniščem države članice in katerim koli pristaniščem ali plavajočo napravo druge države članice. Čeprav lahko taka plovila občasno prevažajo blago po morju, kot je določeno v uredbah (EGS) št. 4055/86 in (EGS) št. 3577/92, se zdi, da je ta dejavnost, ki ustreza opredelitvi pomorskega prometa, samo pomožna dejavnost ob njihovi glavni dejavnosti, ki obsega polaganje kablov.

(24) Komisija je poleg tega navedla, da še ni dokazano, da so podjetja s sedežem v Skupnosti, ki polagajo kable, izpostavljena enakemu konkurenčnemu pritisku kot pomorski prevozniki na svetovnem trgu. Kot navaja Komisija, ni jasno, ali so ladje Skupnosti za polaganje kablov zaradi ladij, ki plujejo pod zastavo ugodnosti, izpostavljene enako močni konkurenci kot pri pomorskem prevozu.

(25) Komisija je zato v odločitvi o sprožitvi postopka menila, da polaganja kablov ni mogoče šteti za pomorski prevoz in zato ni upravičeno do državne pomoči v pomorskem prometu v smislu smernic Skupnosti o državni pomoči v pomorskem prometu (v nadaljnjem besedilu: smernice) ([15]).

3.2 **Dvomi o združljivosti ukrepov v zvezi s poglabljanjem dna**

(26) V odločitvi o sprožitvi postopka je bilo navedeno, da Komisija močno dvomi, da vse dejavnosti poglabljanja dna, ki so zajete v shemi, pomenijo pomorski prevoz v smislu smernic. Komisija je zato menila, da vse navedene dejavnosti poglabljanja dna ne morejo biti upravičene do državne pomoči v pomorskem prometu.

4. **PRIPOMBE DANSKE K ODLOČITVI O SPROŽITVI POSTOPKA**

4.1 **Pripombe glede polaganja kablov**

(27) Danska glede plovil za polaganje kablov poudarja, da so ji službe Komisije v dopisu z dne 11. avgusta 2006 ([16]) zagotovile, da se lahko ukrepi državne pomoči nanašajo na plovila za polaganje kablov, če je izpolnjena zahteva po 50-odstotnem pomorskem prevozu.

([12]) Zadeva NN 116/98, ki jo je Komisija odobrila z Odločbo z dne 13. novembra 2002. Besedilo Odločbe je v uradnem jeziku na voljo na naslednji spletni strani: http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids/transports-1998/nn116-98.pdf

([13]) UL L 378, 31.12.1986, str. 1.

([14]) UL L 364, 12.12.1992, str. 7.

([15]) UL C 13, 17.1.2004, str. 3.

([16]) Evidentiran pod referenčno oznako TREN(2006) D/212345.

(28) Po trditvah Danske je Komisija navedla, da se lahko dejavnosti polaganja kablov enačijo s pomorskim prevozom, in sicer tisti del dejavnosti, ki obsega prevoz kabelskih bobnov iz pristanišča natovarjanja na kraj na odprtem morju, kjer naj bi se polaganje kabla začelo, kar naj bi pomenilo, da je treba razmerje med pomorskimi dejavnostmi in vsemi dejavnostmi izračunati na podlagi razdalje, ki jo plovilo naredi brez polaganja kabla.

(29) Danska tudi poudarja, da ne razume, zakaj Komisija v dopisu z dne 10. julija 2007 meni, da polaganje kablov ne more združevati pomorskega prevoza in drugih dejavnosti, in trdi, da je tako stališče v nasprotju z dopisom služb Komisije z dne 11. avgusta 2006.

4.2 **Pripombe glede poglabljanja dna**

(30) Po trditvah Danske je celotno dejavnost plavajočih bagrov v skladu s smernicami mogoče razdeliti na pomorski prevoz in druge dejavnosti. Danska zato ne razume, zakaj enaka razdelitev ni mogoča pri plovilih za polaganje kablov.

