

II

(Akty przyjęte na mocy Traktatów WE/Euratom, których publikacja nie jest obowiązkowa)

DECYZJE

KOMISJA

DECYZJA KOMISJI

z dnia 13 stycznia 2009 r.

w sprawie pomocy państwa C 22/07 (ex N 43/07) w odniesieniu do rozszerzenia systemu zwalniającego duńskie przedsiębiorstwa transportu morskiego z podatku dochodowego i ze składek na ubezpieczenie społeczne marynarzy na działalność związaną z pogłębianiem i układaniem kabli

(notyfikowana jako dokument nr C(2008) 8886)

(Jedynie tekst w języku duńskim jest autentyczny)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(2009/380/WE)

KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 88 ust. 2 akapit pierwszy,

uwzględniając Porozumienie o Europejskim Obszarze Gospodarczym, w szczególności jego art. 62 ust. 1 lit. a),

po wezwaniu zainteresowanych stron do przedstawienia uwag zgodnie z przywołanymi artykułami⁽¹⁾ i uwzględniając otrzymane odpowiedzi,

a także mając na uwadze, co następuje:

1. PROCEDURA

(1) Pismem z dnia 15 stycznia 2007 r.⁽²⁾ Dania powiadomiła Komisję o zmianie w systemie zwalniającym właścicieli statków z płacenia podatku dochodowego za marynarzy w Danii (tzw. systemie DIS). System DIS został zatwierdzony decyzją Komisji z dnia 13 listopada 2002 r.⁽³⁾

⁽¹⁾ Dz.U. C 213 z 12.9.2007, s. 22.

⁽²⁾ Zarejestrowano pod numerem referencyjnym TREN(2007) A/21157.

⁽³⁾ Tekst decyzji w sprawie N 116/98 jest dostępny w języku urzędowym pod następującym adresem internetowym:
http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/transport-1998/n116-98.pdf

(2) Zgłoszona zmiana została zarejestrowana pod numerem N 43/07. Pismem z dnia 27 marca 2007 r.⁽⁴⁾ Dania przekazała Komisji nowe informacje, o udzielenie których zwrócono się w piśmie z dnia 20 marca 2007 r.⁽⁵⁾

(3) Pismem z dnia 10 lipca 2007 r.⁽⁶⁾ Komisja poinformowała Danię o wszczęciu formalnego postępowania wyjaśniającego na mocy art. 4 ust. 4 rozporządzenia Rady (WE) nr 659/1999 z dnia 22 marca 1999 r. ustanawiającego szczegółowe zasady stosowania art. 93 Traktatu WE⁽⁷⁾ (zwanego dalej rozporządzeniem w sprawie pomocy państwa). Dania przedstawiła swoje uwagi w piśmie z dnia 5 września 2007 r.⁽⁸⁾

(4) Decyzja Komisji o wszczęciu postępowania została opublikowana w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*⁽⁹⁾. Tą decyzją Komisja wezwała zainteresowane strony do przedstawienia uwag w sprawie proponowanych środków pomocy.

⁽⁴⁾ Zarejestrowano pod numerem referencyjnym TREN(2007) A/28077.

⁽⁵⁾ Zarejestrowano pod numerem referencyjnym TREN(2007) D/306985.

⁽⁶⁾ Zarejestrowano pod numerem referencyjnym C(2007) 3219 wersja ostateczna.

⁽⁷⁾ Dz.U. L 83 z 27.3.1999, s. 1.

⁽⁸⁾ Zarejestrowano pod numerem referencyjnym TREN(2007) A/41561.

⁽⁹⁾ Zob. przypis 1.

- (5) Komisja otrzymała uwagi od następujących zainteresowanych stron: Europejskie Stowarzyszenie Pogłębiarskie (the European Dredging Association), Stowarzyszenie Armatorów Wspólnoty Europejskiej, Brytyjska Izba Żeglugaowa (the Chamber of British Shipping), Norweskie Stowarzyszenie Armatorów, Armateurs de France, Alcatel-Lucent oraz Duńskie Stowarzyszenie Armatorów. Komisja przekazała ich uwagi Danii, dając jej możliwość udzielenia odpowiedzi. Dania przedstawiła swoje uwagi w piśmie z dnia 9 stycznia 2008 r. ⁽¹⁰⁾.

2. SZCZEGÓŁOWY OPIS ZGŁOSZONYCH ŚRODKÓW POMOCY

- (6) Opis zgłoszonych środków pomocy został już podany we wspomnianej decyzji z dnia 10 lipca 2007 r.

2.1. Opis zgłoszonych zmian w systemie DIS

- (7) Głównym celem zgłoszonych środków pomocy (projekt ustawy nr L 110 (2006-07), sekcja 11) jest objęcie tzw. systemem DIS marynarzy pracujących na pokładach kablownic i pogłębiarek.
- (8) Jeśli chodzi o kablownce, ich działalność nie kwalifikowała się do tej pory do objęcia systemem DIS, choć zgodnie z duńskim prawem kablownce mogły być wpisywane do rejestru DIS.
- (9) Dania chce, by odtąd kablownce w pełni korzystały z przywilejów systemu DIS.
- (10) Jeśli chodzi o pogłębiarki, rozporządzenie wykonawcze z dnia 27 maja 2005 r. wprowadzające system DIS (zwane dalej rozporządzeniem wykonawczym) określa, co można uznać za transport morski w ramach działalności pogłębiarskiej w celu ustanowienia zasad kwalifikowalności dla prac pogłębiarskich. Na mocy sekcji 13 rozporządzenia wykonawczego, następujące działania pogłębiarek uznaje się za transport morski:

- 1) przepłynięcie statku z portu do miejsca wydobycia;
- 2) przepłynięcie statku z miejsca wydobycia do miejsca rozładunku urobku, wraz z samym rozładunkiem;
- 3) przepłynięcie statku z miejsca rozładunku do portu;
- 4) żegluga w miejscach wydobycia i pomiędzy nimi;

- 5) przepłynięcie statku w celu udzielenia pomocy na wniosek władz publicznych w związku z oczyszczaniem wód po wycieku ropy itp.

