

II

(Актове, приети по силата на Договорите за ЕО/Евратом, чието публикуване не е задължително)

РЕШЕНИЯ

КОМИСИЯ

РЕШЕНИЕ НА КОМИСИЯТА

от 13 януари 2009 година

относно държавна помощ С 22/07 (ex N 43/07) по отношение на разширяването до драгажни дейности и дейности по полагане на кабели на режима, който освобождава в Дания дружествата за морски транспорт от данъка върху дохода и от социалноосигурителните вноски на морски лица

(нотифицирано под номер C(2008) 8886)

(само текстът на датски език е автентичен)

(текст от значение за ЕИП)

(2009/380/ЕО)

КОМИСИЯТА НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ОБЩНОСТИ,

режим DIS). Режимът DIS беше позволен с Решение на Комисията от 13 ноември 2002 г. ⁽³⁾.

като взе предвид Договора за създаване на Европейската общност, и по-специално член 88, параграф 2, първа алинея от него,

(2) Изменението, за което беше внесено уведомление, е заведено като N 43/07. С писмо от 27 март 2007 г. ⁽⁴⁾ Дания предаде на Комисията новата информация, която беше поискана с писмо от 20 март 2007 г. ⁽⁵⁾.

като взе предвид Споразумението за Европейското икономическо пространство, и по-специално член 62, параграф 1, буква а) от него,

(3) С писмо с дата 10 юли 2007 г. ⁽⁶⁾ Комисията информира Дания за започването на официална процедура по разследване съгласно член 4, параграф 4 от Регламент (ЕО) № 659/1999 на Съвета от 22 март 1999 г. за установяване на подробни правила за прилагането на член 93 от Договора за ЕО ⁽⁷⁾, (наричан по-долу Регламент за процедурата за държавна помощ). Дания внесе мнението си с писмо с дата 5 септември 2007 г. ⁽⁸⁾.

като покани заинтересованите страни да представят мненията си в съответствие с посочената/посочените разпоредба/разпоредби ⁽¹⁾ и като взе предвид техните мнения,

като има предвид, че:

(4) Решението на Комисията да започне процедурата беше публикувано в *Официален вестник на Европейския съюз* ⁽⁹⁾. С това решение Комисията покани заинтересованите страни да внесат мнението си по разглежданите мерки.

1. ПРОЦЕДУРА

(1) С писмо от 15 януари 2007 г. ⁽²⁾ Дания уведоми Комисията за изменение на режима, който освобождава корабособствениците от плащането в Дания на данъка върху дохода на техните морски лица (така нареченият

⁽³⁾ Текстът на решението на официалния език по Дело N 116/98 се намира на следния интернет адрес: http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/transport-1998/nn116-98.pdf

⁽⁴⁾ Заведено под референтен номер TREN(2007) A/28077.

⁽⁵⁾ Заведено под референтен номер TREN(2007) D/306985.

⁽⁶⁾ Заведено под референтен номер C(2007) 3219 окончателен.

⁽⁷⁾ ОВ L 83, 27.3.1999 г., стр. 1.

⁽⁸⁾ Заведено под референтен номер TREN(2007) A/41561.

⁽⁹⁾ Вж. бележка под линия 1.

⁽¹⁾ ОВ С 213, 12.9.2007 г., стр. 22.

⁽²⁾ Заведено под референтен номер TREN(2007) A/21157.

- (5) Комисията получи мнения от следните заинтересовани страни: Европейската асоциация на драгажните предприятия, Асоциацията на корабособствениците от Европейската общност, Камарата на британските корабни превозвачи, Норвежката асоциация на корабособствениците, *Armateurs de France*, *Alcatel-Lucent* и Датската асоциация на корабособствениците. Комисията изпрати тези мнения до Дания, на която беше дадена възможност за реакция. Дания изпрати мнението си с писмо с дата 9 януари 2008 г. ⁽¹⁰⁾.

2. ПОДРОБНО ОПИСАНИЕ НА МЕРКИТЕ, ЗА КОИТО Е ВНЕСЕНО УВЕДОМЛЕНИЕ

- (6) Описанието на мерките, за които е внесено уведомление, вече беше направено в гореспоменатото решение от 10 юли 2007 г.

