

## II

(Retsakter vedtaget i henhold til traktaterne om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab/Euratom, hvis offentliggørelse ikke er obligatorisk)

## AFGØRELSER OG BESLUTNINGER

## KOMMISSIONEN

## KOMMISSIONENS BESLUTNING

af 13. januar 2009

**om statsstøtte C 22/07 (ex N 43/07) om udvidelse af den ordning, som fritager rederier i Danmark for betaling af indkomstskat og socialsikringsbidrag for søfolk, til at omfatte sandsugnings- og kabellægningsaktiviteter**

(meddelt under nummer K(2008) 8886)

(Kun den danske udgave er autentisk)

(EØS-relevant tekst)

(2009/380/EF)

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER HAR —

blev godkendt ved Kommissionens beslutning af 13. november 2002 <sup>(3)</sup>.

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 88, stk. 2, første afsnit,

(2) Den anmeldte ændring er registreret under nr. N 43/07. Ved brev af 27. marts 2007 <sup>(4)</sup> fremsendte Danmark yderligere oplysninger, som Kommissionen havde anmodet om i brev af 20. marts 2007 <sup>(5)</sup>.

under henvisning til aftalen om Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde, særlig artikel 62, stk. 1, litra a),

(3) Ved brev af 10. juli 2007 <sup>(6)</sup> underrettede Kommissionen Danmark om sin beslutning om at indlede en formel undersøgelsesprocedure (i det følgende benævnt »Kommissionens beslutning om at indlede en formel undersøgelsesprocedure«) i medfør af artikel 4, stk. 4, i Rådets forordning (EF) nr. 659/1999 af 22. marts 1999 om fastlæggelse af regler for anvendelsen af EF-traktatens artikel 93 <sup>(7)</sup> (i det følgende benævnt »procedureforordningen om statsstøtte«). Danmark fremsatte sine bemærkninger ved brev af 5. september 2007 <sup>(8)</sup>.

efter at have opfordret interesserede parter til at fremsætte deres bemærkninger i overensstemmelse med ovennævnte bestemmelser <sup>(1)</sup> og under hensyntagen til disse bemærkninger, og

ud fra følgende betragtninger:

(4) Kommissionens beslutning om at indlede en formel undersøgelsesprocedure blev offentliggjort i *Den Europæiske Unions Tidende* <sup>(9)</sup>. Med denne beslutning opfordrede Kommissionen interesserede parter til at fremsætte deres bemærkninger til de pågældende foranstaltninger.

## 1. SAGSFORLØB

(1) Ved brev af 15. januar 2007 <sup>(2)</sup> anmeldte Danmark over for Kommissionen en ændring af den ordning, hvorefter rederier i Danmark fritages for at betale indkomstskat for deres søfolk (den såkaldte »DIS-ordning«). DIS-ordningen

<sup>(3)</sup> Teksten til beslutningen i sag N 116/98 findes på det officielle sprog på følgende internetadresse: [http://ec.europa.eu/community\\_law/state\\_aids/transport-1998/nn116-98.pdf](http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/transport-1998/nn116-98.pdf)

<sup>(4)</sup> Registreret under reference TREN(2007) A/28077.

<sup>(5)</sup> Registreret under reference TREN(2007) D/306985.

<sup>(6)</sup> Registreret under reference K(2007) 3219 endelig.

<sup>(7)</sup> EFT L 83 af 27.3.1999, s. 1.

<sup>(8)</sup> Registreret under reference TREN(2007) A/41561.

<sup>(9)</sup> Jf. fodnote 1.

<sup>(1)</sup> EUT C 213 af 12.9.2007, s. 22.

<sup>(2)</sup> Registreret under reference TREN(2007) A/21157.

- (5) Kommissionen modtog bemærkninger fra følgende interesserede parter: European Dredgers' Association, European Community Ship-owners Association, Chamber of British Shipping, Norges Rederiforbund, Armateurs de France, Alcatel-Lucent og Danmarks Rederiforening. Kommissionen videresendte bemærkningerne til de danske myndigheder og gav dem lejlighed til at tage stilling til dem. Danmark fremsendte sine kommentarer ved brev af 9. januar 2008 <sup>(10)</sup>.

## 2. DETALJERET BESKRIVELSE AF DE ANMELDTE FORANSTALTNINGER

- (6) De anmeldte foranstaltninger er allerede beskrevet i Kommissionens beslutning om at indlede en formel undersøgelsesprocedure.

### 2.1. Beskrivelse af den anmeldte ændring af DIS-ordningen

- (7) Hovedformålet med de anmeldte foranstaltninger (lovforslag L 110 (2006-07), § 11) er at udvide den såkaldte DIS-ordning, så den også omfatter mandskabet ombord på kabelskibe og sandsugere.
- (8) Hvad kabelskibe angår, har deres aktiviteter indtil nu ikke været støtteberettigede under DIS-ordningen, selv om det efter dansk lovgivning var muligt at registrere kabelskibe i Dansk Internationalt Skibsregister (i det følgende benævnt »DIS-registeret«).
- (9) Danmark ønsker fra nu af at inddrage kabelskibe fuldt ud i DIS-ordningen.
- (10) Hvad sandsugere angår, er det i bekendtgørelse af 27. maj 2005 om gennemførelse af DIS-ordningen (i det følgende benævnt »bekendtgørelsen«) specificeret, hvad der udgør søtransport for sandsugere med henblik på at fastlægge regler for sandsugningsaktiviteters støtteberettigelse. I henhold til bekendtgørelsens § 13 regnes følgende sandsugningsaktiviteter for at være søtransport:

1) sejlads mellem havn og indvindingsplads

2) sejlads mellem indvindingsplads og det sted, hvor de indvundne materialer skal losses, herunder selve losningen

3) sejlads mellem lossested og havn

4) sejlads på og mellem indvindingspladser

5) sejlads ved assistance på foranledning af offentlig myndighed i forbindelse med oprydning efter olieudslip m.v.

