

II

(Actos adoptados en aplicación de los Tratados CE/Euratom cuya publicación no es obligatoria)

DECISIONES

COMISIÓN

DECISIÓN DE LA COMISIÓN

de 13 de enero de 2009

relativa a la ayuda estatal C 22/07 (ex N 43/07) sobre la extensión a las actividades de tendido de cables y dragado del régimen que exime a las empresas de transporte marítimo del pago del impuesto sobre la renta y las cotizaciones sociales de los trabajadores del mar en Dinamarca

[notificada con el número C(2008) 8886]

(El texto en lengua danesa es el único auténtico)

(Texto pertinente a efectos del EEE)

(2009/380/CE)

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

El régimen DIS fue autorizado por la Comisión el 13 de noviembre de 2002 ⁽³⁾.

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y, en particular, su artículo 88, apartado 2, párrafo primero,

(2) La modificación notificada fue registrada con el número N 43/07. Por carta de 27 de marzo de 2007 ⁽⁴⁾, Dinamarca remitió a la Comisión la información complementaria que esta había solicitado por carta de 20 de marzo de 2007 ⁽⁵⁾.

Visto el Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo y, en particular, su artículo 62, apartado 1, letra a),

(3) Por carta de 10 de julio de 2007 ⁽⁶⁾, la Comisión informó a Dinamarca de la incoación del procedimiento de investigación formal, con arreglo al artículo 4, apartado 4, del Reglamento n° 659/1999 del Consejo, de 22 de marzo de 1999, por el que se establecen disposiciones de aplicación del artículo 93 del Tratado CE ⁽⁷⁾ (en lo sucesivo, «el Reglamento de procedimiento»). Dinamarca envió sus comentarios por carta de 5 de septiembre de 2007 ⁽⁸⁾.

Después de haber emplazado a los interesados para que presentaran sus observaciones, de conformidad con los citados artículos ⁽¹⁾, y teniendo en cuenta dichas observaciones,

Considerando lo siguiente:

(4) La decisión de la Comisión de incoar el procedimiento se publicó en el *Diario Oficial de la Unión Europea* ⁽⁹⁾. Mediante esta decisión, la Comisión invitó a los interesados a presentar sus observaciones sobre las medidas en cuestión.

1. PROCEDIMIENTO

(1) Por carta de 15 de enero de 2007 ⁽²⁾, Dinamarca notificó a la Comisión una modificación del régimen que exime a los armadores en Dinamarca del pago del impuesto sobre la renta de sus tripulaciones (denominado régimen DIS).

⁽³⁾ El texto de la Decisión en el asunto N 116/98 está disponible en la lengua auténtica en el siguiente sitio web: http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/transport-1998/nn116-98.pdf

⁽⁴⁾ Registrada con la referencia TREN(2007) A/28077.

⁽⁵⁾ Registrada con la referencia TREN(2007) D/306985.

⁽⁶⁾ Registrada con la referencia C(2007) 3219 final.

⁽⁷⁾ DO L 83 de 27.3.1999, p. 1.

⁽⁸⁾ Registrada con la referencia TREN(2007) A/41561.

⁽⁹⁾ Véase la nota a pie de página 1.

⁽¹⁾ DO C 213 de 12.9.2007, p. 22.

⁽²⁾ Registrada con la referencia TREN(2007) A/21157.

- (5) La Comisión recibió observaciones de los siguientes interesados: la Asociación Europea de Dragado (EuDA), la Asociación de Armadores de la Comunidad Europea (ECSA), la Cámara de Navegación de Gran Bretaña, la Asociación de Armadores Noruegos, Armateurs de France, Alcatel-Lucent y la Asociación de Armadores Daneses. La Comisión transmitió estas observaciones a Dinamarca, dándole la oportunidad de expresarse al respecto. Dinamarca envió sus comentarios por carta de 9 de enero de 2008 ⁽¹⁰⁾.