(31) Danska poudarja, da sodba Sodišča Evropskih skupnosti v zadevi C-251/04, ki jo je Komisija navedla v odločitvi o sprožitvi postopka, ne spreminja podlage za zagotovilo, ki ga je Komisija dala Danski v navedenem dopisu z dne 11. avgusta 2006. Kot navaja Danska, je Sodišče razjasnilo vprašanje, ali Uredba (EGS) št. 3577/92 zajema dejavnosti vlečnih čolnov, pri čemer je razsodilo, da jih ne. Danska meni, da zadevna sodba ne vpliva na uporabo smernic pri plovilih za polaganje kablov.

(32) Danski organi navajajo, da se v smernicah ne obravnava samo pomorski prevoz, kot je opredeljen v uredbah (EGS) št. 4055/86 in (EGS) št. 3577/92, ampak „[…] *se v določenih delih nanašajo tudi na vleko in poglabljanje dna*“.

(33) V skladu s smernicami se vsaj 50 % vseh dejavnosti nanaša na pomorski prevoz, ki je za plavajoče bagre opredeljen v smernicah, in sicer po navedbah danskih organov kot „[…] *prevoz izkopanega materiala po morju* […]“. Po trditvah danskih organov je treba smernice razumeti, kot da se prevoz izkopanega materiala po morju šteje za pomorski prevoz.

(34) Danska tudi nasprotuje pobudi Komisije za enostransko razširitev obsega postopka preiskave, da bi zajel področja, ki niso vključena v priglasitev, kar je očitno predmet preiskave, ki jo izvaja Komisija ([17]). Po trditvah Danske v poglavju II Uredbe o postopku državne pomoči ni nobene določbe o priglašeni pomoči, na podlagi katere bi lahko Komisija v preiskavo vključila že veljavne ukrepe državne pomoči. Če Komisija želi preiskati veljavne ukrepe državne pomoči, bi po trditvah Danske to morala storiti na podlagi poglavja V navedene uredbe, ki se nanaša na postopek v zvezi z veljavnimi sistemi pomoči.

(35) Danska navaja, da je spremembe priglasila 21. januarja 2005, in sicer v obliki dveh zakonskih predlogov, ki ju je vlada predložila parlamentu 12. januarja 2005 (predlog Zakona o obdavčitvi pomorščakov in predlog Zakona o spremembi Zakona o davku na tonažo). Po trditvah Danske se lahko za oba zadevna zakonska predloga šteje, da ju je Komisija odobrila, in sicer iz naslednjih dveh razlogov:

— prvič, ker se Komisija po trditvah danskih organov na dopis stalnega predstavništva z dne 21. januarja 2005 ni odzvala v roku iz Uredbe o postopku državne pomoči,

— drugič, službe Komisije so naknadno potrdile, da so spremembe v skladu s smernicami.

(36) Danska zato trdi, da je različica Zakona o obdavčitvi pomorščakov iz pomladi 2005 na podlagi zakonodaje EU odobren ukrep državne pomoči.

(37) Danska iz tega sklepa, da se lahko postopek preiskave nanaša samo na domnevno edini priglašeni ukrep, in sicer morebitno vključitev pomorščakov, ki delajo na plovilih za polaganje kablov, v sistem DIS.

(38) Danska vlada glede plovil za poglabljanje dna navaja, da je 13. decembra 2006 sprejela Zakon o spremembi Zakona o obdavčitvi pomorščakov. Zadevna sprememba Zakona o obdavčitvi pomorščakov je bila priglašena 15. januarja 2007.

(39) Danska šteje prevoz izkopanega materiala po odprtem morju za pomorski prevoz v smislu smernic. Plavajoči bagri so zato ne glede na vsebino uredb (EGS) št. 4055/86 in (EGS) št. 3577/92 zajeti v smernicah, če pomorski prevoz (ki je po navedbah Danske opredeljen kot „*prevoz izkopanega materiala po morju*“) obsega najmanj 50 % njihovega obratovalnega časa.

([17]) Sporočilo Komisije za javnost IP/07/1047 z dne 10. julija 2007.