2.1. Описание на изменението на режима DIS, за което е внесено уведомление

- (7) Основната цел на мерките, за които е внесено уведомление (Проектозакон № L 110 (2006-07), раздел 11) е да се разшири така нареченият режим DIS, за да обхване екипажите на борда на съдове за полагане на кабели и за драгиране.
- (8) По отношение на съдовете за полагане на кабели, дейността им досега не е била в обхвата на режима DIS, въпреки че по датското законодателство беше разрешено да бъдат вписвани в регистъра DIS.
- (9) Дания желае отсега нататък да предоставя на корабите за полагане на кабели всички преимущества, свързани с режима DIS.
- (10) По отношение на съдовете за драгиране съществува заповед от 27 май 2005 г., която прилага режима DIS (наричана по-долу „заповедта“) и определя кое от драгажния отрасъл може да се счита за морски транспорт с оглед на установяването на правила за допускане на дейностите по драгиране. В съответствие с раздел 13 от заповедта следните дейности на драгажни съдове се считат за морски транспорт:

1. плаване между пристанището и мястото на добива;
2. плаване между мястото на добив и мястото, в което трябва да се разтоварят добитите материали, включително самото разтоварване;
3. плаване между мястото на разтоварване и пристанището;

4. плаване във и между местата на добив;

5. плаване за оказване на помощ по искане на обществени органи във връзка с почистване на нефтени разливи и др.

- (11) Съгласно съществуващото датско законодателство пясъчните драги не могат да се вписват в регистъра DIS. По тази причина пясъчните драги не изпълняват основните изисквания за прилагане на режима DIS. Тъй като, в допълнение, пясъчните драги до някаква степен се използват напр. за строителни работи в териториални води, Дания намира за трудно включването на пясъчни драги в общата схема за нетното възнаграждение. Вместо това Дания взе решение да облага с данъци лица, работещи на борда на пясъчни драги, съгласно общите правила за данъчно облагане и след това да възстановява данъци на собствениците на съдовете, когато изискванията за това са налице.

- (12) По този начин драгирането се обхваща непряко от режима DIS и ползва същите предимства като дружествата за морски транспорт, експлоатиращи съдове, вписани в регистъра DIS.

2.2. Описание на съществуващия режим DIS

- (13) Режимът DIS беше описан в по-горе споменатото Решение на Комисията от 10 юли 2007 г. ⁽¹¹⁾.
- (14) Съществуващият режим се състои в освобождаване на корабособствениците от плащането на социалноосигурителни вноски и данък върху дохода на техните морски лица, работещи на кораби, които са регистрирани в *Dansk Internationalt Skibsregister*, Датския международен регистър по корабоплаване (наричан по-долу „регистър DIS“), когато корабите се използват за търговски цели, свързани с превозването на пътници или стоки.
- (15) Комисията припомня, че регистърът DIS е въведен със Закон № 408 от 1 юли 1988 г. и е влязъл в сила на 23 август 1988 г. Предназначението му е да се бори с излизането от националния датски регистър в полза на трети страни.
- (16) Като условие при определяне на възнаграждението е да се вземе предвид освобождаването от данък. По този начин данъчното облекчение е за корабното дружество, а не за отделните морски лица.

⁽¹⁰⁾ Заведено под референтен номер TREN(2008) A/80508.

⁽¹¹⁾ Заведено под референтен номер C(2007) 3219 окончателен.

- (17) Независимо от всичко режимът DIS беше одобрен от Комисията на 13 ноември 2002 г.
- (18) Понастоящем Дания прилага също една друга схема в полза на операторите от морския транспорт: данъчната схема спрямо тонажа⁽¹²⁾.

2.3. Бюджет

- (19) Целият бюджет на режима DIS е около 600 млн. DKK.

3. ОСНОВАНИЯ ЗА ЗАПОЧВАНЕТО НА ПРОЦЕДУРА ПО РАЗСЛЕДВАНЕ

3.1. Съмнения относно съответствието на мерките по отношение на полагането на кабели

- (20) В решението си за започване на процедура Комисията счете, че следва да проучи потенциалните икономически ефекти, които въпросното разширение може да има върху съответния сектор. Въпросният сектор е полагането на далекосъобщителни или електрически кабели по морското дъно и поправянето на съществуващи кабели по дъното.
- (21) Комисията счете за невъзможно разделянето на дадено морско пътуване на части, едната от които попада в понятието морски транспорт, а другата е изключена от него. Тя беше по-скоро на мнение, че е необходимо всички видове морски дейности да бъдат цялостно оценени с цел да се направи заключение дали дадено разглеждано пътуване по море попада или не попада изцяло в понятието морски транспорт.
- (22) Вследствие Комисията изрази в решението за официално започване на процедурата мнението, че полагането на кабели в морето не може да бъде разглеждано като припокриващо услуга от морски транспорт и от ефективно полагане на кабели в морето.
- (23) Съдовете за полагане на кабели обикновено не транспортират кабелните макари от едно пристанище до друго или от пристанището до съоръжение в морето, което е определението за морски транспорт, посочено в Регламент (ЕИО) № 4055/86 на Съвета от 22 декември 1986 г. относно прилагането на принципа на свободното предоставяне на услуги по отношение на морския транспорт между държави-членки и между държави-членки и трети страни⁽¹³⁾ и в Регламент (ЕИО) № 3577/92 на Съвета от 7 септември 1992 г. относно прилагането на принципа за свободно предоставяне на услуги в областта на морския превоз в рамките на държавите-членки (морски каботаж)⁽¹⁴⁾. Вместо това съдовете за полагане на кабели полагат кабели, по поръчка на клиент, от определена точка на даден бряг

до определена точка на друг бряг. Поради това съдовете за полагане на кабели не изглеждат да предоставят преки услуги за морски транспорт по смисъла на тези регламенти на ЕО, т.е. превоза на стоки по море между кое да е пристанище на държава-членка и кое да е друго пристанище или съоръжение в морето на друга държава-членка. Дори ако такива съдове понякога превозват стоки по море, както е посочено в Регламент (ЕИО) № 4055/86 и в Регламент (ЕИО) № 3577/92, тази дейност, съответстваща на определението за морски транспорт, изглежда изцяло спомагателна за тяхната главна дейност, която се състои в полагане на кабели.