2. DESCRIPCIÓN DETALLADA DE LAS MEDIDAS NOTIFICADAS

- (6) La descripción de las medidas notificadas figuraba ya en la citada decisión de 10 de julio de 2007.

2.1. Descripción de la modificación del régimen DIS notificada

- (7) El objetivo principal de las medidas notificadas [Ley n° L 110 (2006-07), Sección 11] es hacer extensivo el llamado régimen DIS a los marinos que trabajan a bordo de buques cableros y dragas.
- (8) En cuanto a los buques cableros, si bien conforme a la legislación danesa podían inscribirse en el registro DIS, hasta ahora sus actividades no podían acogerse al régimen DIS.
- (9) Dinamarca desea que, a partir de ahora, los buques cableros puedan también aprovechar todas las ventajas del régimen DIS.
- (10) Por lo que se refiere a las dragas, un Decreto de 27 de mayo de 2005 de aplicación del régimen DIS (en lo sucesivo, «el Decreto») especifica qué actividades de dragado pueden considerarse transporte marítimo a fin de establecer unas normas de subvencionabilidad de tales actividades. Según el capítulo 13 del Decreto, se consideran transporte marítimo las actividades siguientes de las dragas:

- 1) la navegación entre el puerto y el lugar de extracción;
- 2) la navegación entre el lugar de extracción y el lugar donde se han de descargar los materiales extraídos, incluida la propia descarga;
- 3) la navegación entre el lugar de descarga y el puerto;

- 4) la navegación en los lugares de extracción o entre ellos;

- 5) la navegación efectuada para proporcionar asistencia a instancia de las autoridades públicas en operaciones tales como limpieza tras un vertido de hidrocarburos, etc.

- (11) De acuerdo con la normativa danesa vigente, las dragas de arena no pueden inscribirse en el DIS de Dinamarca, por lo que no cumplen las condiciones básicas para optar al régimen DIS. Como, además, estas dragas se utilizan en cierta medida para trabajos como, por ejemplo, obras de construcción en aguas territoriales, a Dinamarca le era difícil incluirlas en el régimen general de salarios netos. Por ello optó por que los trabajadores de este tipo de dragas tributaran con arreglo a las normas fiscales generales, restituyendo posteriormente el impuesto al armador, una vez se cumplieran las condiciones para ello.

- (12) De este modo, las actividades de dragado están cubiertas indirectamente por el régimen DIS y se benefician de las mismas ventajas que las empresas de transporte marítimo que utilizan buques inscritos en el registro DIS.

2.2. Descripción del régimen DIS actual

- (13) El régimen DIS se describía en la citada Decisión de la Comisión de 10 de julio de 2007 ⁽¹¹⁾.
- (14) El régimen existente consiste en la exención (en beneficio del armador) del pago de las contribuciones sociales y del impuesto sobre la renta de los marinos que trabajan a bordo de buques inscritos en el *Dansk Internationalt Skibsregister*, el registro naval internacional de Dinamarca, denominado en lo sucesivo registro DIS, cuando los buques se dedican al transporte comercial de pasajeros o de mercancías.
- (15) La Comisión recuerda que el registro DIS se introdujo mediante la Ley n° 408 de 1 de julio de 1988 y entró en vigor el 23 de agosto de 1988. Su objetivo era combatir el cambio de pabellón del registro nacional danés a terceros países.
- (16) Una de las características del régimen es que la exención tributaria se contabiliza al fijar los salarios. Por tanto, la ventaja fiscal se otorga a la compañía marítima y no a los marinos en sí.

⁽¹⁰⁾ Registrada con la referencia TREN(2008) A/80508.

⁽¹¹⁾ Registrada con la referencia C(2007) 3219 final.

- (17) Con todo, la Comisión aprobó el régimen DIS el 13 de noviembre de 2002.
- (18) En la actualidad, Dinamarca está aplicando otro régimen en favor de los operadores de transporte marítimo, a saber, el régimen fiscal sobre el tonelaje ⁽¹²⁾.