- (11) Efter gældende dansk ret kan sandsugere ikke registreres i DIS-registeret. Sandsugere kan derfor ikke opfylde de grundlæggende betingelser for at anvende DIS-ordningen. Eftersom sandsugere desuden i et vist omfang anvendes til f.eks. konstruktionsarbejder i søterritoriet, har det været vanskeligt for Danmark at inkludere sandsugere i den generelle nettolønsordning. I stedet har Danmark besluttet at beskatte personer, som arbejder ombord på disse fartøjer i henhold til de almindelige beskatningsregler og derefter refundere skatten til rederierne, når betingelserne herfor er opfyldt.

- (12) Det vil sige, at sandsugning indirekte er omfattet af DIS-ordningen og nyder de samme fordele, som gælder for rederier, hvis skibe er registreret i DIS-registeret.

### 2.2. Beskrivelse af den nuværende DIS-ordning

- (13) DIS-ordningen er beskrevet i Kommissionens beslutning af 10. juli 2007 <sup>(11)</sup> om at indlede en formel undersøgelsesprocedure.
- (14) Den gældende ordning består i, at rederne fritages for at betale socialsikringsbidrag og indkomstskat for deres søfolk, som arbejder ombord på skibe, der er registreret i DIS-registeret, når skibene anvendes til kommerciel transport af passagerer eller gods.
- (15) Kommissionen henviser til, at DIS-registeret blev indført ved lov nr. 408 af 1. juli 1988 og trådte i kraft den 23. august 1988. Det blev indført for at standse udflagningen fra det danske register til tredjelande.
- (16) Det er en betingelse, at der tages hensyn til skattefritagelsen ved fastsættelsen af lønnen. Skattefordelen tilfalder således rederiet og ikke den enkelte søfarende.

<sup>(10)</sup> Registreret under reference TREN(2008) A/80508.

<sup>(11)</sup> Registreret under reference C(2007) 3219.

- (17) DIS-ordningen blev ikke desto mindre godkendt af Kommissionen den 13. november 2002.
- (18) Danmark anvender i øjeblikket én anden støtteordning inden for søtransport, nemlig tonnageskatteordningen <sup>(12)</sup>.

### 2.3. Budget

- (19) Ordningen har et samlet budget på ca. 600 mio. DKK.

## 3. BEGRUNDELSE FOR INDLEDNING AF UNDERSØGELSESPROCEDUREN

### 3.1. Tvivl om støttens forenelighed med fællesmarkedet for så vidt angår kabellægning

- (20) I Kommissionens beslutning om at indlede en formel undersøgelsesprocedure anførte Kommissionen, at det burde undersøges, hvilke potentielle økonomiske virkninger den påtænkte udvidelse ville have på den berørte sektor. Den berørte sektor er udlægning og reparation af tele- eller el-kabler på havbunden.
- (21) Kommissionen anså det for umuligt at inddrage en given sørejse i dele, hvoraf nogle er omfattet af begrebet søtransport, medens andre ikke er det. Kommissionen var snarere af den opfattelse, at det — som for alle andre maritime aktiviteter — var nødvendigt at foretage en samlet vurdering og derefter konkludere, om en given sørejse fuldt ud er omfattet af definitionen på søtransport.
- (22) På dette grundlag gav Kommissionen i sin beslutning om at indlede en formel undersøgelsesprocedure udtryk for det synspunkt, at udlægning af kabler i havet ikke kan siges at være en kombination af søtransport og udlægning af kabler i havet.
- (23) Kabelskibe foretager normalt ikke transport af kabeltromler fra havn til havn eller fra en havn til et offshoreanlæg, hvilket er definitionen på søtransport i Rådets forordning (EØF) nr. 4055/86 af 22. december 1986 om anvendelse af princippet om fri udveksling af tjenesteydelser på søtransportområdet <sup>(13)</sup> og i Rådets forordning (EØF) nr. 3577/92 af 7. december 1992 om anvendelse af princippet om fri udveksling af tjenesteydelser inden for søtransport i medlemsstaterne (cabotagesejlad) <sup>(14)</sup>. Kabelskibe udlægger i stedet på en klients anmodning kabler fra et punkt på en kyst til et andet

punkt på en anden kyst. Kabelskibe synes derfor ikke at levere nogen direkte søtransporttjenester som omhandlet i disse forordninger, det vil sige befording af passagerer og gods med skib mellem en havn i en medlemsstat og en havn eller et offshoreanlæg i en anden medlemsstat. Selv om sådanne fartøjer til tider kan befordre gods til søs, som fastsat i forordningerne, synes denne aktivitet at være underordnet fartøjets hovedaktivitet, som er kabeludlægning.