- (24) Освен това, Комисията отбеляза, че на този етап все още не е доказано, че дружествата от Общността за полагане на кабели страдат от същите ограничения, породени от конкуренцията, като тези на операторите на морски транспорт на световния пазар. Според Комисията не е ясно дали полагашите кабели дружества от Общността са изправени пред конкуренция, упражнявана от ползването на „удобен флаг“, каквато е типична за морския транспорт.

- (25) По тази причина Комисията счете в решението си за започване на процедура, че полагането на кабели не може да се счита за морски транспорт и вследствие не може да бъде допускана до държавна помощ за морски транспорт по смисъла на насоките на Общността за държавната помощ за морски транспорт (наричани по-долу „насоките“)⁽¹⁵⁾.

3.2. Съмнения относно съответствието на мерките по отношение на драгирането

- (26) Решението за започване на процедура посочва, че Комисията има сериозни съмнения дали драгажните дейности, обхванати от схемата, представляват морски транспорт по смисъла на насоките. Поради това Комисията счете, че не всички драгажни дейности подлежат на допускане до държавна помощ за морски транспорт.

4. МНЕНИЕ НА ДАНИЯ ОТНОСНО РЕШЕНИЕТО ЗА ЗАПОЧВАНЕ НА РАЗСЛЕДВАНЕ

4.1. Мнение относно полагането на кабели

- (27) По отношение на съдовете за полагане на кабели Дания подчертава, че в писмо с дата 11 август 2006 г.⁽¹⁶⁾ службите на Комисията уверяват Дания, че съдовете за полагане на кабели могат да бъдат обхванати от мерките за държавна помощ, ако е изпълнено изискването за 50 % морски транспорт.

⁽¹²⁾ Дело NN 116/98, одобрено с Решение на Комисията от 13 ноември 2002 г. Текстът на решението на официалния език се намира на следния интернет адрес: http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids/transport-1998/nn116-98.pdf

⁽¹³⁾ ОВ L 378, 31.12.1986 г., стр. 1.

⁽¹⁴⁾ ОВ L 364, 12.12.1992 г., стр. 7.

⁽¹⁵⁾ ОВ С 13, 17.1.2004 г., стр. 3.

⁽¹⁶⁾ Заведено под референтен номер TREN(2006) D/212345.

(28) Според Дания, Комисията е посочила, че дейностите по полагане на кабели биха могли да бъдат приравнени на морски транспорт по отношение на тази част от дейностите, представляваща превоза на кабелни макари от пристанището на товарене до мястото в открито море, където трябва да започне полагането, откъдето се подразбира, че съотношението на дейностите по морски транспорт към всички дейности следва да се изчислява въз основа на разстоянието, преплавано от съда без да полага кабели.

(29) В допълнение Дания подчертава, че не разбира защо в писмото си с дата 10 юли 2007 г. Комисията е с гледище, че полагането на кабели не може да бъде комбинация от морски транспорт и други дейности, и твърди, че това становище противоречи на писмото на службите на Комисията с дата 11 август 2006 г.

4.2. Мнение по отношение на драгирането

(30) Според Дания, насоките позволяват да се раздели цялата дейност на драгите на морски транспорт и на други дейности. Поради това Дания не разбира защо подобно разделяне не може да се направи за съдовете за полагане на кабели.

(31) Дания подчертава, че решението на Съда на Европейските общности по Дело С-251/04, споменато от Комисията в решението ѝ за започване на процедура, не променя базата за уверенията, дадени на Дания от Комисията с гореспоменатото писмо от 11 август 2006 г. Според Дания, Съдът е изяснил въпроса дали дейностите на буксирните съдове са обхванати от Регламент (ЕИО) № 3577/92, като заключението е, че не са. Дания счита, че въпросното съдебно решение няма отношение към прилагането на насоките към съдовете за полагане на кабели.

(32) Датските органи споменават, че насоките третира не само морския транспорт, както е определен в Регламент (ЕИО) № 4055/86 и Регламент (ЕИО) № 3577/92, но „... също, в отделни части, се отнасят до буксирането и драгирането.“

(33) Съгласно насоките поне 50 % от всички дейности да представляват морски транспорт, който според датските органи за драгите е определен в насоките като „... превоз по море на добити материали ...“. Според датските органи насоките следва да се тълкуват като определящи превоза по море на добити материали за морски транспорт.