2.3. Presupuesto

- (19) El presupuesto total del régimen DIS es de unos 600 millones de coronas danesas (DKK).

3. RAZONES PARA LA INCOACIÓN DEL PROCEDIMIENTO DE INVESTIGACIÓN

3.1. Dudas sobre la compatibilidad de las medidas en lo que respecta al tendido de cables

- (20) En su decisión de incoar el procedimiento, la Comisión sostuvo que debía examinar los efectos económicos potenciales de la extensión en cuestión para el sector afectado. El sector afectado es el tendido y la reparación de cables de telecomunicaciones o de energía en el fondo marino.
- (21) La Comisión consideraba imposible dividir una determinada travesía marítima en dos partes, una comprendida en el concepto de transporte marítimo y otra no. Más bien pensaba que era necesario efectuar una evaluación global de todas las categorías de actividades marítimas para determinar si una travesía marítima concreta podía ser considerada íntegramente transporte marítimo.
- (22) Por tanto, en su decisión de incoar el procedimiento de investigación formal, la Comisión declaró que el tendido de cables en el mar no podía calificarse de superposición de un servicio de transporte marítimo y del propio tendido de cables en el mar.
- (23) Los buques cableros normalmente no transportan bobinas de cable de un puerto a otro, o de un puerto a una instalación mar adentro, con arreglo a las definiciones del transporte marítimo establecidas en el Reglamento (CEE) n° 4055/86 del Consejo, de 22 de diciembre de 1986, relativo a la aplicación del principio de libre prestación de servicios al transporte marítimo entre Estados miembros y entre Estados miembros y terceros países ⁽¹³⁾ y en el Reglamento (CEE) n° 3577/92, de 7 de diciembre de 1992, por el que se aplica el principio de libre prestación de servicios a los transportes marítimos dentro de los Estados miembros (cabotaje marítimo) ⁽¹⁴⁾. Lo que normalmente hacen estos buques es tender cables, a instancia de un cliente, desde un determinado punto situado en una costa a otro punto situado en otra costa. Así pues, los buques cableros no parecen prestar servicios directos de transporte marítimo en el sentido de estos Reglamen-

tos de la CE, es decir, transportar productos por mar entre cualquier puerto de un Estado miembro y cualquier puerto o instalación situada sobre la plataforma continental de otro Estado miembro. Si bien estos buques pueden ocasionalmente efectuar transporte de mercancías por mar con arreglo a los Reglamentos (CEE) n° 4055/86 y (CEE) n° 3577/92, esta actividad acorde con la definición de transporte marítimo parece ser meramente auxiliar respecto de su actividad principal, que consiste en el tendido de cables.

- (24) Por otro lado, la Comisión señaló que en aquel momento aún no se había probado que las empresas de tendido de cables establecidas en la Comunidad sufrieran la misma presión competitiva en el mercado mundial que los operadores de transporte marítimo. Según la Comisión, no estaba claramente determinado que los operadores de tendido de cable de la Comunidad debieran enfrentarse, con la misma intensidad que en el caso del transporte marítimo, a la competencia de buques bajo pabellón de conveniencia.
- (25) Así pues, en su decisión de incoar el procedimiento, la Comisión sostuvo que el tendido de cables no podía ser considerado transporte marítimo, por lo que no podía optar a las ayudas estatales en favor del transporte marítimo con arreglo a las Directrices comunitarias sobre ayudas estatales al transporte marítimo (en lo sucesivo, «las Directrices») ⁽¹⁵⁾.

3.2. Dudas sobre la compatibilidad de las medidas en lo que respecta al dragado

- (26) En la decisión de incoación del procedimiento, la Comisión manifestó serias dudas de que todas las actividades de dragado comprendidas en el régimen constituyeran transporte marítimo con arreglo a las Directrices. La Comisión, por tanto, consideró que no todas estas actividades de dragado podían optar a las ayudas estatales para el transporte marítimo.