- (24) Herudover bemærkede Kommissionen, at der endnu ikke var belæg for at antage, at kabellægningsvirksomheder, der er etableret i Fællesskabet, var underlagt de samme konkurrencemæssige begrænsninger som søtransportvirksomheder på verdensmarkedet. Ifølge Kommissionen er det ikke klart, om Fællesskabets kabellægningsvirksomheder på grund af konkurrenter, der sejler under bekvemmelighedsflag, befinder sig i samme konkurrencesituation som søtransportsektoren.
- (25) Kommissionen var således i sin beslutning om at indlede en formel undersøgelsesprocedure i tvivl om, hvorvidt kabellægning kan anses for at udgøre søtransport og derfor måske ikke er berettiget til statsstøtte i overensstemmelse med EU-retningslinjer for statsstøtte til søtransportsektoren (i det følgende »retningslinjerne«) <sup>(15)</sup>.

### 3.2. Tvivl om støttens forenelighed med fællesmarkedet for så vidt angår sandsugning

- (26) I Kommissionens beslutning om at indlede en formel undersøgelsesprocedure hedder det, at Kommissionen er stærkt i tvivl om, hvorvidt alle sandsugningsaktiviteter, der er omfattet af ordningen, udgør søtransport i henhold til retningslinjerne. Kommissionen var således af den opfattelse, at ikke alle disse sandsugningsaktiviteter nødvendigvis er berettigede til statsstøtte til søtransport.

## 4. BEMÆRKNINGER FRA DANMARK OM BESLUTNINGEN OM INDLEDNING AF UNDERSØGELSEN

### 4.1. Bemærkninger vedrørende kabellægning

- (27) Med hensyn til kabelskibe understreger de danske myndigheder, at Kommissionen i et brev af 11. august 2006 <sup>(16)</sup> over for Danmark havde tilkendegivet, at kabelskibe ville kunne omfattes af statsstøtteforanstaltningerne, hvis kravet om 50 % søtransport er opfyldt.

<sup>(12)</sup> Støtte N 116/98, godkendt ved Kommissionens beslutning af 13.11.2002. Beslutningens tekst findes på det officielle sprog på følgende internetadresse: [http://europa.eu.int/comm/secretariat\\_general/sgb/state\\_aids/transport-1998/nn116-98.pdf](http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids/transport-1998/nn116-98.pdf)

<sup>(13)</sup> EFT L 378 af 31.12.1986, s. 1.

<sup>(14)</sup> EFT L 364 af 12.12.1992, s. 7.

<sup>(15)</sup> EUT C 13 af 17.1.2004, s. 3.

<sup>(16)</sup> Registreret under reference TREN(2006) D/212345.

- (28) Ifølge de danske myndigheder erklærede Kommissionen, at kabellægning kunne sidestilles med søtransport for den del af aktiviteterne, der omfatter transport af kabeltromler fra afskibningshavnen til det sted på det åbne hav, hvor kabellægningen skal påbegyndes, idet andelen af søtransportaktiviteter i forhold til de samlede aktiviteter skulle beregnes ud fra den afstand, skibet tilbagelægges uden kabellægning.
- (29) Desuden understreger de danske myndigheder, at de ikke har forstået, hvorfor Kommissionen i sit brev af 10. juli 2007 mener, at kabellægning ikke kan være en kombination af søtransport og andre aktiviteter, og fastholder, at denne opfattelse er i strid med Kommissionens brev af 11. august 2006.

#### 4.2. Bemærkninger vedrørende sandsugning

- (30) Ifølge Danmark er det efter retningslinjerne for sandsugeres vedkommende muligt at opdele de samlede aktiviteter i søtransport og andet. De danske myndigheder finder det uforståeligt, at en tilsvarende opdeling ikke skulle kunne foretages for kabelskibe.
- (31) Danmark fremhæver, at Domstolens dom af 11. januar 2007 i sag C-251/04, som Kommissionen omtaler i sin beslutning om at indlede undersøgelsesproceduren, ikke ændrer ved grundlaget for den forsikring, Kommissionen havde givet Danmark ved brev af 11. august 2006. Ifølge de danske myndigheder afklarede Domstolen spørgsmålet om, hvorvidt slæbebåde var omfattet af forordning (EØF) nr. 3577/92, idet den konkluderede, at de ikke var omfattet af forordningen. Efter de danske myndigheders opfattelse har den pågældende dom ingen relevans for anvendelsen af retningslinjerne på kabelskibe.
- (32) De danske myndigheder henviser til, at retningslinjerne ikke alene gælder for søtransport som defineret i forordning (EØF) nr. 4055/86 og forordning (EØF) nr. 3577/92, men »... også i bestemte tilfælde for bugsering og opmudrings/sandsugningsaktiviteter«.
- (33) I henhold til retningslinjerne er det et krav, at mindst 50 % af samtlige aktiviteter udgør søtransport, som for sandsugeres vedkommende ifølge de danske myndigheder er defineret i retningslinjerne som »... transport på havet af opgravede materialer ...«. Ifølge de danske myndigheder bør retningslinjerne fortolkes således, at transport på havet af opgravede materialer skal anses for søtransport.
- (34) Danmark sætter også spørgsmålstegn ved Kommissionens initiativ til ensidigt at udvide undersøgelsesproceduren til områder, som ikke er omfattet af den anmeldelse, der er genstand for den undersøgelse, Kommissionen synes at være i færd med at gennemføre<sup>(17)</sup>. Ifølge