(40) Danski organi dodajajo, da dejavnosti „omejenega pomorskega prometa“ niso zajete v danskih shemah državnih pomoči. „Omejen pomorski promet“ naj bi obsegal na primer dejavnosti v pristaniščih in fjordih. Izkopavanje ali poglabljanje dna v pristaniščih in fjordih ali v njihovi okolici torej nikoli ne spada na področje uporabe sistema DIS. Enako velja za primere, ko plovilo miruje.

(41) Danski organi pojasnjujejo, da se izkopavanje in poglabljanje dna v praksi (najbolj) pogosto izvajata s plavajočimi bagri vedričarji, ki nimajo lastnih motorjev in tudi zato ne spadajo na področje uporabe sistema DIS. Plovila na lastni pogon so lahko zajeta. Vendar so iz sistema DIS izključena tudi plovila, ki se uporabljajo za investicijsko-vzdrževalna dela na morju. Med investicijsko-vzdrževalna dela prištevamo izgradnjo in popravila pristanišč, pomolov, mostov, naftnih ploščadi, vetrnih polj in drugih naprav na morju.

5. PRIPOMBE ZAINTERESIRANIH STRANI

5.1 Evropsko združenje za čiščenje in poglabljanje morskega dna (v nadaljnjem besedilu: EUDA)

(42) Komisija je po navedbah združenja EUDA uvedla veliko strožji sistem državnih pomoči za dejavnosti poglabljanja morskega dna, kot je veljal na podlagi smernic iz leta 1997. EUDA sicer podpira cilj ohranjanja ladjevja za poglabljanje morskega dna v Skupnosti, vendar izraža dva splošna pomisleka:

— prvič, EUDA se strinja, da bi moral biti pomorski grozd evropske industrije poglabljanja morskega dna upravičen do državne pomoči na podlagi smernic v vseh primerih, ko se sooča s konkurenco plovil iz tretjih držav,

— drugič, EUDA meni, da državna pomoč, ki jo Komisija odobri na podlagi smernic, ne bi smela povzročiti nepotrebnih upravnih obremenitev za pomorski grozd evropske industrije poglabljanja dna.

5.2 Združenje ladjarjev Evropske skupnosti (ECSA)

(43) ECSA meni, da je pristop Komisije zelo teoretičen ter ne upošteva ciljev in vsebine smernic.

(44) Po trditvah združenja ECSA že smernice vsebujejo predpogoj, da mora precejšen del dejavnosti poglabljanja morskega dna obsegati pomorski prevoz. ECSA meni, da plavajoči bagri in ladje za poglabljanje morskega dna prevažajo izkopani material in kable z enega kraja na drugega. Pri tem naj bi bil kraj natovarjanja in raztovarjanja po mnenju združenja ECSA nepomemben.

(45) ECSA poudarja, da je uporaba smernic za prevozne dejavnosti plavajočih bagrov in ladij za polaganje kablov popolnoma v skladu s cilji smernic, saj ta specializirana plovila delujejo tudi na svetovnem trgu z ostro svetovno konkurenco in na svetovnem trgu delovne sile.

5.3 Britanska pomorska zbornica

(46) Britanska pomorska zbornica poudarja, da se v smernicah priznava, da lahko ista ladja dejansko izvaja dejavnosti poglabljanja morskega dna, ki izpolnjujejo pogoje za pomoč, in dejavnosti, ki teh pogojev ne izpolnjujejo, ter da jih je zato treba obravnavati ločeno. Britansko pomorsko zbornico zato skrbi navedba, da „*Komisija meni, da je določeno dejavnost nemogoče razčleniti na del, ki se šteje za pomorski prevoz, in del, ki je iz tega izključen*“.

(47) Po mnenju britanske pomorske zbornice ni nobene potrebe po razlikovanju med prevozom blaga ali potnikov v kraje in iz krajev, ki so na seznamu pristanišč in naprav, ter takim prevozom na nekatere druge točno določene kraje na morju. Zaskrbljena je, ker je očitno uvedeno novo merilo, ki se nanaša na namen prevoza blaga ali potnikov. Zato meni, da strankin namen ne vpliva na upravičenost prevoza po morju. Britanska pomorska zbornica pojasnjuje, da namembni kraj prevažanega materiala večinoma določi stranka glede na njegovo prihodnjo uporabo in/ali okoljska ali druga dovoljenja.