(34) Дания оспорва също инициативата на Комисията едностранно да разшири обхвата на процедура по разследване, за да обхване области, които не са включени в уведом-

лението, предмет на разследването, което изглежда, че Комисията прави⁽¹⁷⁾. Според Дания в глава II от Регламента за процедурата за държавна помощ няма разпоредби за помощ, за която е внесено уведомление, които да позволяват на Комисията да включи вече съществуващи мерки за държавна помощ в разследването. Ако Комисията иска да разследва съществуващи мерки за държавна помощ, следва, според Дания, да го направи съгласно глава V от същия регламент, която е относно съществуващите мерки за помощ.

(35) Дания заявява, че е уведомила за измененията на 21 януари 2005 г. под формата на два проектозакона, които правителството е представило пред парламента на 12 януари 2005 г. (Проектозакон относно данъчното облагане на морски лица и Проектозакон за изменение на Закона за данък върху тонажа). Според Дания, въпросните два проектозакона може да се считат за одобрени от Комисията, поради следните две причини:

— Първо, защото, както се твърди от датските органи, Комисията не е отговорила в срока, определен от Регламента за процедурата за държавна помощ, на писмото на Постоянното представителство от 21 януари 2005 г.

— Второ, службите на Комисията впоследствие потвърдиха, че измененията са в съответствие с насоките.

(36) Поради това Дания твърди, че Законът за данъчното облагане на морски лица във варианта си от пролетта на 2005 г. представлява одобрена мярка за държавна помощ съгласно законодателството на ЕС.

(37) Поради това Дания стига до заключението, че процедурата по разследване може само да обхваща очевидно единствената мярка, за която е внесено уведомление, т.е. възможното включване в схемата DIS на морските лица на борда на съдовете за полагане на кабели.

(38) По отношение на драгажните съдове датското правителство посочва, че на 13 декември 2006 г. е приело Закона за изменение на Закона за данъчното облагане на морски лица. Уведомление за текста, изменящ закона за данъчното облагане на въпросните морски лица, беше внесено на 15 януари 2007 г.

(39) Дания счита, че превозът в дълбоки води на добитите материали е морски транспорт за целите на насоките. Поради това драгите са обхванати от насоките, независимо от съдържанието на Регламент (ЕИО) № 4055/86 и на Регламент (ЕИО) № 3577/92, когато драгите извършват морски транспорт (определен, според Дания, с „превоз по море на добити материали“) през поне 50 % от експлоатационното им време.

⁽¹⁷⁾ Съобщение на Комисията за пресата IP/07/1047 от 10 юли 2007 г.

(40) Датските органи добавят, че дейности при „ограничен морски трафик“ не са обхванати от датските схеми за държавна помощ. „Ограничен морски трафик“ се разбира като дейности, например в пристанища и фиорди. Изкопни или драгажни работи във и около пристанища и фиорди поради това попадат винаги извън обхвата на режима DIS. Същото важи в случаите, когато даден съд стои неподвижен.

(41) Датските органи обясняват, че на практика, изкопни и драгажни работи (най-) често се извършват с роторни екскаватори, които нямат собствени двигатели и по тази причина също попадат извън обхвата на режима DIS. Самоходни съдове могат да бъдат включени. Въпреки това съдове, използвани за строителни дейности в морето, също са изключени от режима DIS. Под строителни дейности се разбира строителство и ремонт на пристанища, вълноломи, мостове, нефтени платформи, паркове за добив на електроенергия от вятъра и други съоръжения в морето.

5. ЗАБЕЛЕЖКИ, ИЗРАЗЕНИ ОТ ЗАИНТЕРЕСОВАНИТЕ СТРАНИ

5.1. Европейска асоциация на драгажните предприятия (EUDA)

(42) Според EUDA, Комисията е въвела много по-строг режим за държавната помощ за драгажни дейности, отколкото е било при насоките от 1997 г. Като поддържа целите за запазването на драгажен флот в Общността, EUDA изразява загриженост по два общи въпроса:

— На първо място, EUDA подкрепя гледището, че морският сектор на европейския драгажен отрасъл следва да може да се ползва от държавна помощ съгласно насоките във всички случаи, когато е изправен пред конкуренцията на съдове от трети страни.

— На второ място, EUDA счита, че държавна помощ, одобрена от Комисията въз основа на насоките, не следва да налага ненужна административна тежест на морския сектор от европейския драгажен отрасъл.

5.2. Асоциация на корабособствениците от Европейската общност (ECSA)

(43) ECSA счита, че подходът на Комисията е твърде теоретичен и не взема предвид целите и съдържанието на насоките.