de danske myndigheder indeholder kapitel II i procedureforordningen om statsstøtte ingen bestemmelser om anmeldt støtte, der giver Kommissionen mulighed for at indlemme allerede eksisterende statsstøtteforanstaltninger i undersøgelsen. Ønsker Kommissionen at undersøge allerede eksisterende støtteordninger, bør dette efter Danmarks opfattelse ske efter bestemmelserne i forordningens kapitel V om proceduren vedrørende eksisterende støtteordninger.

- (35) Danmark bemærker, at det den 21. januar 2005 anmeldte ændringerne af DIS-ordningen i form af to lovforslag, som regeringen havde fremsat i Folketinget den 12. januar 2005 (forslag til lov om beskatning af søfolk og forslag til lov om ændring af tonnageskatte-loven). Ifølge de danske myndigheder kunne de to lovforslag anses for godkendt af Kommissionen af følgende to grunde:
- For det første reagerede Kommissionen ifølge de danske myndigheder ikke på brevet af 21. januar 2005 fra Den Faste Repræsentation inden for den frist, der er fastsat i procedureforordningen om statsstøtte.
  - For det andet bekræftede Kommissionen efterfølgende, at ændringerne var i overensstemmelse med retningslinjerne.
- (36) Danmark gør derfor gældende, at loven om beskatning af søfolk i dens affattelse fra foråret 2005 er en godkendt statsstøtteforanstaltning i henhold til fællesskabsretten.
- (37) Danmark konkluderer derfor, at den iværksatte undersøgelsesprocedure kun kan omfatte den angiveligt eneste anmeldte foranstaltning, nemlig den mulige inddragelse af søfolk om bord på kabelskibe under DIS-ordningen.
- (38) Med hensyn til sandsugere anfører den danske regering, at den vedtog loven om ændring af loven om beskatning af søfolk den 13. december 2006. Denne ændring af loven om beskatning af søfolk blev anmeldt den 15. januar 2007.
- (39) Efter de danske myndigheders opfattelse skal transport på havet af opgravede materialer betragtes som søtransport som omhandlet i retningslinjerne. Sandsugere er derfor omfattet af retningslinjerne uanset indholdet af forordning (EØF) nr. 4055/86 og (EØF) nr. 3577/92, hvis sandsugere udfører søtransport (ifølge Danmark defineret som »transport på havet af opgravede materialer«) i mindst 50 % af deres driftstid.

<sup>(17)</sup> Kommissionens pressemeddelelse IP/07/1047 af 10.7.2007.

(40) De danske myndigheder tilføjer, at virksomhed i såkaldt begrænset fart ikke er omfattet af de danske statsstøtteordninger. Ved »begrænset fart« forstås bl.a. virksomhed i havne og fjorde. Udgravnings- eller opmudringsarbejder i og omkring havne eller i fjorde falder således altid uden for DIS-ordningen. Det samme gælder i tilfælde, hvor et skib ligger stationært.

(41) De danske myndigheder forklarer, at udgravnings- og opmudringsarbejder i praksis ofte(st) foretages med såkaldte spandkædegravere, som ikke har egne fremdrivningsmidler, og som også af denne grund falder uden for DIS-ordningen. Skibe med egne fremdrivningsmidler kan omfattes af ordningen. Imidlertid er skibe beskæftiget med entreprenørmæssig virksomhed til søs også udelukket fra DIS-ordningen. Ved entreprenørmæssig virksomhed forstås bygning og reparation af havne, moler, broer, olieinstallationer, vindmølleparker og andre havanlæg.

## 5. BEMÆRKNINGER FRA INTERESSEREDE PARTER

### 5.1. European Dredging Association (EUDA)

(42) Ifølge EUDA har Kommissionen indført en langt strengere statsstøtteordning for sandsugningsaktiviteter end under EF-retningslinjer for statsstøtte til søtransportsektoren<sup>(18)</sup>. EUDA, der støtter målet om at bevare en flåde af sandsugere i Fællesskabet, giver udtryk for følgende opfattelse:

— For det første støtter EUDA det synspunkt, at det maritime kompleks, den europæiske sandsugningsindustri udgør, bør kunne modtage statsstøtte efter retningslinjerne i alle tilfælde, hvor det er udsat for konkurrence fra skibe fra tredjelande.

— For det andet mener EUDA, at statsstøtte, der er godkendt af Kommissionen på grundlag af retningslinjerne, ikke bør indebære unødige administrative byrder for dette maritime kompleks.

### 5.2. European Community Shipowners' Association (ECSA)

(43) ECSA mener, at Kommissionen er meget teoretisk i sin tilgang og ikke tager hensyn til retningslinjernes målsætninger og indhold.

(44) Ifølge ECSA er det allerede en forudsætning i retningslinjerne, at en væsentlig del af sandsugningsaktiviteterne består af søtransport. ECSA mener, at sandsugere og kabelskibe transporterer hhv. opgravede materialer og kabler fra punkt A til B. I denne sammenhæng er

læsnings- og losningsstedet irrelevant efter ECSA's mening.