(48) Britanska pomorska zbornica se glede opisa običajnega delovanja ladje za polaganje kablov iz obvestila, objavljenega v *Uradnem listu Evropske unije*, ne strinja s predhodno oceno Komisije: v njem je navedeno, da ladje za polaganje kablov naložijo strankin tovor s kabli v pristaniških objektih in ga prepeljejo na veliko drugih lokacij, med katerimi so lahko druga pristanišča, pri čemer se tja dostavi s postopnim polaganjem na ali v morsko dno.

5.4 Združenje norveških ladjarjev

(49) Komisija bi po mnenju združenja norveških ladjarjev morala uporabiti prožno razlago pojma „pomorski prevoz“, saj so podjetja za polaganje kablov in poglabljanje morskega dna enako mednarodno mobilna in izpostavljena enakim silam svetovne konkurence kot tradicionalni „pomorski prevoz“.

(50) Po njihovem mnenju sta prevoz in polaganje kablov od enega kraja do drugega hkratna in povezana postopka postopnega „raztovarjanja“ kablov na morsko dno.

(51) Združenje norveških ladjarjev podobno meni, da je treba prevoz zaradi odstranjevanja mulja, ki nastane pri poglabljanju dna, šteti za prevoz, tudi če poglabljanje dna oziroma raztovarjanje ne poteka v pristanišču ali na plavajoči napravi.

5.5 **Združenje francoskih ladjarjev (Armateurs de France)**

(52) Po trditvah združenja francoskih ladjarjev pomorski prevoz v uredbah (EGS) št. 3577/92 in (EGS) št. 4055/86, na kateri se sklicujejo smernice, ni opredeljen popolnoma enako. Zato ni nujno, da je opredelitev pomorskega prevoza na področju državnih pomoči enaka opredelitvi iz uredb. Združenje francoskih ladjarjev kljub temu meni, da opredelitve iz Uredbe (EGS) št. 3577/92 ne smemo razumeti kot izčrpne. Po mnenju združenja francoskih ladjarjev smernice tako ne izključujejo dejavnosti polaganja kablov in poglabljanja morskega dna.

(53) Združenje francoskih ladjarjev meni, da sodba Sodišča Evropskih skupnosti z dne 11. januarja 2007 v zadevi C-251/04 za zadevne dejavnosti ni pomembna, ker dejavnosti polaganja kablov ali poglabljanja morskega dna ne izključuje iz pomorskega prometa. Združenje francoskih ladjarjev poudarja, da te dejavnosti niso storitve, „ki so povezane, dodatne ali pomožne storitvi pomorskega prometa“, v smislu navedene sodbe, ampak pomenijo pomorski prevoz blaga na plavajoče naprave ali z njih.

(54) Združenje francoskih ladjarjev trdi, da bi razlaga smernic v smislu, da je lahko samo pravi pomorski prevoz upravičen do pomoči v pomorskem prometu, s področja uporabe smernic teoretično izključila tudi plovila, ki se prazna vračajo po prevozu blaga. Ker smernice že zajemajo plovila za vleko in poglabljanje dna, če se več kot 50 % dejansko izvedenih dejavnosti vlačilca med letom nanaša na pomorski prevoz, je po mnenju združenja francoskih ladjarjev ta pojem treba razširiti na vsa servisna plovila, kot so plavajoči bagri in ladje za polaganje kablov.