- (11) Na mocy prawa obowiązującego obecnie w Danii pogłębiarki wydobywające piasek nie mogą być wpisywane do rejestru DIS. Pogłębiarki wydobywające piasek nie spełniają zatem podstawowych warunków zgłoszenia do systemu DIS. Ponieważ dodatkowo pogłębiarki wydobywające piasek są w pewnym stopniu wykorzystywane np. do prac budowlanych na wodach terytorialnych, Dania napotkała trudności z włączeniem ich do ogólnego systemu wynagrodzeń netto. Zamiast tego Dania podjęła decyzję o opodatkowaniu osób zatrudnionych na pogłębiarkach wydobywających piasek na zasadach ogólnych, a następnie dokonywaniu zwrotu podatku właścicielom statków po spełnieniu odpowiednich warunków.

- (12) Tym samym działalność pogłębiarska jest pośrednio objęta systemem DIS i korzysta z tych samych przywilejów co przedsiębiorstwa transportu morskiego eksploatujące statki wpisane do rejestru DIS.

2.2. Opis istniejącego systemu DIS

- (13) System DIS został opisany we wspomnianej decyzji Komisji z dnia 10 lipca 2007 r. ⁽¹¹⁾.
- (14) System ten polega na zwolnieniu właścicieli statków ze składek na ubezpieczenie społeczne i z podatku dochodowego odprowadzanych za marynarzy pracujących na statkach zarejestrowanych w Dansk Internationalt Skibsregister (duńskim międzynarodowym rejestrze morskim), dalej zwanym rejestrem DIS, w odniesieniu do statków wykorzystywanych do komercyjnego transportu osób i towarów.
- (15) Komisja przypomina, że rejestr DIS został wprowadzony ustawą nr 408 z dnia 1 lipca 1988 r. i wszedł w życie 23 sierpnia 1988 r. Został opracowany w celu zapobiegania wyrejestrowywaniu statków z krajowego rejestru duńskiego i rejestrowaniu ich pod banderami krajów trzecich.
- (16) Zwolnienie z podatku musi być uwzględniane podczas ustalania wysokości wynagrodzenia. Z ulgi podatkowej korzysta zatem przedsiębiorstwo transportu morskiego, a nie poszczególni marynarze.

⁽¹⁰⁾ Zarejestrowano pod numerem referencyjnym TREN(2008) A/80508.

⁽¹¹⁾ Zarejestrowano pod numerem referencyjnym C(2007) 3219 wersja ostateczna.

- (17) Niemniej jednak system DIS został zatwierdzony przez Komisję w dniu 13 listopada 2002 r.
- (18) Obecnie Dania stosuje również inny system preferencji dla przedsiębiorstw transportu morskiego: system podatku tonażowego⁽¹²⁾.

2.3. Budżet

- (19) Łączny budżet systemu DIS wynosi około 600 mln DKK.

3. PRZYCZYNY WSZCZĘCIA POSTĘPOWANIA WYJAŚNIAJĄCEGO

3.1. Wątpliwości co do zgodności środków dotyczących kładzenia kabli ze wspólnym rynkiem

- (20) W decyzji o wszczęciu postępowania Komisja uznała, że powinna zbadać potencjalne skutki gospodarcze kwestionowanego rozszerzenia dla przedmiotowego sektora. Przedmiotowy sektor to kładzenie kabli telekomunikacyjnych lub energetycznych na dnie morza oraz naprawa istniejących kabli podmorskich.
- (21) Komisja stwierdziła, że podział rejsu morskiego na część wchodzącą w zakres transportu morskiego oraz na część wyłączonej z transportu morskiego jest niemożliwy. Skłaniała się raczej ku opinii, że dla wszystkich rodzajów działalności morskiej konieczne jest przeprowadzenie ogólnej oceny w celu stwierdzenia, czy analizowany rejs morski w pełni wchodzi w zakres transportu morskiego, czy też nie.
- (22) W związku z tym Komisja wyraziła w tej decyzji o wszczęciu postępowania opinię, że w ramach układania kabli w morzu nie da się wyodrębnić dwóch rodzajów działalności, czyli usługi transportu morskiego i rzeczywistego układania kabli w morzu.
- (23) Kablowce zazwyczaj nie przewożą bębnow kablowych z jednego portu do drugiego lub z portu do miejsca instalacji na morzu, co jest definicją transportu morskiego określoną w rozporządzeniu Rady (EWG) nr 4055/86 z dnia 22 grudnia 1986 r., w którym zastosowano zasadę swobody świadczenia usług do transportu morskiego pomiędzy państwami członkowskimi i pomiędzy państwami członkowskimi a krajami trzecimi⁽¹³⁾, oraz w rozporządzeniu (EWG) nr 3577/92 z dnia 7 grudnia 1992 r. dotyczącym stosowania zasady swobody świadczenia usług w transporcie morskim w obrębie państw członkowskich (kabotaż morski)⁽¹⁴⁾. Kablowce układają natomiast kable na zamówienie klienta z określonego miejsca na brzegu do określonego miejsca na drugim brzegu. Kablowce nie wydają się

zatem świadczyć zwykłych usług transportu morskiego w rozumieniu tych rozporządzeń WE, czyli morskiego przewozu towarów pomiędzy dowolnym portem państwa członkowskiego a dowolnym portem lub instalacją morską innego państwa członkowskiego. Jeżeli nawet takie statki sporadycznie przewożą towary, to zgodnie z rozporządzeniami (EWG) nr 4055/86 i (EWG) nr 3577/92 działalność ta, odpowiadająca definicji transportu morskiego, zdaje się być wyłącznie działalnością dodatkową w stosunku do głównej działalności, polegającej na kładzeniu kabli.