(45) ECSA understreger, at det er helt i overensstemmelse med retningslinjernes målsætninger, at retningslinjerne omfatter sandsugeres og kabelskibes transportaktiviteter, da disse specialiserede skibe også opererer på et globalt marked præget af hård konkurrence og på et globalt arbejdsmarked.

### 5.3. Chamber of British Shipping

(46) Chamber of British Shipping understreger, at det i retningslinjerne erkendes, at sandsugeres støtteberettigede og ikke-støtteberettigede aktiviteter udmærket kan udføres af det samme skib og derfor må differentieres. Chamber of British Shipping udtrykker derfor betænkelighed ved erklæringen, hvorefter »Kommissionen anser det for umuligt at inddele en given aktivitet i dele, hvoraf nogle er omfattet af begrebet søtransport, medens andre ikke er det«.

(47) Ifølge Chamber of British Shipping er det ikke nødvendigt at sondre mellem på den ene side gods- eller passagertransport, der foregår til eller fra et sted, som optræder på en liste over havne og anlæg, og på den anden side den samme transport til andre nærmere bestemte steder på havet. Chamber of British Shipping frygter, at der er ved at blive indført en ny betingelse, som vedrører formålet med en given transport af gods eller passagerer. Det fastholder, at kundens motiv ikke har betydning for, om en given transportoperation er støtteberettiget eller ej. Chamber of British Shipping gør det klart, at det specifikke bestemmelsessted for det transporterede materiale oftest fastsættes af kunden i overensstemmelse med dennes fremtidige miljø- eller andre licenser.

(48) Med hensyn til beskrivelsen af et kabelskibs normale drift i meddelelsen offentliggjort i *Den Europæiske Unions Tidende* kan Chamber of British Shipping ikke tilslutte sig Kommissionens foreløbige vurdering: Ifølge denne laster kabelskibe deres kundes kabellast i havneanlæg og transporterer den til en række andre steder, som kan omfatte andre havne, hvor den leveres, efterhånden som den lægges på eller nedpules i havbunden.

### 5.4. Norges Rederiforbund

(49) Ifølge Norges Rederiforbund bør Kommissionen fortolke begrebet »søtransport« fleksibelt, da kabellægnings- og sandsugningsvirksomheder har den samme internationale mobilitet og er underlagt de samme globale konkurrencekræfter som konventionel »søtransport«.

<sup>(18)</sup> EFT C 205 af 5.7.1997, s. 5.



- (50) Efter Norges Rederiforbunds opfattelse er transport og nedlægning af et kabel fra punkt A til punkt B en samtidig og integreret operation, hvor kablet gradvis »losses« på havbunden.
- (51) Norges Rederiforbund bemærker tillige, at transport med sigte på bortskaffelse af slam fra en sand/slamsugningsoperation må betragtes som transport, selv om sandsugnings-og/eller lossestedet hverken er en havn eller et havanlæg.

### 5.5. Armateurs de France

- (52) Ifølge Armateurs de France er søtransport ikke defineret ens i forordning (EØF) nr. 4055/86 og (EØF) nr. 3577/92, som der henvises til i retningslinjerne. Definitionen på søtransport i relation til statsstøtte behøver derfor ikke at være den samme som definitionen i forordningerne. Armateurs de France mener, at definitionen i forordning (EØF) nr. 3577/92 ikke desto mindre skal forstås som værende ikke-udtømmende. Ifølge Armateurs de France udelukker retningslinjerne således ikke kabellægning og sandsugning.
- (53) Armateurs de France mener ikke, at Domstolens dom af 11. januar 2007 i sag C-251/04 er relevant for de pågældende aktiviteter, da den ikke vedrører kabellægning eller sandsugning. Armateurs de France understreger, at disse aktiviteter ikke er tjenesteydelser, »der er relateret til, forbundet med eller underordnet leveringen af tjenesteydelser inden for søtransport«, som omhandlet i dommen, men snarere udgør transport på havet af varer til eller fra havanlæg.
- (54) Armateurs de France fastholder, at hvis retningslinjerne skulle fortolkes derhen, at kun ren søtransport kan modtage støtte til søtransport, ville en sådan fortolkning i teorien betyde, at også skibe, der rejser tomme tilbage efter at have transporteret varer, falder uden for retningslinjerne. Da retningslinjerne allerede omfatter bugserings- og sandsugningsskibe, hvis over 50 % af en slæbebåds faktiske virksomhed i et givet år udgør søtransport, burde dette begreb ifølge Armateurs de France udvides til at dække alle servicefartøjer såsom sandsugere og kabelskibe.

### 5.6. Alcatel-Lucent

- (55) Alcatel-Lucent understreger kabelskibenes betydning på det maritime arbejdsmarked i betragtning af de krav til avanceret teknisk viden, der gør sig gældende på dette område. Ifølge Alcatel-Lucent beskæftiger kabelskibene de bedst kvalificerede arbejdstagere på det maritime arbejdsmarked. Udvidelsen af DIS-ordningen til kabelskibe

opfylder derfor målet for statsstøtte til søtransport som defineret i retningslinjerne, da det vil bevare kvalitetsarbejdspladser i Europa for europæiske arbejdstagere i søfartssektoren. Som følge af krisen på telemarkedet er flåden af EF-flagede telekabelskibe dalet fra 80 til 35 skibe, som konkurrerer med skibe under bekvemmelighedsflag.