(44) Според ECSA, още в насоките като предварително условие е определено, че значителна част от драгажната дейност се състои от морски транспорт. ECSA поддържа, че драгажните съдове и съдовете за полагане на кабели превозват съответно добити материали и кабели от точка А до точка В. В този смисъл точката на товарене и точката на разтоварване, според ECSA, нямат значение.

(45) ECSA подчертава, че обхватът на транспортните дейности на драгите и съдовете за полагане на кабели според насоките е в пълно съответствие с целите на насоките, тъй като тези специализирани съдове също оперират на глобален пазар при остра глобална конкуренция и в рамките на глобален пазар на труда.

5.3. Камара на британските корабни превозвачи

(46) Камарата на британските корабни превозвачи подчертава, че насоките признават, че подлежащите и неподлежащите на включване дейности на драгите биха могли наистина да се извършват от един и същ кораб и поради това трябва да се диференцират. Поради това Камарата на британските корабни превозвачи изразява загриженост спрямо изявлението, че „Комисията счита за невъзможно разделянето на дадена дейност на части, едната от които попада в понятието за морски транспорт, а другата е изключена от него“.

(47) Мнението на Камарата на британските корабни превозвачи е, че не е необходимо да се прави разлика между превоза на стоки или пътници, който се извършва от или до място, което е в списък на пристанища и съоръжения, и превоза до други определени точки в морето. Камарата е загрижена, че изглежда е въведено ново условие, свързано с целта, поради която се извършва превозът на товар или пътник. Поради това тя поддържа, че мотивът на клиента няма отношение към пригодността за включване на коработранспортна операция. Камарата на британските корабни превозвачи изяснява, че конкретното местоназначение на транспортираните материали се определя най-вече от клиента в съответствие с бъдещата му употреба и/или екологични или други лицензии.

(48) По отношение на описанието на нормална експлоатация на съд за полагане на кабели, поместено в известието, публикувано в Официален вестник на Европейския съюз, Камарата на британските корабни превозвачи изразява несъгласие с предварителната оценка на Комисията: според нея, съдовете за полагане на кабели товарят състоящия се от кабели товар на клиента в пристанищни съоръжения и го превозват до поредица от други местонахождения, която може да включва други пристанища, където го доставят чрез прогресивно полагане на или в морското дъно.

5.4. Норвежка асоциация на корабособствениците

(49) Според Норвежката асоциация на корабособствениците Комисията следва да тълкува понятието „морски транспорт“ гъвкаво, имайки предвид че дружествата за полагане на кабели и за драгажни дейности имат същата международна подвижност и са подложени на същите сили, породени от глобалната конкуренция като класическия „морски транспорт“.

- (50) Според нея превозът и полагането на кабел от точка А до точка В е едновременна и интегрирана дейност, при която кабелът постепенно се „разтоварва“ на морското дъно.
- (51) По същия начин Норвежката асоциация на корабособствениците е на мнение, че превозът с цел освобождаване от калта, резултат от драгажна дейност, трябва да се счита за транспортиране дори ако мястото на драгиране и/или разтоварване не е нито пристанище, нито съоръжение в морето.

5.5. *Armateurs de France*

- (52) Според *Armateurs de France* морският транспорт не е дефиниран еднакво в Регламент (ЕИО) № 3577/92 и в Регламент (ЕИО) № 4055/86, на които се позовават насоките. Поради това определението за морски транспорт, касаещо въпроси на държавната помощ, не трябва да е същото като това, определено в регламентите. *Armateurs de France* поддържа, че въпреки всичко определението, дадено от Регламент (ЕИО) № 3577/92, не е изчерпателно. Според *Armateurs de France*, по този начин насоките не изключват дейностите по полагане на кабели и драгажните дейности.
- (53) Според мнението на *Armateurs de France* съдебното решение на Съда на Европейските общности от 11 януари 2007 г. по Дело С-251/04 няма отношение към въпросните дейности, тъй като не изключва дейностите по полагане на кабели и драгажните дейности от морския транспорт. *Armateurs de France* подчертава, че тези дейности не са услуги „свързани, съпътстващи или спомагателни за предоставянето на услуги за морски транспорт“ по смисъла на съдебното решение, а по-скоро представляват транспорт по море на стоки до или от съоръжения, разположени в морето.
- (54) *Armateurs de France* поддържа, че ако насоките трябваше да се тълкуват, така че само чистият морски транспорт да може да бъде допускан до помощ за морски транспорт, такова тълкуване на теория също би изключило от обхвата на насоките съдове, които пътуват празни по обратния път след превода на стоки. Тъй като насоките вече обхващат буксирните и драгажните съдове, в случай че повече от 50 % от дейността на буксирен съд през дадена година представлява морски транспорт, според *Armateurs de France* тази концепция трябва да се разпростре за всички обслужващи съдове като драги и тези за полагане на кабели.