5.6 **Družba Alcatel-Lucent**

(55) Družba Alcatel-Lucent poudarja pomen ladij za polaganje kablov na pomorskem trgu delovne sile glede na visoko stopnjo zahtevanega strokovnega znanja na tem področju. Po mnenju družbe Alcatel-Lucent so na ladjah za polaganje kablov zaposleni najbolje usposobljeni kadri na celotnem pomorskem trgu delovne sile. Zato razširitev sistema DIS na ladje za polaganje kablov izpolnjuje v smernicah opredeljeni cilj državnih pomoči v pomorskem prometu, saj bi Evropejcem, ki opravljajo pomorski poklic, zagotovila visokokakovostna delovna mesta v Evropi. Število plovil za polaganje telekomunikacijskih kablov, ki plujejo pod zastavo Skupnosti, se je zaradi krize na telekomunikacijskem trgu z 80 zmanjšalo na 35 plovil, ki konkurirajo plovilom, registriranim pod zastavami ugodnosti.

(56) Trg je svetoven. Na vrhuncu internetnega mehurčka je na leto dosegel 100 000 km, se nato med letoma 2003 in 2006 zmanjšal na 20 000 km na leto, medtem ko trenutno znaša blizu 50 000 do 70 000 km na leto.

(57) Družba Alcatel-Lucent glede na to, da kabelske povezave vključujejo čezoceanske plovbe in da se lahko največja plovila za polaganje kablov založijo s samo 3 000 km kabelskih bobnov, meni, da je najpomembnejša dejavnost plovil za polaganje kablov prevoz kabelskih bobnov iz tovarne kabelskih bobnov do kraja na morju, kjer je treba kabel priključiti in od koder se bo položil na morsko dno. Po navedbah družbe Alcatel plovilo za polaganje kablov spada v opredelitev pomorskega prevoza, če upoštevamo, da se hkrati z upravljanjem plovila tovor med plovbo nenehno raztovarja. Zato je treba polaganje kablov šteti za prevoz tovora.

(58) Po mnenju družbe Alcatel-Lucent vrste namembnih krajev na morju v uredbah (EGS) št. 3577/92 in (EGS) št. 4055/86 niso strogo omejene (med dvema pristaniščema ali med pristaniščem in plavajočo napravo). Po njenem mnenju je treba tudi določen kraj na morju šteti za namembni kraj v smislu smernic. Poleg tega bi se lahko štelo, da polaganje kablov s prvim metrom položenega kabla na morsko dno postane plavajoča naprava, zato nadaljnje polaganje kabla ni nič drugega kot izvršitev prevoza do te plavajoče naprave.

(59) Po mnenju družbe Alcatel-Lucent je na podlagi sodbe Sodišča Evropskih skupnosti z dne 11. januarja 2007 v zadevi C-251/04 neposredno dovoljena razširitev opredelitve pomorskega prevoza, če je zajeta v ciljih smernic. Po trditvah družbe Alcatel-Lucent sta glavna cilja smernic zaščita plovil, ki plujejo pod zastavo Skupnosti, in ohranitev konkurenčnega ladjevja na svetovnih trgih. Zato se smernice uporabljajo za dejavnosti polaganja kablov, tudi če bi se te dejavnosti štele za opravljanje storitev (dodatno ali pomožno k opravljanju storitev pomorskega prevoza), saj izpolnjujejo tudi cilje iz smernic.

(60) Družba Alcatel-Lucent nazadnje meni, da je z okoljskega vidika pomembno, da se ohrani veliko plovil za polaganje kablov, ki plujejo pod zastavo Skupnosti.

5.7 **Združenje danskih ladjarjev**

(61) Po trditvah združenja danskih ladjarjev polaganje kablov že „*samo po sebi*“ pomeni dejavnost in ne pomožno storitev vzdolž linij vleke, za katero se je v sodbi Sodišča Evropskih skupnosti z dne 11. januarja 2007 v zadevi C-251/04 štelo, da ni zajeta v uredbah (EGS) št. 3577/92 in (EGS) št. 4055/86. Poleg tega združenje danskih ladjarjev meni, da je pomembneje, da se upoštevajo cilji iz smernic. Združenje danskih ladjarjev zato opozarja, da evropska industrija polaganja kablov zagotavlja delo številnim pomorščakom v Evropi. Še več, polaganje kablov lahko pripomore k zagotavljanju varnostnih predpisov in standardov ter k vpisu takih plovil v registre Skupnosti.