- (24) Ponadto Komisja zauważyła na tym etapie, że nie zostało jeszcze udowodnione, czy przedsiębiorstwa zajmujące się kładzeniem kabli i prowadzące działalność na terytorium Wspólnoty mają do czynienia z tymi samymi ograniczeniami konkurencji, co przedsiębiorstwa transportu morskiego na rynku światowym. Według Komisji nie jest jasne, czy wspólnotowe przedsiębiorstwa zajmujące się kładzeniem kabli mają do czynienia z tak intensywną konkurencją ze strony tanich bander, jak konkurencja, którą obserwuje się w transporcie morskim.
- (25) W decyzji o wszczęciu postępowania Komisja stwierdziła zatem, że układanie kabli nie może być uznane za transport morski i dlatego nie kwalifikuje się do otrzymania pomocy państwa dla transportu morskiego w rozmiernieniu wspólnotowych wytycznych w sprawie pomocy państwa dla transportu morskiego (zwanych dalej wytycznymi)⁽¹⁵⁾.

3.2. Wątpliwości co do zgodności środków dotyczących pogłębiania ze wspólnym rynkiem

- (26) W decyzji o wszczęciu postępowania stwierdzono, że Komisja ma poważne wątpliwości, czy wszystkie prace pogłębiarskie objęte systemem stanowią transport morski w rozumieniu wytycznych. Komisja stwierdziła zatem, że nie wszystkie prace pogłębiarskie mogą kwalifikować się do otrzymania pomocy państwa dla transportu morskiego.

4. UWAGI DANII W SPRAWIE DECYZJI O WSZCZĘCIU POSTĘPOWANIA

4.1. Uwagi dotyczące kładzenia kabli

- (27) W odniesieniu do kablowców Dania podkreśla, że w piśmie z dnia 11 sierpnia 2006 r.⁽¹⁶⁾ służby Komisji zapewniły ją, że kablowce mogą zostać objęte przedmiotowymi środkami pomocy państwa pod warunkiem spełnienia wymogu 50-procentowego udziału transportu morskiego.

⁽¹²⁾ Sprawa NN 116/98 zatwierdzona przez Komisję decyzją z dnia 13 listopada 2002 r. Tekst decyzji jest dostępny w języku urzędowym pod następującym adresem internetowym: http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids/sports-1998/nn116-98.pdf

⁽¹³⁾ Dz.U. L 378 z 31.12.1986, s. 1.

⁽¹⁴⁾ Dz.U. L 364 z 12.12.1992, s. 7.

⁽¹⁵⁾ Dz.U. C 13 z 17.1.2004, s. 3.

⁽¹⁶⁾ Zarejestrowano pod numerem referencyjnym TREN(2006) D/212345.

- (28) Według Danii Komisja stwierdziła, że kładzenie kabli można utożsamić z transportem morskim w odniesieniu do tej części działalności, która obejmuje transport bębnow kablowych z portu załadunku do miejsca na morzu, w którym ma się rozpocząć kładzenie kabli, sugerując, że udział transportu morskiego w całości działalności należy obliczyć na podstawie odległości, jaką przeptywa statek, niekładąc kabli.
- (29) Ponadto Dania podkreśla, że nie rozumie, dlaczego w piśmie z dnia 10 lipca 2007 r. Komisja wyraża pogląd, że kładzenie kabli nie może stanowić połączenia transportu morskiego i innego rodzaju działalności, oraz utrzymuje, że opinia ta jest sprzeczna z pismem od służb Komisji z dnia 11 sierpnia 2006 r.

4.2. Uwagi dotyczące pogłębiania

- (30) Według Danii wytyczne dopuszczają podział ogółu działalności pogłębiarek na transport morski i pozostałą działalność. Dania nie rozumie zatem, dlaczego nie można dokonać podobnego podziału dla kablownic.
- (31) Dania podkreśla, że orzeczenie Trybunału Sprawiedliwości w sprawie C-251/04, wspomniane przez Komisję w decyzji o wszczęciu postępowania, nie zmienia podstaw, na których oparte było zapewnienie udzielone Danii przez Komisję wspomnianym wcześniej pismem z dnia 11 sierpnia 2006 r. Według Danii Trybunał wyjaśnił kwestię, czy działalność holowników podlega rozporządzeniu (EWG) nr 3577/92, stwierdzając, że nie podlega temu rozporządzeniu. Dania jest zdania, że powyższe orzeczenie nie ma związku z zastosowaniem wytycznych do kablownic.
- (32) Duńskie władze nadmieniają, że wytyczne dotyczą nie tylko transportu morskiego zdefiniowanego w rozporządzeniach (EWG) nr 4055/86 i (EWG) nr 3577/92, ale „[...] również, w pewnych fragmentach, odnoszą się do holowania i prac pogłębiarskich”.
- (33) Zgodnie z wytycznymi co najmniej 50 % całości działalności musi stanowić transport morski, który – w odniesieniu do pogłębiarek – zdaniem duńskich władz jest zdefiniowany w wytycznych jako „transport morski urobku”. Według duńskich władz wytyczne należy interpretować w taki sposób, że transport urobku drogą morską stanowi transport morski.
- (34) Dania kwestionuje również inicjatywę Komisji polegającą na jednostronnym poszerzeniu zakresu postępowania wyjaśniającego o obszary, które nie zostały uwzględnione

w zgłoszeniu będącym przedmiotem postępowania, którą zdaje się realizować Komisja⁽¹⁷⁾. Według Danii w rozdziale II rozporządzenia w sprawie pomocy państwa nie ma przepisu w sprawie zgłoszonej pomocy, który pozwoliłby Komisji objąć postępowaniem już istniejące środki pomocy państwa. Jeżeli Komisja chce przeprowadzić dochodzenie w sprawie istniejących środków pomocy państwa, zdaniem Danii powinna to zrobić na mocy rozdziału V tego rozporządzenia, dotyczącego istniejących programów pomocy.