- (56) Markedet er globalt. Det nåede op på 100 000 km pr. år, da internetboblen var på sit højeste, og dalede dernæst til 20 000 km pr. år mellem 2003 og 2006 og nærmer sig nu 50 000-70 000 km pr. år.
- (57) I betragtning af, at kabelforbindelser kan strække sig fra den ene side af havet til den anden, og at de største kabelskibe kun kan rumme ca. 3 000 km kabeltromler, mener Alcatel-Lucent, at kabelskibenes hovedvirksomhed består i at transportere kabeltromler fra kabeltromlefabrikken til det sted på havet, hvor kablet skal tilsluttes, og hvorfra det vil blive nedlagt på havbunden. Ifølge Alcatel falder et kabelskib ind under søtransport som følge af den stadige løsning langs rejsruten. Kabelnedlægning skal derfor betragtes som fragtttransport.
- (58) Ifølge Alcatel-Lucent opstiller forordning (EØF) nr. 4055/86 og (EØF) nr. 3577/92 ikke strenge grænser for arten af bestemmelsessteder på havet (mellem to havne eller mellem en havn og et havanlæg). Efter Alcatel-Lucent's opfattelse bør et givet sted på havet også anses for at være et bestemmelsessted, som falder ind under retningslinjerne. Endvidere bør det tages i betragtning, at kabellægning efter nedlægning af den første meter på havbunden bliver til et offshoreanlæg, hvorved den efterfølgende kabellægning blot er transport til dette anlæg.
- (59) Ifølge Alcatel-Lucent giver Domstolens dom af 11. januar 2007 i sag C-251/04 indirekte mulighed for at udvide definitionen på søtransport, så længe den er omfattet af retningslinjernes målsætninger. Alcatel-Lucent er af den opfattelse, at retningslinjernes hovedformål er at bevare skibene under EF-flag og opretholde en konkurrence-dygtig flåde på verdensmarkederne. Selv om kabellægning anses for at være levering af en tjeneste (forbundet med eller underordnet leveringen af tjenesteydelser inden for søtransport), finder retningslinjerne anvendelse på kabellægning, eftersom kabellægning også opfylder retningslinjernes målsætninger.

- (60) Alcatel-Lucent er endelig af den opfattelse, at det af hensyn til miljøaspekterne er vigtigt at bevare en stor flåde af kabelskibe under EF-flaget.

### 5.7. Danmarks Rederiforening

- (61) Ifølge Danmarks Rederiforening er kabellægning en aktivitet »i sig selv« og ikke en tjenesteydelse som f.eks. bugsering, som i Domstolens dom af 11. januar 2007 i sag C-251/04 ansås for ikke at være omfattet af forordning (EØF) nr. 4055/86 og (EØF) nr. 3577/92. Endvidere mener Danmarks Rederiforening, at det er vigtigere at tage hensyn til retningslinjernes målsætninger. Danmarks Rederiforening henviser derfor til, at den europæiske kabellægningsindustri giver arbejde til mange søfolk i Europa. Desuden kan kabellægning bidrage til fastsættelsen af sikkerhedsregler og -standarder samt til registrering af disse skibe i Fællesskabets registre.
- (62) Danmarks Rederiforening er af den opfattelse, at kabellægning er underlagt de samme konkurrencemæssige begrænsninger, som finder anvendelse på Fællesskabets søtransportvirksomheder på verdensmarkedet. Kabelskibenes opgave består også i at sejle mellem kontinenterne.
- (63) Endvidere mener Danmarks Rederiforening, at de danske regler om sandsugning er omfattet af retningslinjerne, henset til at de har næsten samme ordlyd. Ifølge Danmarks Rederiforening er udgravning ikke omfattet af den pågældende danske lovgivning. Desuden er sandsugning kun støtteberettiget, hvis kravet om, at mindst 50 % af de pågældende aktiviteter udgør søtransport, er opfyldt.

### 5.8. Kommentarer fra de danske myndigheder til bemærkningerne fra interesserede parter

- (64) De danske myndigheder gentager i deres kommentarer til bemærkningerne fra de interesserede parter deres tidligere argumenter og understreger, at alle de interesserede parter har støttet deres synspunkt, hvorefter retningslinjerne omfatter kabellægning.

## 6. VURDERING AF FORANSTALTNINGERNE

### 6.1. Kabellægning

- (65) For det første bemærker Kommissionen, at kabellægning, ligesom søtransport, kræver kvalificerede søfolk med tilsvarende kvalifikationer som søfolk, der arbejder på traditionelle søtransportskibe. Den bemærker endvidere, at søfolk ombord på kabelskibe er underlagt de samme arbejds- og socialretlige betingelser som andre søfolk.
- (66) For det andet erkender Kommissionen, at kabelskibe er søgørende skibe, og at de skal underkastes samme tekniske og sikkerhedsmæssige kontrolforanstaltninger som søtransportskibe.