(62) Združenje danskih ladjarjev meni, da je polaganje kablov izpostavljeno enakemu konkurenčnemu pritisku, kot ga pomorski prevozniki Skupnosti poznajo na svetovnem trgu. Tudi ladje za polaganje kablov morajo pluti med celinami.

(63) Poleg tega združenje danskih ladjarjev meni, da so danski predpisi o poglabljanju peščenega dna glede na podobnost besedila zajeti v smernicah. Po navedbah združenja danskih ladjarjev zadevna danska zakonodaja ne zajema izkopavanja. Poleg tega poglabljanje dna izpolnjuje pogoje za pomoč samo, če je upoštevana zahteva, da se najmanj 50 % zadevnih dejavnosti nanaša na pomorski prevoz.

5.8 **Stališča Danske do pripomb tretjih strani**

(64) Danski organi so v odzivu na pripombe zainteresiranih strani ponovili prejšnje trditve in poudarili, da se vse zainteresirane strani strinjajo, da smernice zajemajo plovila za polaganje kablov.

6. **OCENA UKREPOV**

6.1 **Polaganje kablov**

(65) Prvič, Komisija ugotavlja, da dejavnosti polaganja kablov enako kot pomorski prevoz zahtevajo usposobljene pomorščake s podobnimi kvalifikacijami, kot jih imajo tisti, ki delajo na tradicionalnih plovilih za prevoz po morju. Nato ugotavlja, da za pomorščake, ki delajo na ladjah za polaganje kablov, veljata isto delovno pravo in socialni okvir kot za druge pomorščake.

(66) Drugič, Komisija priznava, da so ladje za polaganje kablov morska plovila ter zanje veljajo enaki tehnični in varnostni pregledi kot za plovila v pomorskem prometu.

(67) Tretjič, Komisija se strinja, da obstaja tveganje, da bi podjetja za polaganje kablov svoje kopenske dejavnosti preselila iz Skupnosti, da bi si zagotovila ugodnejše davčne razmere, in nato svoja plovila registrirala pod zastavo ugodnosti. V tem smislu Komisija priznava, da je trg polaganja kablov po svoji naravi svetoven.

(68) Komisija nato opozarja, da bi razširitev sistema DIS na dejavnosti polaganja kablov pripomogla k ohranjanju delovnih mest Skupnosti na plovilih za polaganje kablov, ki se upravljajo v skladu z danskimi interesi.

(69) Izzivi, ki jih za sektor polaganja kablov v Skupnosti pomenita svetovna konkurenca in preselitev kopenskih dejavnosti, so podobni tistim, s katerimi se sooča pomorski prevoz Skupnosti. Prav tako za dejavnosti polaganja kablov v Skupnosti velja enako pravno okolje na delovnem, tehničnem in varnostnem področju kot za pomorski promet Skupnosti. In nazadnje, enako kot pri pomorskem prevozu so nujno potrebni kvalificirani in usposobljeni pomorščaki.

(70) Ta dejstva so bila glavni vzrok za nastanek smernic. V prvem pododstavku oddelka 2.2 smernic se med glavnimi zastavljenimi cilji namreč omenjajo izboljšanje varnosti na morju, spodbujanje vpisa in ponovnega vpisa v registre držav članic, pomoč pri utrjevanju pomorskega grozda v državah članicah, ohranjanje in izboljševanje pomorskega znanja in izkušenj ter spodbujanje zaposlovanja evropskih pomorščakov. To zlasti velja za državno pomoč v obliki zmanjševanja stroškov dela (oddelek 3.2 smernic), ki se prišteva med „socialne ukrepe za izboljšanje konkurenčnosti“ (glej naslov oddelka 3 smernic).

(71) Čeprav Komisija še vedno trdi, da dejavnosti polaganja kablov ne spadajo v opredelitev pomorskega prevoza iz navedenih uredb in smernic, glede na navedeno meni, da bi bilo treba polaganje kablov za namene uporabe oddelka 3.2 smernic po analogiji povezati s pomorskim prevozom in da bi morala navedena določba tako zajemati polaganje kablov.