- (35) Dania stwierdza, że w dniu 21 stycznia 2005 r. zgłosiła zmiany w formie dwóch projektów ustaw przedłożonych parlamentowi przez rząd w dniu 12 stycznia 2005 r. (ustawa w sprawie opodatkowania marynarzy oraz ustawa o zmianie ustawy w sprawie podatku tonażowego). Według Danii dwa przedmiotowe projekty ustaw można uznać za zatwierdzone przez Komisję z następujących przyczyn:

— Po pierwsze, dlatego, że, jak utrzymują duńskie władze, Komisja nie zareagowała na pismo od Stałego Przedstawicielstwa z dnia 21 stycznia 2005 r. w terminie przewidzianym w rozporządzeniu w sprawie pomocy państwa.

— Po drugie, służby Komisji potwierdziły później, że zmiany są zgodne z wytycznymi.

- (36) Dania utrzymuje zatem, że ustawa w sprawie opodatkowania marynarzy w wersji z wiosny 2005 r. stanowi środek pomocy państwa zatwierdzony na mocy prawa UE.
- (37) Dania stwierdza zatem, że postępowanie wyjaśniające może obejmować wyłącznie rzekomo jedyny zgłoszony środek pomocy, tj. ewentualne objęcie systemem DIS marynarzy pracujących na pokładach kablownic.
- (38) W odniesieniu do pogłębiarek, rząd duński zaznacza, że w dniu 13 grudnia 2006 r. przyjął ustawę zmieniającą ustawę w sprawie opodatkowania marynarzy. Zmiana ustawy w sprawie opodatkowania marynarzy została zgłoszona w dniu 15 stycznia 2007 r.
- (39) Dania uważa, że transport urobku na głębokim morzu stanowi transport morski w rozumieniu wytycznych. Pogłębiarki są zatem objęte wytycznymi niezależnie od treści rozporządzeń (EWG) nr 4055/86 i (EWG) nr 3577/92, o ile wykonują transport morski (zdaniem Danii definiowany jako „transport urobku drogą morską”) przez co najmniej 50 % czasu pracy.

⁽¹⁷⁾ Komunikat prasowy Komisji IP/07/1047 z dnia 10 lipca 2007 r.

(40) Duńskie władze dodają, że działalność prowadzona w ramach „ograniczonego ruchu morskiego” nie jest objęta duńskimi programami pomocy państwa. Jako „ograniczony ruch morski” rozumie się na przykład działalność prowadzoną w portach i w fiordach. Prace wydobywcze i pogłębiarskie prowadzone w portach i fiordach oraz w ich okolicach nigdy nie są zatem objęte systemem DIS. To samo dotyczy przypadków, gdy statek stoi.

(41) Władze duńskie wyjaśniają, że w praktyce prace wydobywcze i pogłębiarskie są (najczęściej) prowadzone z zastosowaniem pogłębiarek czerpakowych, które nie mają własnych silników, a zatem również z tego powodu nie mieszczą się w zakresie systemu DIS. System może obejmować tylko statki z własnym napędem. Statki wykonujące działalność kontraktową na morzu są jednak również wyłączone z systemu DIS. Działalność kontraktową rozumie się jako budowę i naprawę portów, falochronów, mostów, platform wiertniczych, farm wiatrowych oraz innych instalacji morskich.

5. UWAGI PRZEKAZANE PRZEZ ZAINTERESOWANE STRONY

5.1. Europejskie Stowarzyszenie Pogłębiarskie (zwane dalej EUDA)

(42) Według EUDA Komisja wprowadziła dla prac pogłębiarskich o wiele bardziej restrykcyjny system niż w przypadku wytycznych z 1997 r. EUDA popiera cel związany z utrzymaniem floty pogłębiarskiej na terytorium Wspólnoty, ale wyraża dwie ogólne wątpliwości:

— Po pierwsze, EUDA popiera pogląd, że sektor morski europejskiej branży pogłębiarskiej powinien mieć możliwość korzystania z pomocy państwa na podstawie wytycznych we wszystkich przypadkach, w których ma do czynienia z konkurencją ze strony statków z krajów trzecich.

— Po drugie, EUDA uważa, że pomoc państwa zatwierdzona przez Komisję na podstawie wytycznych nie powinna nakładać na segment morski europejskiej branży pogłębiarskiej nadmiernych obciążeń administracyjnych.

5.2. Stowarzyszenie Armatorów Wspólnoty Europejskiej (ECSA)

(43) ECSA uważa, że podejście Komisji jest bardzo teoretyczne i nie uwzględnia celów i treści wytycznych.

(44) Według ECSA już w wytycznych przyjęto założenie, że znaczną część działalności pogłębiarskiej stanowi transport morski. ECSA utrzymuje, że pogłębiarki i kablownce przewożą odpowiednio urobek i kable z punktu A do punktu B. W związku z tym zdaniem ECSA punkt załadunku i rozładunku jest nieistotny.

(45) ECSA podkreśla, że objęcie działalności transportowej pogłębiarek i kablownców wytycznymi jest w pełni zgodne z celami wytycznych, ponieważ te wyspecjalizowane statki działają również na rynku światowym, gdzie panuje zaciekle globalna konkurencja, oraz na światowym rynku pracy.