- (67) For det tredje medgiver Kommissionen, at der er fare for, at kabellægningsvirksomheder flytter deres landbaserede aktiviteter uden for Fællesskabet for at finde mildere skatteklimaler og derefter genflage deres skibe under bekvemmelighedsflag. I denne sammenhæng erkender Kommissionen, at kabellægning af natur er et globalt marked.
- (68) Kommissionen bemærker endvidere, at udvidelsen af DIS-ordningen til at omfatte kabellægningsaktiviteter til søs vil kunne bidrage til at bevare EF-beskæftigelse på søgørende kabelskibe, der kontrolleres af danske interesser.
- (69) Fællesskabets kabellægningsindustri står over for de samme udfordringer med hensyn til global konkurrence og udflytning af landbaserede aktiviteter som Fællesskabets søtransport. På samme måde er Fællesskabets kabellægningsaktiviteter underlagt de samme lovgivningsmæssige rammer, hvad angår arbejdsmæssige, tekniske og sikkerhedsmæssige betingelser, som Fællesskabets søtransport. Endelig er der ligesom inden for søtransport behov for kvalificerede og uddannede søfolk.
- (70) Det er disse forhold, der ligger til grund for retningslinjerne. I punkt 2.2, første afsnit, i retningslinjerne anføres således som de vigtigste målsætninger forbedring af sikkerheden til søs, fremme af indflagning eller genflagning i medlemsstaternes registre, medvirken til at underbygge det maritime kompleks i medlemsstaterne, bevarelse og forbedring af den maritime knowhow og fremme af beskæftigelsen blandt europæiske søfolk. Dette gælder navnlig statsstøtte i form af mindskelse af arbejdsrelaterede omkostninger (punkt 3.2 i retningslinjerne), der betragtes som »sociale foranstaltninger til forbedring af konkurrenceevnen« (jf. overskriften i punkt 3 i retningslinjerne).
- (71) Selv om Kommissionen stadig fastholder, at kabellægning ikke er omfattet af definitionen på søtransport som fastsat i forordning (EØF) nr. 4055/86 og (EØF) nr. 3577/92 og derfor heller ikke er omfattet af retningslinjerne, er det dens opfattelse, at kabellægning bør sidestilles med søtransport med henblik på anvendelse af punkt 3.2 i retningslinjerne, og at kabellægning derfor også bør omfattes af dette punkt i retningslinjerne.
- (72) Kommissionen konkluderer således, at udvidelsen af DIS-ordningen til også at omfatte kabelskibe bør godkendes ved at anvende punkt 3.2 i retningslinjerne analogt på de pågældende skibe, og at denne udvidelse er forenelig med fællesmarkedet.