5.6. *Alcatel-Lucent*

- (55) *Alcatel-Lucent* подчертава важността на съдовете за полагане на кабели за морския пазар на труда, имайки предвид изискването за високо ниво от технически знания в тази област. Според мнението на *Alcatel-Lucent* на съдовете за полагане на кабели работят най-квалифицираните работници на морския пазар на труда. Поради това, разширяването на режима DIS към обхващане на съдовете за полагане на кабели изпълнява целта на

държавна помощ за морски транспорт, както е определено в насоките, тъй като ще запази високото качество на наемането на работа в Европа за европейските морски служители. Поради кризата на пазара за далекосъобщения, флотът под флаг на Общността за полагане на далекосъобщителни кабели намаля от 80 до 35 съда, съревновавайки се със съдове, регистрирани под поудобен флаг.

- (56) Пазарът е глобален. В апогея на „интернет балона“ той достигна 100 000 km годишно, след това намаля до 20 000 km годишно между 2003 и 2006 г., а в момента приближава 50 000—70 000 km годишно.
- (57) Като се има предвид, че кабелните връзки включват презокеански пътувания и че най-големите съдове за полагане на кабели не могат да носят повече от 3 000 km кабелни макари, *Alcatel-Lucent* е на мнение, че най-значителната дейност на съдовете за полагане на кабели се състои в транспортиране на кабелни макари от завода за кабелни макари до точката в морето, в която кабелът ще бъде свързан и от която ще започне полагането му по морското дъно. Според *Alcatel*, съд за полагане на кабели попада в морския транспорт, имайки предвид постоянното разтоварване на товар по продължение на маршрута, като в същото време съдът извършва плаване. Поради това операция по полагане на кабели трябва да се счита като превоз на товар.
- (58) По мнението на *Alcatel-Lucent* Регламент (ЕИО) № 3577/92 и Регламент (ЕИО) № 4055/86 не ограничават строго видовете местоназначения в морето (между две пристанища или между пристанище и съоръжение в морето). Според *Alcatel-Lucent*, някаква точка в морето също следва да се счита за местоназначение, попадащо в насоките. Освен това би могло да се приеме, че с полагането на първия метър кабел по дъното на морето полагането на кабел става инсталация в морето и поради това последващото полагане на кабел е нищо друго освен превоз до тази инсталация в морето.
- (59) Съгласно *Alcatel-Lucent* решението от 11 януари 2007 г. на Съда на Европейските общности по Дело С-251/04 индиректно позволява разширяване на определението за морски транспорт дотолкова, доколкото то се покрива от целите на насоките. Според *Alcatel-Lucent* тяхната главна цел е запазване на съдовете под флаг от Общността и поддържане на конкурентен флот на световните пазари. Поради това дори ако дейностите по полагане на кабели се считат като предоставяне на услуга (съпътстваща или спомагателна за предоставянето на услуги по морски транспорт), насоките са приложими към дейностите по полагане на кабели, тъй като тези дейности също изпълняват целите на насоките.
- (60) *Alcatel-Lucent* накрая е на мнение, че с оглед на екологични съображения е важно да се поддържа голям флот от съдове за полагане на кабели, който е под флаг от Общността.

5.7. Датска асоциация на корабособствениците

- (61) Според Датската асоциация на корабособствениците полагането на кабели е дейност „самостоятелна сама по себе си“ и не е помощна услуга като буксирането, което решението от 11 януари 2007 г. на Съда на Европейските общности по Дело С-251/04 определя като необхванато от Регламент (ЕИО) № 3577/92 и Регламент (ЕИО) № 4055/86. Освен това Датската асоциация на корабособствениците счита, че е по-важно под внимание да се вземат целите на насоките. Поради това Датската асоциация на корабособствениците припомня, че европейският отрасъл на полагането на кабели осигурява работа на много морски лица в Европа. Освен това полагането на кабели може да спомогне за изработването на правила за безопасност и стандарти, както и за регистрирането на такива съдове в регистрите на Общността.
- (62) Датската асоциация на корабособствениците поддържа, че полагането на кабели е изложено на същите ограничения, породени от конкуренцията, като тези, изпитани от операторите на морски транспорт от Общността на световния пазар. Плаването между континенти също е задача на съдовете за полагане на кабели.
- (63) Освен това Датската асоциация на корабособствениците е на мнение, че датските правила относно драгирането на пясък се обхващат от насоките, вземайки предвид сходните текстове. Според Датската асоциация на корабособствениците изкопните работи не са обхванати от въпросното датско законодателство. Освен това драгирането подлежи на включване само когато е изпълнено изискването поне 50 % от съответната дейност да представлява морски транспорт.

5.8. Мнение на Дания относно забележките на трети страни

- (64) Коментирайки забележките, внесени от заинтересованите страни, датските органи отново изтъкват предишните си аргументи и наблягат на това, че всички заинтересовани страни са подкрепили обхващането на съдовете за полагане на кабели от насоките.