5.3. Brytyjska Izba Żeglugowa (Chamber of British Shipping)

(46) Brytyjska Izba Żeglugowa podkreśla, że jedna pogłębiarka może prowadzić zarówno działalność kwalifikującą się, jak i niekwalifikującą się do otrzymania pomocy, a zatem należy wyodrębnić te dwa rodzaje działalności. Brytyjska Izba Żeglugowa wyraża zatem wątpliwości co do stwierdzenia, że „Komisja stwierdziła, że podział rejsu morskiego na część wchodzącą w zakres transportu morskiego oraz na część wyłączonej z transportu morskiego jest niemożliwy”.

(47) Zdaniem Brytyjskiej Izby Żeglugowej nie ma potrzeby wprowadzania rozróżnienia pomiędzy przewozem towarów lub pasażerów, który jest realizowany do lub z miejsca znajdującego się w wykazie portów i instalacji, a przewozem do innych konkretnych miejsc znajdujących się na morzu. Izba jest zaniepokojona faktem, że najwyraźniej wprowadzono nowy warunek związany z celem, w jakim przewożony jest ładunek lub pasażer. Utrzymuje zatem, że motyw klienta nie mają wpływu na kwalifikowalność działalności żeglugowej. Brytyjska Izba Żeglugowa wyjaśnia, że konkretne miejsce przeznaczenia przewożonego materiału jest ustalane przede wszystkim przez klienta, zgodnie z przyszłym przeznaczeniem materiału lub zgodnie z pozwoleniem na korzystanie ze środowiska lub z innymi pozwoleniami.

(48) Jeżeli chodzi o opis zwykłej działalności kablownca w zawiadomieniu opublikowanym w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*, Brytyjska Izba Żeglugowa nie zgadza się ze wstępną oceną Komisji, zgodnie z którą kablownce załadowują ładunek kabli należący do ich klientów w portach i przewożą w kolejne miejsca, w tym do innych portów, gdzie ładunek jest dostarczany poprzez stopniowe układanie go na lub w dnie morza.

5.4. Norweskie Stowarzyszenie Armatorów

(49) Według Norweskiego Stowarzyszenia Armatorów Komisja powinna elastycznie interpretować koncepcję „transportu morskiego”, uwzględniając fakt, że przedsiębiorstwa zajmujące się kładzeniem kabli i pracami pogłębiarskimi charakteryzują się taką samą mobilnością międzynarodową i podlegają tym samym siłom ogólnoświatowej konkurencji, co klasyczny „transport morski”.

- (50) Ich zdaniem transport i kładzenie kabli z punktu A do punktu B jest jednoczesną i zintegrowaną operacją, podczas której kabel jest stopniowo „rozładowywany” na dnie morza.
- (51) Podobnie, Norweskie Stowarzyszenie Armatorów jest zdania, że przewóz mający na celu wyładunek urobku z prac pogłębiarskich należy uznać za transport, nawet jeżeli miejscem pogłębiania lub rozładunku nie jest ani port, ani instalacja morska.

5.5. Armateurs de France

- (52) Według Armateurs de France transport morski nie jest identycznie zdefiniowany w rozporządzeniach (EWG) nr 4055/86 i (EWG) nr 3577/92, do których odwołują się wytyczne. Zatem definicja transportu morskiego w kwestiach związanych z pomocą państwa nie musi być taka sama, jak definicja określona w rozporządzeniach. Armateurs de France utrzymuje, że mimo wszystko definicja przewidziana w rozporządzeniu (EWG) nr 3577/92 nie jest wyczerpująca. Według Armateurs de France kładzenie kabli i prace pogłębiarskie nie są zatem wyłączone z zakresu wytycznych.
- (53) Zdaniem Armateurs de France orzeczenie Trybunału Sprawiedliwości z dnia 11 stycznia 2007 r. w sprawie C-251/04 nie ma związku z kwestionowaną działalnością, ponieważ nie wyklucza kładzenia kabli ani prac pogłębiarskich w ramach transportu morskiego. Armateurs de France podkreśla, że te rodzaje działalności nie stanowią usług „powiązanych, towarzyszących ani pomocniczych w stosunku do świadczenia usług transportu morskiego” w rozumieniu wyroku, ale raczej stanowią transport morski towarów do lub z instalacji morskich.
- (54) Armateurs de France utrzymuje, że gdyby interpretować wytyczne w taki sposób, że tylko transport morski *sensu stricto* kwalifikowałby się do pomocy dla transportu morskiego, to taka interpretacja teoretycznie wyłączałaby też z zakresu wytycznych statki płynące w drogę powrotną bez ładunku, po przetransportowaniu towarów. Ponieważ wytyczne obejmują już holowniki i pogłębiarki, w przypadku gdy ponad 50 % działalności faktycznie wykonanej przez holownik w danym roku stanowi transport morski, według Armateurs de France koncepcja ta powinna zostać rozszerzona na wszystkie statki usługowe, takie jak pogłębiarki i kablownce.

5.6. Alcatel-Lucent

- (55) Alcatel-Lucent podkreśla znaczenie kablownców na morskim rynku pracy, biorąc pod uwagę wymóg posiadania zaawansowanej wiedzy technicznej z tej dziedziny. Zdaniem firmy Alcatel-Lucent kablownce zatrudniają najbardziej wykwalifikowanych pracowników na całym morskim rynku pracy. Rozszerzenie zakresu systemu

DIS o kablownce spełnia zatem cel pomocy państwa dla transportu morskiego określony w wytycznych, ponieważ zabezpiecza wysokiej jakości miejsca pracy w Europie dla europejskich pracowników morskich. Ze względu na kryzys na rynku telekomunikacyjnym, flota kablownców pływających pod banderami Wspólnoty i konkurujących ze statkami pływającymi pod tanimi banderami zmniejszyła się z 80 do 35 statków.