## 6.2. Sandsugning

- (73) Kommissionen afviser de danske myndigheders argument, hvorefter den skulle have misbrugt sine beføjelser, da den indledte undersøgelsesproceduren for DIS-ordningen for så vidt angår bestemmelserne vedrørende sandsugning. Anmeldelsen var vedlagt bekendtgørelse af 27. maj 2005: Kommissionen mener, at den havde pligt til også at undersøge bekendtgørelsen for at kunne afgøre, om den udgjorde en ændring af DIS-ordningen som godkendt af Kommissionen i dennes beslutning af 12. december 2002 i sag NN 116/98 og af de foranstaltninger, Danmark havde meddelt Kommissionen i 2005 med henblik på at tilpasse DIS-ordningen til retningslinjerne.
- (74) Endvidere afviser Kommissionen påstanden om, at de to lovforslag var godkendt ved Kommissionens brev af 18. maj 2005. Dette brev gjorde det klart, at en medlemsstats godkendelse af passende foranstaltninger som foreslået af Kommissionen på grundlag af retningslinjerne ikke i proceduremæssig forstand bør betragtes som en anmeldelse af en ny støtteforanstaltning eller af en ændring af en eksisterende støtteforanstaltning. I sit svar gjorde Kommissionen det også klart, at de foranstaltninger, de danske myndigheder havde forelagt, kun bestod i en gennemførelse af de passende foranstaltninger, der er foreslået i retningslinjerne, og at det ikke var nødvendigt at anmelde dem i henhold til EF-traktatens artikel 88, stk. 3.
- (75) Desuden afviger bekendtgørelsen, som var vedlagt anmeldelsen, væsentligt fra det lovforslag, der blev fremsendt ved brev af 21. januar 2008, idet omfanget af støtteberettigede sandsugningsaktiviteter går betydeligt videre end fastsat i det lovforslag, der blev fremsendt ved nævnte brev. Ved indledningen af sin undersøgelse betragtede Kommissionen ikke bestemmelserne i bekendtgørelsen som en ny støtteforanstaltning (og ulovlig støtteforanstaltning, eftersom bekendtgørelsens bestemmelser allerede var trådt i kraft), men som misbrug af en eksisterende støtteforanstaltning, jf. artikel 16 i procedureforordningen om statsstøtte. Det relevante kapitel i forordningen er derfor ikke kapitel V om proceduren vedrørende eksisterende støtteordninger, som antaget af de danske myndigheder i deres bemærkninger, men kapitel IV om proceduren vedrørende misbrug af støtte.
- (76) Kommissionen var derfor fuldt berettiget til at indlede undersøgelsesproceduren i forhold til bekendtgørelsen.
- (77) Punkt 3.2, femte afsnit, i retningslinjerne opstiller betingelserne for ydelse af statsstøtte til sandsugningsaktiviteter i form af nedsættelse af arbejdsrelaterede omkostninger. Betingelserne, hvorefter søfolk skal være fællesskabsøfolk, der arbejder ombord på søgående skibe som omhandlet i retningslinjernes punkt 3.2, tredje afsnit, og sandsugningsfartøjerne skal være registreret i en medlemsstat, er de samme betingelser som i DIS-ordningen.
- (78) Desuden har de danske myndigheder i deres bemærkninger til Kommissionens beslutning om at indlede en formel undersøgelsesprocedure gjort det klart, at kun sandsugere med egen fremdrift kan omfattes af DIS-ordningen, og at bl.a. sandsugningsaktiviteter udført i og omkring havne og fjorde er udelukket fra DIS-ordningen.
- (79) Med hensyn til kravet om, at sandsugere skal udføre søtransport i mindst 50 % af deres driftstid, bemærker Kommissionen, at »søtransport« i forbindelse med sandsugning er defineret i punkt 3.1, 16. afsnit, i retningslinjerne som »transport på havet af opgravede materialer«, og at det ikke omfatter »opgravning eller opmudring som sådan«. I denne forbindelse bemærker Kommissionen, at opgravning eller sandsugning som sådan er udelukket fra definitionen på støtteberettigede sandsugningsaktiviteter som beskrevet i bekendtgørelsen af 27. maj 2005. Kommissionen anser endvidere »sejlads mellem indvindingsplads og det sted, hvor de indvundne materialer skal losses«, og »sejlads mellem indvindingspladser« for transport af opgravede materialer. Kommissionen medgiver også, at skibe inden for søtransport ikke altid sejler i læsset stand som følge af skævheder på visse handelsruter. Det er derfor logisk ved analogi at betragte »sejlads mellem havn og indvindingsplads« og »sejlads mellem lossested og havn« som søtransport. Tilsvarende er »losning« en integrerende del af søtransport. Endelig bemærkes, at når sandsugere yder assistance på havet på foranledning af offentlig myndighed, er den tid, de direkte og udelukkende bruger på at yde den assistance, til gavn for søtransporten.
- (80) Kommissionen konkluderer derfor, at sandsugningsaktiviteter som defineret i bekendtgørelsen kan omfattes af DIS-ordningen, dog ikke når det drejer sig om aktiviteter, der svarer til »sejlads på indvindingspladser«, som ikke kan skelnes fra opgravning eller sandsugning som sådan.
- (81) Kommissionens godkendelse af størstedelen af de aktiviteter, som de danske myndigheder i bekendtgørelse af 27. maj 2005 har defineret som værende omfattet af DIS-ordningen, bygger desuden på følgende forhold.
- (82) Sandsugning kræver kvalificerede søfolk, som er underlagt samme arbejds- og socialretlige betingelser som andre søfolk.
- (83) Sandsugere er søgående skibe, og de skal underkastes den samme tekniske og sikkerhedsmæssige kontrol som søtransportskibe.
- (84) Endelig er der fare for, at sandsugningsvirksomheder flytter deres landbaserede aktiviteter uden for Fællesskabet, hvor de kan finde mindre tyngende skatteklimaler og socialsikringsordninger, og at de derefter genflager deres skibe under bekvemmelighedsflag.



(85) Kommissionen mener således, at DIS-ordningen kan finde anvendelse på sandsugning på havet som defineret i bekendtgørelsen, dog ikke på sejladsskibe på indvindingspladser.

### 6.3. Begrænsning af gyldighedsperioden for Kommissionens beslutninger om statsstøtte

(86) Kommissionen godkender i sin seneste praksis ikke længere tidsbegrænsede statsstøtteordninger — eller ændringer hertil — og stiller derfor nu krav om, at ordningerne anmeldes for en varighed på højst ti år.

(87) I overensstemmelse med denne praksis bør Kommissionen i denne beslutning fastsætte en tidsfrist for den anmeldte foranstaltning. Kommissionen bør følgelig træffe bestemmelse om, at de danske myndigheder senest ti år efter datoen for meddelelsen af denne beslutning på ny skal anmelde ændringen til DIS-ordningen, jf. EF-traktatens artikel 88, stk. 3 —

VEDTAGET FØLGENDE BESLUTNING:

#### Artikel 1

1. De foranstaltninger, som Danmark påtænker at gennemføre til fordel for søgående kabelskibe, er forenelige med fællesmarkedet i henhold til EF-traktatens artikel 87, stk. 1.

2. De foranstaltninger, som Danmark har gennemført til fordel for søgående sandsugere, er forenelige med fællesmarkedet forudsat at sejladsskibe på indvindingspladser er udelukket fra de støtteberettigede aktiviteter.

#### Artikel 2

Danmark skal på ny anmelde den ændring af DIS-ordningen, som er genstand for denne beslutning i medfør af EF-traktatens artikel 88, stk. 3, senest ti år efter datoen for meddelelsen af denne beslutning.

#### Artikel 3

Denne beslutning er rettet til Kongeriget Danmark.

Udfærdiget i Bruxelles, 13. januar 2009.

På Kommissionens vegne  
Antonio TAJANI  
Næstformand