(72) Komisija tako sklepa, da bi se lahko razširitev sistema DIS na plovila za polaganje kablov odobrila, če bi se zanje po analogiji uporabil oddelek 3.2 smernic, in da je ta razširitev zato združljiva s skupnim trgom.

6.2 **Poglabljanje dna**

(73) Komisija zavrača trditev Danske, da naj bi Komisija zlorabila pooblastila, ker je sprožila postopek preiskave glede določb sistema DIS o poglabljanju dna. Priglasitvi je bila priložena navedena odredba: Komisija meni, da je bila dolžna proučiti tudi to prilogo, da bi ugotovila, ali Odredba pomeni spremembo sistema DIS, ki jo je Komisija odobrila v navedeni odločbi z dne 12. decembra 2002 v zadevi NN 116/98, in ukrepov, o katerih je Danska Komisijo obvestila leta 2005, da bi sistem DIS prilagodila smernicam iz leta 2004.

(74) Komisija zavrača tudi trditev, da sta bila oba zakonska predloga odobrena z dopisom služb Komisije z dne 18. maja 2005. V tem dopisu je bilo pojasnjeno, da se dejstvo, da je država članica sprejela ustrezne ukrepe, ki jih Komisija predlaga v smernicah, v postopkovnem smislu ne sme šteti za priglasitev nove pomoči ali spremembe veljavne pomoči. Komisija je v navedenem odgovoru tudi pojasnila, da so ukrepi, ki so jih predložili danski organi, pomenili zgolj prenos ustreznih ukrepov, predlaganih v smernicah, in da njihova priglasitev na podlagi člena 88(3) Pogodbe ES ni bila nujna.

(75) Poleg tega se priglasitvi priložena Odredba bistveno razlikuje od zakonskega predloga, ki je bil predložen v navedenem dopisu z dne 21. januarja 2008, saj v primerjavi z zakonskim predlogom, poslanim v navedeni predložitvi, močno razširja obseg dejavnosti poglabljanja dna, ki izpolnjujejo pogoje za pomoč. Komisija določb Odredbe ob sprožitvi preiskave ni štela za novo pomoč (in nezakonito, ker so že začele veljati), ampak za zlorabo veljavne pomoči na podlagi člena 16 Uredbe o postopku državne pomoči. Upoštevano poglavje iz Uredbe tako ni poglavje V o postopku v zvezi z veljavnimi sistemi pomoči, kot so v poslanih pripombah domnevali danski organi, ampak poglavje IV o postopku v zvezi z zlorabo pomoči.

(76) Komisija je tako popolnoma upravičeno sprožila postopek preiskave v zvezi z Odredbo.

(77) V petem pododstavku oddelka 3.2 smernic so navedeni pogoji, pod katerimi se lahko pomoč v obliki znižanja stroškov dela dodeli za dejavnosti poglabljanja dna. Pogoja, da morajo pomorščaki biti pomorščaki Skupnosti, ki delajo na morskih plovilih, v smislu tretjega pododstavka oddelka 3.2 smernic, in da morajo biti plavajoči bagri registrirani v državi članici, sta določena že v sistemu DIS.

(78) Danski organi so v pripombah k odločitvi o sprožitvi postopka tudi pojasnili, da so do ugodnosti sistema DIS upravičeni samo plavajoči bagri na lastni pogon in da so tako imenovane dejavnosti poglabljanja dna, ki se izvajajo v pristaniščih in fjordih ter v njihovi bližini, izključene iz sistema DIS.