- (56) Rynek ma charakter globalny. W szczytowym okresie bańki internetowej osiągnął 100 tys. km rocznie, następnie w latach 2003–2006 zmniejszył się do 20 tys. km rocznie, a obecnie zbliża się do poziomu 50–70 tys. km rocznie.
- (57) Biorąc pod uwagę fakt, że łączenie kabli wymaga rejsów transoceanicznych, a największe kablownce mogą wziąć na pokład jedynie około 3 000 km bębnow kablownych, Alcatel-Lucent jest zdania, że najważniejsza działalność kablownców polega na transporcie bębnow kablownych z fabryki kabli do miejsca na morzu, w którym kabel ma zostać podłączony i począwszy od którego będzie układany na dnie morza. Według firmy Alcatel-Lucent, kablowniec mieści się w kategorii transportu morskiego, biorąc pod uwagę fakt, że stale rozładowuje ładunek na trasie podczas ruchu statku. Zatem działalność polegająca na kładzeniu kabli należy uznać za przewóz ładunku.
- (58) Zdaniem firmy Alcatel-Lucent, rozporządzenia (EWG) nr 3577/92 i (EWG) nr 4055/86 nie ograniczają ściśle rodzajów miejsc przeznaczenia na morzu (pomiędzy dwoma portami lub pomiędzy portem a instalacją morską). Jej zdaniem określony punkt na morzu należy również uznawać za miejsce przeznaczenia mieszczące się w zakresie wytycznych. Ponadto można przyjąć, że po położeniu pierwszego metra kabla na dnie morza, kładzenie kabli staje się instalacją morską, a zatem dalsze kładzenie kabla nie jest niczym innym niż wykonywaniem przewozów do tej instalacji morskiej.
- (59) Zdaniem firmy Alcatel-Lucent wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 11 stycznia 2007 r. w sprawie C-251/04 pośrednio pozwala na rozszerzenie definicji transportu morskiego, o ile jest on objęty celami wytycznych. Zdaniem firmy Alcatel-Lucent, ich głównym celem jest ochrona statków pływających pod banderą Wspólnoty i utrzymanie konkurencyjności floty na rynkach światowych. Zatem nawet jeżeli kładzenie kabli można uznać za świadczenie usług (towarzyszących lub pomocniczych w stosunku do świadczenia usług transportu morskiego), wytyczne obejmują swoim zakresem kładzenie kabli, ponieważ ta działalność również spełnia cele wytycznych.

- (60) Ponadto firma Alcatel-Lucent jest zdania, że ze względu na kwestie ochrony środowiska, ważne jest utrzymanie dużej floty kablownców pływających pod banderą Wspólnoty.

5.7. Duńskie Stowarzyszenie Armatorów

- (61) Według Duńskiego Stowarzyszenia Armatorów kładzenie kabli jest odrębnym rodzajem działalności, a nie usługą pomocniczą, jak na przykład holowanie, które zostało uznane w orzeczeniu ETS z dnia 11 stycznia 2007 r. w sprawie C-251/04 za nieobjęte rozporządzeniami (EWG) nr 3577/92 i (EWG) nr 4055/86. Ponadto Duńskie Stowarzyszenie Armatorów uważa, że ważniejsze jest uwzględnienie celów wytycznych. Duńskie Stowarzyszenie Armatorów przypomina zatem, że europejskie kablownice zapewniają miejsca pracy w Europie dla wielu marynarzy. Ponadto kładzenie kabli może pomóc w ustalaniu zasad i norm bezpieczeństwa, a także w rejestracji takich statków w rejestrach Wspólnoty.
- (62) Duńskie Stowarzyszenie Armatorów utrzymuje, że kładzenie kabli jest narażone na takie same ograniczenia konkurencyjne, jak wspólnotowe przedsiębiorstwa transportu morskiego na rynku światowym. Zadaniem kablownic jest również żegluga międzykontynentalna.
- (63) Ponadto Duńskie Stowarzyszenie Armatorów jest zdania, że duńskie przepisy dotyczące bagrowania piasku są objęte wytycznymi ze względu na zastosowanie podobnych sformułowań. Według Duńskiego Stowarzyszenia Armatorów, wspomniane duńskie przepisy nie obejmują wydobywania. Ponadto prace pogłębiarskie kwalifikują się do otrzymania pomocy tylko wówczas, gdy spełniony jest wymóg, by co najmniej 50 % danej działalności stanowił transport morski.

5.8. Uwagi Danii w sprawie uwag stron trzecich

- (64) Przedstawiając swoje uwagi w sprawie uwag przekazanych przez zainteresowane strony, władze duńskie powtarzają swoje wcześniejsze argumenty i podkreślają, że wszystkie zainteresowane strony popierają objęcie kablownic wytycznymi.

6. OCENA ŚRODKÓW POMOCY

6.1. Kładzenie kabli

- (65) Po pierwsze, Komisja stwierdza, że podobnie jak transport morski, kładzenie kabli wymaga zatrudniania wykwalifikowanych marynarzy, posiadających podobne kwalifikacje, co marynarze zatrudnieni na tradycyjnych statkach wykonujących przewozy morskie. Komisja stwierdza ponadto, że marynarzy na pokładach kablownic obowiązuje to samo prawo pracy i ramy socjalne, co innych marynarzy.
- (66) Po drugie, Komisja stwierdza, że kablownice są statkami morskimi i muszą być poddawane takim samym kontrolom technicznym i kontrolom bezpieczeństwa, co statki przeznaczone do transportu morskiego.