6. ОЦЕНКА НА МЕРКИТЕ

6.1. Полагане на кабели

- (65) Първо, Комисията отбелязва, че подобно на морския транспорт дейностите по полагане на кабели изискват квалифицирани морски лица, със сходни квалификации като на тези, работещи на борда на традиционни съдове за морски транспорт. Освен това тя отбелязва, че морските лица на борда на съдове за полагане на кабели са подчинени на същия трудов закон и социалноосигурителна рамка като другите морски лица.
- (66) Второ, Комисията признава, че съдовете за полагане на кабели са мореходни съдове и че са длъжни да преминат същия технически контрол и контрол за безо-

пасност като съдовете, предназначени за морски транспорт.

- (67) Трето, Комисията е съгласна, че съществува риск дружествата за полагане на кабели да пренасочат извън Общността дейностите си на сушата с цел намирането на по-удобни данъчни условия, като впоследствие сменят флага на съдовете си, преминавайки под удобен флаг. В този смисъл Комисията признава, че полагането на кабели по природа е глобален пазар.
- (68) Комисията в допълнение отбелязва, че разширяването на режима DIS, за да обхване дейностите по полагане на кабели в морето, ще спомогне да се запази заетостта в Общността на борда на мореходни съдове за полагане на кабели, управлявани от интересите на Дания.
- (69) Предиизвикателствата, пред които трябва да се изправи полагането на кабели от Общността по отношение на глобалната конкуренция и преместването на бреговите дейности, са сходни с тези на морския транспорт на Общността. В същата връзка, дейностите от Общността по полагане на кабели са предмет на същата правна среда в трудовата област, техническата област и областта на безопасността като морския транспорт на Общността. Най-накрая, са необходими квалифицирани и обучени морски лица, така както са необходими в морския транспорт.
- (70) Тези характеристики са характеристиките, които са в основата на насоките. Наистина, раздел 2.2, първа алинея от насоките споменава подобряването на безопасността на море, насърчаването на първа регистрация или преминаване в регистри на държавите-членки, приноса за консолидиране на морския сектор в държавите-членки, запазването и подобряването на морското ноу-хау и насърчаването на заетостта на европейски морски лица като главни цели за постигане. Такъв особено е случаят на държавна помощ под формата на намаляване на разходите, свързани с работната ръка (раздел 3.2 от насоките), считана като „социални мерки за подобряване на конкурентоспособността“ (вж. заглавието на раздел 3 от насоките).
- (71) Вследствие, въпреки че Комисията все още поддържа, че дейностите по полагане на кабели не попадат в определението за морски транспорт, както е определено в по-горе споменатите регламенти и в насоките, тя счита, че полагането на кабели следва да се свързва по аналогия с морския транспорт за целите на прилагане на раздел 3.2 от насоките и че по този начин полагането на кабели следва да се обхваща от областта на приложение на същата разпоредба.
- (72) По този начин Комисията прави заключението, че разширяването на режима DIS, за да обхване съдовете за полагане на кабели, би могло да се приеме, ако по аналогия се приложи раздел 3.2 от насоките към тези съдове, като по този начин това разширяване е в съответствие с общия пазар.