(79) Komisija glede pogoja, da mora pomorski prevoz po morju obsegati najmanj 50 % obratovalnega časa plavajočih bagrov, navaja, da je „pomorski prevoz“ v primeru poglabljanja dna v šestnajstem pododstavku oddelka 3.1 smernic opredeljen kot „*prevoz izkopanega materiala po odprtem morju*“ in da izključuje „*izkopavanje in poglabljanje dna kot takšno*“. Komisija v zvezi s tem opozarja, da je izkopavanje ali poglabljanje dna kot takšno izključeno iz opredelitve dejavnosti, ki izpolnjujejo pogoje za dodelitev pomoči, kot je opisano v navedeni danski odredbi. Poleg tega Komisija meni, da „*plutje med krajem izkopavanja in krajem, kjer se izkopani material raztovarja,*“ ter „*plutje med kraji izkopavanja*“ dejansko pomenita prevoz izkopanega materiala. Komisija se tudi strinja, da ladje za prevoz po morju zaradi neravnotežja na nekaterih trgih vedno ne plujejo natovorjene. Zato je po analogiji logično, da „*plutje med pristaniščem in krajem izkopavanja*“ ter „*plutje med krajem raztovarjanja in pristaniščem*“ pomenita pomorski prevoz. Podobno je tudi „raztovarjanje“ del pomorskega prometa. In nazadnje, kadar plavajoči bagri na zahtevo javnih organov nudijo pomoč na odprtem morju, se čas, ki ga neposredno in izključno namenijo za to, nanaša na pomorski prevoz.

(80) Komisija zato sklepa, da so lahko v Odredbi opredeljene dejavnosti plavajočih bagrov upravičene do ugodnosti sistema DIS, razen dejavnosti, ki se nanašajo na „*plutje na kraje izkopavanja*“, ki jih dejansko ni mogoče razlikovati od samega izkopavanja ali poglabljanja dna.

(81) Dejstvo, da je Komisija odobrila večino dejavnosti, ki so jih danski organi v navedeni odredbi opredelili kot upravičene do sistema DIS, temelji tudi na naslednjih elementih.

(82) Poglabljanje dna zahteva kvalificirane pomorščake, za katere veljata enako delovno pravo in socialni okvir kot za druge pomorščake.

(83) Ladje za polaganje kablov so morska plovila ter zanje veljajo enaki tehnični in varnostni pregledi kot za plovila v pomorskem prometu.

(84) In nazadnje, obstaja tveganje, da bi podjetja za polaganje kablov svoje kopenske dejavnosti preselila iz Skupnosti, da bi si zagotovila ugodnejše davčne razmere in sisteme socialne varnosti, ter nato svoja plovila registrirala pod zastavo ugodnosti.

(85) Komisija zato meni, da se lahko sistem DIS uporablja za poglabljanje morskega dna, kot je določeno v Odredbi, razen za plutje na kraje izkopavanja.

6.3 **Omejitev trajanja veljavnosti odločb Komisije na področju državnih pomoči**

(86) Komisija v skladu z najnovejšo prakso sistemov državnih pomoči – ali njihovih sprememb – ne odobri več za nedoločen čas, zato zdaj zahteva, da se sistemi priglasijo za največ 10 let.

(87) Komisija mora tako v skladu s sedanjo prakso naložiti prenehanje priglašenega ukrepa. Komisija mora danskim organom zato odrediti, da morajo spremembo sistema DIS, ki je v tej odločbi ocenjena na podlagi člena 88(3) Pogodbe ES, ponovno priglasiti najpozneje 10 let po datumu uradnega obvestila o tej odločbi –

SPREJELA NASLEDNJO ODLOČBO:

Člen 1

1. Ukrepi, ki jih namerava Danska izvajati v korist morskih plovil za polaganje kablov, so na podlagi člena 87(1) Pogodbe ES združljivi s skupnim trgom.

2. Ukrepi, ki jih Danska izvede v korist poglabljanja morskega dna, so združljivi s skupnim trgom, če se iz dejavnosti, upravičenih do ukrepov, izključi plutje na kraje izkopavanja.

Člen 2

Danska mora spremembo sistema DIS, ki je v tej odločbi ocenjena na podlagi člena 88(3) Pogodbe ES, ponovno priglasiti v desetih letih od datuma uradnega obvestila o tej odločbi.

Člen 3

Ta odločba je naslovljena na Kraljevino Dansko.

V Bruslju, 13. januarja 2009

Za Komisijo

Antonio TAJANI

Podpredsednik