- (67) Po trzecie, Komisja zgadza się, że istnieje niebezpieczeństwo przenoszenia działalności lądowej poza terytorium Wspólnoty przez przedsiębiorstwa zajmujące się kładzeniem kabli w poszukiwaniu bardziej sprzyjającego klimatu fiskalnego, a następnie zmiany bander tych statków na tanie bandery. W związku z tym Komisja uznaje, że kładzenie kabli jest z natury rynkiem globalnym.
- (68) Komisja stwierdza ponadto, że rozszerzenie systemu DIS na działalność polegającą na kładzeniu kabli w morzu pomogłoby utrzymać pracowników wspólnotowych na pokładach kablownic morskich kontrolowanych przez przedsiębiorstwa duńskie.
- (69) Wyzwania stojące przed wspólnotowymi przedsiębiorstwami prowadzącymi działalność w zakresie kładzenia kabli w postaci globalnej konkurencji i przenoszenia działalności lądowej są podobne, jak w przypadku wspólnotowego transportu morskiego. W podobnym duchu wspólnotowa działalność polegająca na kładzeniu kabli podlega tym samym wymogom prawnym w zakresie pracy, techniki i bezpieczeństwa, co wspólnotowy transport morski. Ponadto niezbędni są wykwalifikowani i przeszkoleni marynarze, tak jak w przypadku transportu morskiego.
- (70) Właśnie te cechy leżą u podstaw wytycznych. Faktycznie, w pierwszym akapicie sekcji 2.2 wytycznych wśród głównych celów wymieniono: poprawę bezpieczeństwa na morzu, zachęcanie do przyjmowania bandery lub zmiany bandery na banderę zarejestrowaną w rejestrach państw członkowskich, udział w konsolidacji sektora morskiego w państwach członkowskich, utrzymywanie i ulepszanie *know-how* związanego z sektorem gospodarki morskiej oraz ochronę i wspieranie zatrudnienia europejskich marynarzy. Dotyczy to szczególnie pomocy państwa udzielanej w formie ograniczenia kosztów pracy (sekcja 3.2 wytycznych), uznawanej za „środki socjalne na rzecz zwiększenia konkurencyjności” (zob. nagłówek sekcji 3 wytycznych).

- (71) W związku z tym Komisja uznaje, że kładzenie kabli należy powiązać przez analogię z transportem morskim w celu zastosowania sekcji 3.2 wytycznych, a zatem kładzenie kabli powinno zostać objęte zakresem tego przepisu, chociaż Komisja nadal utrzymuje, że kładzenie kabli nie mieści się w definicji transportu morskiego określonej we wcześniej wymienionych rozporządzeniach i w wytycznych.

- (72) Komisja stwierdza zatem, że rozszerzenie systemu DIS na kablownice może zostać zaakceptowane poprzez zastosowanie do nich przez analogię sekcji 3.2 wytycznych, a zatem takie rozszerzenie jest zgodne ze wspólnym rynkiem.