6.2. Драгиране

- (73) Комисията отхвърля аргумента, приведен от Дания, относно твърдяна злоупотреба с власт от страна на Комисията при отварянето от нея на процедура по разследване върху разпоредбите на режима DIS спрямо драгажната дейност. Споменатата по-горе заповед беше приложена към уведомлението: Комисията счита, че има също задължението да разгледа това приложение и да определи дали заповедта е била или не е била изменение на режима DIS, одобрен от Комисията в споменатото ѝ по-горе решение от 12 декември 2002 г. по Дело NN 116/98, и на мерките, за които Дания е уведомила Комисията през 2005 г. за адаптиране на режима DIS към насоките от 2004 г.
- (74) В допълнение, Комисията отхвърля обвинението, че двата проектозакона са били одобрени с писмото на службите на Комисията от 18 май 2005 г. Това писмо дава да се разбере, че приемането от държава-членка на подходящи мерки, предложени от Комисията посредством насоките, не следва да се счита, от процедурна гледна точка, за уведомяване на нова помощ или за изменение на съществуваща помощ. В горепосочения отговор Комисията също дава да се разбере, че мерките, внесени от датските органи, изцяло представляват транспониране на подходящите мерки, предложени в насоките, и не се нуждаят от уведомяване съгласно член 88, параграф 3 от Договора за ЕО.
- (75) Освен това заповедта, приложена към уведомлението, значително се отклонява от проектозакона, внесен с по-горе споменатото писмо от 21 януари 2008 г., като разширява много силно обхвата на подлежащите на включване драгажни дейности, отвъд предвиденото в проектозакона, изпратен при споменатото по-горе внасяне. При откриването на разследване Комисията счете разпоредбите на заповедта не като нова помощ (и незаконна помощ, тъй като вече са били в сила), а като злоупотреба с вече съществуваща помощ съгласно член 16 от Регламента за процедурата за държавна помощ. Поради това съответната глава от регламента не е глава V за процедурата по отношение на съществуващи схеми за помощ, както е възприето от датските органи в тяхното мнение, а глава IV за процедурата по отношение на злоупотреба с помощ.
- (76) Поради това Комисията има пълното право да открие процедура по разследване по отношение на заповедта.
- (77) Раздел 3.2, пета алинея от насоките определя условията, при които държавна помощ под формата на намаления на разходите за работна ръка може да бъде дадена за драгажни дейности. Условията, че морските лица трябва да са морски лица от Общността, работещи на борда на море по смисъла на раздел 3.2, трета алинея от насоките, и че драгите трябва да са регистрирани в държава-членка, са тези от режима DIS.
- (78) В допълнение в мнението си по решението за започване датските органи дават да се разбере, че само самоходните драги подлежат на включване в режима DIS и че наред с другото драгажни дейности, извършвани във и около пристанища и фиорди, са изключени от режима DIS.
- (79) По отношение на условието, че драгите трябва да извършват морски транспорт по море през най-малко 50 % от времето в експлоатация, Комисията отбелязва, че „морски транспорт“ в случая на драгиране се определя от раздел 3.1, шестнадесета алинея от насоките като „превозът в дълбоки води на добити материали“ и изключва „добиването или драгирането на такива“. В този контекст Комисията констатира, че добиването или драгирането, като такива, са изключени от определението за подлежащи на включване драгажни дейности, както са описани в споменатата по-горе датска заповед. Комисията освен това счита, че „плаването между мястото на добив и мястото, в което трябва да се разтоварят добитите материали“ и „плаване между места на добив“ наистина са превоз на добити материали. Комисията също приема, че в морския транспорт корабите невинаги плават натоварени поради неравномерности по някои търговски маршрути. Поради това е логично да се приеме по аналогия, че „плаване между пристанището и мястото на добив“ и „плаване между мястото на разтоварване и пристанището“ са морски транспорт. По сходен начин „разтоварване“ е присъщо за морския транспорт. Накрая, когато драгажни съдове предоставят помощ в дълбоки води по искане на публични органи, времето, което те прекарват пряко и изключително за тази дейност, е от полза на морския транспорт.
- (80) Поради това Комисията стига до заключението, че дейностите на драгажните съдове, както са определени от заповедта, могат да се ползват от режима DIS с изключение на дейности, съответстващи на „плаване в местата на добив“, което не може да се отличи от добиване или драгиране като такива.
- (81) Приемането от Комисията на повечето дейности, определени от датските органи в гореспоменатата заповед като подлежащи на включване в режима DIS, също се основава на следните елементи.
- (82) Драгирането изисква квалифицирани морски лица, обхванати от същото трудово право и социална рамка като другите морски лица.
- (83) Драгите са мореходни съдове и са длъжни да преминават същия технически контрол и контрол за безопасност като съдовете, предназначени за морски транспорт.
- (84) Накрая, съществува риск драгажните дружества да пренасочат извън Общността дейностите си на сушата с цел намирането на по-удобни данъчни условия и социалноосигурителни режими, като впоследствие сменят флага на съдовете си, преминавайки под удобен флаг.

(85) Поради това Комисията счита, че режимът DIS може да се приложи към драгирането в морето, както е дефинирано в заповедта, с изключение на плаването в местата на добиване.

6.3. Ограничение на срока на валидност на решенията на Комисията в сферата на държавната помощ

(86) В последната си практика Комисията повече не одобрява безсрочни режими за държавна помощ, или изменения към тях, и поради това сега изисква схемите да бъдат изпращани уведомления за продължителност максимално от 10 години.

(87) По тази причина Комисията е длъжна, в съответствие с настоящата си практика, да наложи прекратяване на мярката, за която е изпратено уведомление. Впоследствие Комисията трябва да реши датските органи отново да уведомят за изменението на схемата DIS, оценено в настоящото решение съгласно член 88, параграф 3 от Договора за ЕО, най-късно 10 години след датата на уведомлението за настоящото решение,

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

Член 1

1. Мерките, които Дания възнамерява да приведе в действие в полза на мореходните съдове за полагане на кабели са

съвместими с общия пазар по смисъла на член 87, параграф 1 от Договора за ЕО.

2. Мерките, приведени в действие от Дания в полза на мореходните драгажни съдове, са съвместими с общия пазар, при положение че плаването в местата на добив е изключено от подлежащите на включване дейности.

Член 2

Дания трябва отново да уведоми за измененията на схемата DIS, оценени в настоящото решение съгласно член 88, параграф 3 от Договора за ЕО, до десет години от датата на уведомлението за настоящото решение.

Член 3

Адресат на настоящото решение е Кралство Дания.

Съставено в Брюксел на 13 януари 2009 година.

За Комисията

Antonio TAJANI

Заместник-председател