6.2. Prace pogłębiarskie

- (73) Komisja odrzuca argument przedstawiony przez Danię dotyczący rzekomego nadużycia władzy przez Komisję poprzez wszczęcie postępowania wyjaśniającego w sprawie postanowień systemu DIS dotyczących prac pogłębiarskich. Do zgłoszenia dołączono wspomniane wcześniej rozporządzenie wykonawcze: Komisja uważa, że miała obowiązek przeanalizować również ten załącznik i stwierdzić, czy rozporządzenie wykonawcze stanowiło zmianę systemu DIS zatwierdzonego przez Komisję we wspomnianej wcześniej decyzji z dnia 12 grudnia 2002 r. w sprawie NN 116/98 oraz środków pomocy, o których Dania poinformowała Komisję w 2005 r., aby dostosować system DIS do wytycznych z 2004 r.
- (74) Ponadto Komisja oddala zarzut, że dwa projekty ustaw zostały zatwierdzone pismem służb Komisji z dnia 18 maja 2005 r. W tym piśmie jasno napisano, że przyjęcia przez państwo członkowskie odpowiednich środków zaproponowanych przez Komisję w wytycznych nie należy postrzegać, z perspektywy proceduralnej, jako zgłoszenia nowej pomocy lub zmiany istniejącej pomocy. W powyższej odpowiedzi Komisja wyjaśniła również, że środki zgłoszone przez duńskie władze stanowią jedynie transpozycję odpowiednich środków proponowanych w wytycznych i nie wymagają zgłoszenia na mocy art. 88 ust. 3 Traktatu WE.
- (75) Ponadto załączone do zgłoszenia rozporządzenie wykonawcze w znacznym stopniu odbiega od projektu ustawy, przedstawionego we wspomnianym wcześniej piśmie z dnia 21 stycznia 2008 r., istotnie rozszerzając zakres prac pogłębiarskich kwalifikujących się do otrzymania pomocy w porównaniu z tym, co przewidziano w projekcie ustawy, przesłanym wraz ze wspomnianym wcześniej zgłoszeniem. Wszczynając postępowanie, Komisja uznała, że postanowienia rozporządzenia wykonawczego nie stanowią nowej pomocy (ani pomocy przyznanej bezprawnie, ponieważ weszły już w życie), ale nadużycie istniejącej pomocy na mocy art. 16 rozporządzenia w sprawie pomocy państwa. Zatem istotnym rozdziałem rozporządzenia nie jest rozdział V w sprawie procedury dotyczącej istniejących programów pomocowych, jak założyły w swoich uwagach władze duńskie, ale rozdział IV dotyczący pomocy świadczonej niezgodnie z przeznaczeniem.
- (76) Komisja miała zatem pełne prawo wszcząć postępowanie wyjaśniające odnośnie do rozporządzenia wykonawczego.
- (77) W piątym akapicie sekcji 3.2 wytycznych określono warunki, na których można przyznać pomoc państwa dla prac pogłębiarskich w postaci ograniczenia kosztów pracy. W systemie DIS uwzględniono już warunki przewidujące, że marynarze muszą być marynarzami Wspólnoty zatrudnionymi na statkach morskich w rozumieniu trzeciego akapitu sekcji 3.2 wytycznych oraz że pogłębiarki muszą być zarejestrowane w państwie członkowskim.
- (78) Ponadto władze duńskie wyjaśniły w swoich uwagach do decyzji o wszczęciu postępowania, że do objęcia systemem DIS kwalifikują się wyłącznie pogłębiarki z własnym napędem oraz że z systemu DIS wyłączone są m.in. prace pogłębiarskie prowadzone w portach i fiordach oraz ich okolicach.
- (79) Odnośnie do warunku, który przewiduje, że pogłębiarki muszą wykonywać transport morski przez co najmniej 50 % swojego czasu pracy, Komisja stwierdza, że „transport morski” w przypadku prac pogłębiarskich zdefiniowany jest w szesnastym akapicie sekcji 3.1 wytycznych jako „transport urobku na głębokim morzu” i nie obejmuje „samego wydobycia lub pogłębiania”. W związku z powyższym Komisja stwierdza, że samo wydobycie lub pogłębianie nie jest objęte definicją prac pogłębiarskich kwalifikujących się do otrzymania pomocy opisanych we wspomnianym powyżej duńskim rozporządzeniu. Komisja stwierdza ponadto, że „przepłynięcie z miejsca wydobycia do miejsca rozładunku urobku” oraz „żegluga pomiędzy miejscami wydobycia” faktycznie stanowią transport urobku. Komisja akceptuje również fakt, że w transporcie morskim statki nie zawsze pływają z ładunkiem ze względu na nierównowagę panującą na pewnych szlakach handlowych. Logiczne jest zatem uznanie przez analogię, że „przepłynięcie statku z portu do miejsca wydobycia” oraz „przepłynięcie z miejsca rozładunku do portu” stanowi transport morski. Podobnie „rozładunek” jest nieodłącznym elementem transportu morskiego. Ponadto kiedy na żądanie organów władzy publicznej pogłębiarki świadczą pomoc na głębokim morzu, czas przeznaczony przez nie bezpośrednio i wyłącznie na tę pomoc liczy się do transportu morskiego.
- (80) Komisja stwierdza zatem, że działalność pogłębiarek określona w rozporządzeniu wykonawczym może być objęta systemem DIS, z wyjątkiem działalności związanej z „żeglugą w miejscach wydobycia”, której faktycznie nie można wyodrębnić od samych prac wydobywczych czy pogłębiarskich.
- (81) Komisja zaakceptowała również większość działalności zdefiniowanej przez duńskie władze we wspomnianym powyżej rozporządzeniu jako kwalifikującą się do objęcia systemem DIS w oparciu o wymienione poniżej elementy.
- (82) Prace pogłębiarskie wymagają zatrudniania wykwalifikowanych marynarzy, których obowiązuje to samo prawo pracy i ramy socjalne, co pozostałych marynarzy.
- (83) Pogłębiarki są statkami morskimi i muszą być poddawane takim samym kontrolom technicznym i kontrolom bezpieczeństwa, co statki przeznaczone do transportu morskiego.
- (84) Ponadto istnieje ryzyko przenoszenia działalności lądowej przez przedsiębiorstwa pogłębiarskie poza terytorium Wspólnoty w poszukiwaniu bardziej sprzyjającego klimatu fiskalnego oraz systemu ubezpieczeń społecznych, a następnie zmiany bander ich statków na tanie bandery.

(85) Komisja uznaje zatem, że system DIS może obejmować prace pogłębiarskie prowadzone na morzu zgodnie z definicją z rozporządzenia wykonawczego z wyjątkiem żegluga w miejscach wydobywania.

6.3. Ograniczenie terminu ważności decyzji Komisji w dziedzinie pomocy państwa

(86) Ostatnio Komisja nie akceptuje już bezterminowych programów pomocy państwa – ani zmian w takich programach – w związku z czym obecnie wymaga, by czas trwania zgłaszanych programów wynosił maksymalnie 10 lat.

(87) Zgodnie z obecną praktyką Komisja ma zatem obowiązek narzucić termin wygaśnięcia zgłoszonego środka pomocy. Komisja musi zatem postanowić, by władze duńskie ponownie powiadomiły o zmianie w systemie DIS ocenianym w niniejszej decyzji na mocy art. 88 ust. 3 Traktatu WE najpóźniej w terminie 10 lat od daty powiadomienia o niniejszej decyzji,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

1. Środki, których wprowadzenie na rzecz kablówców morskich przewiduje Dania, są zgodne ze wspólnym rynkiem w rozumieniu art. 87 ust. 1 Traktatu WE.

2. Środki wprowadzone przez Danię na rzecz pogłębiarek morskich są zgodne ze wspólnym rynkiem, pod warunkiem że żegluga w miejscach wydobywania nie będzie zaliczana do działalności kwalifikującej się do otrzymania pomocy.

Artykuł 2

Dania ma obowiązek ponownie zgłosić zmianę w systemie DIS ocenianym w niniejszej decyzji na mocy art. 88 ust. 3 Traktatu WE najpóźniej w terminie 10 lat od daty powiadomienia o niniejszej decyzji.

Artykuł 3

Niniejsza decyzja jest skierowana do Królestwa Danii.

Sporządzono w Brukseli, dnia 13 stycznia 2009 r.

W imieniu Komisji
Antonio TAJANI
Wiceprzewodniczący