4. COMENTARIOS DE DINAMARCA SOBRE LA DECISIÓN DE INCOACIÓN DEL PROCEDIMIENTO DE INVESTIGACIÓN FORMAL

4.1. Comentarios con respecto al tendido de cables

- (27) En relación con los buques cableros, Dinamarca subraya que los servicios de la Comisión, en una carta con fecha de 11 de agosto de 2006 ⁽¹⁶⁾, aseguraron a Dinamarca que estos buques pueden beneficiarse de las medidas de ayuda estatal en cuestión siempre y cuando se cumpla el requisito de que el 50 % de sus actividades constituyan transporte marítimo.

⁽¹²⁾ Asunto NN 116/98, aprobado mediante la Decisión de la Comisión de 13 de noviembre de 2002. El texto de la Decisión está disponible en la lengua auténtica en el siguiente sitio web: http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids/transport-1998/nn116-98.pdf

⁽¹³⁾ DO L 378 de 31.12.1986, p. 1.

⁽¹⁴⁾ DO L 364 de 12.12.1992, p. 7.

⁽¹⁵⁾ DO C 13 de 17.1.2004, p. 3.

⁽¹⁶⁾ Registrada con la referencia TREN(2006) D/212345.

- (28) Según Dinamarca, la Comisión declaró que las actividades de tendido de cables pueden equipararse a actividades de transporte marítimo en lo que respecta a la parte de tales actividades correspondiente al transporte de bobinas de cable desde el puerto de embarque hasta el punto de alta mar en el que fuera a iniciarse el tendido de cables, lo que implica que el porcentaje de actividades marítimas sobre el conjunto de actividades debe calcularse sobre la base de la distancia que recorre el buque sin tender un cable.
- (29) Además, Dinamarca asegura no comprender por qué la Comisión, en su carta de 10 de julio de 2007, declaró que el tendido de cables no puede ser una combinación de transporte marítimo y otras actividades, y alega que esta opinión se contradice con la carta de los servicios de la Comisión de 11 de agosto de 2006.

4.2. Comentarios con respecto al dragado

- (30) Según Dinamarca, las Directrices permiten dividir el conjunto de las actividades de las dragas entre las de transporte marítimo y otras actividades. Por tanto, Dinamarca no entiende por qué no puede establecerse una división similar con respecto a los buques cableros.
- (31) Dinamarca resalta que la sentencia del Tribunal de Justicia en el asunto C-251/04 mencionada por la Comisión en su decisión de incoación del procedimiento no altera el fundamento de las garantías que ofreció la Comisión a Dinamarca en la citada carta de 11 de agosto de 2006. A su juicio, el Tribunal aclaró la cuestión de si las actividades de los buques remolcadores entran en el ámbito de aplicación del Reglamento (CEE) n° 3577/92, concluyendo que no. Dinamarca considera que la sentencia no resulta pertinente a efectos de la aplicación de las Directrices a los buques cableros.
- (32) Las autoridades danesas indican que las Directrices no solo son aplicables a las actividades de transporte marítimo tal como se definen en el Reglamento (CEE) n° 4055/86 y en el Reglamento (CEE) n° 3577/92, sino que «[...] algunos capítulos también hacen referencia al remolque y al dragado».
- (33) De acuerdo con las Directrices, como mínimo el 50 % de todas las actividades constituyen transporte marítimo, lo que, respecto a las dragas, se define en las Directrices, según las autoridades danesas, como «el transporte por mar de materiales extraídos». De acuerdo con las autoridades danesas, las Directrices deben interpretarse en el sentido de que califican el transporte por mar de materiales extraídos como transporte marítimo.
- (34) Asimismo, Dinamarca rebate la iniciativa de la Comisión de ampliar unilateralmente el alcance de un procedimiento de investigación a ámbitos que no están incluidos

en la notificación que constituye el objeto de la investigación, como parece estar haciendo la Comisión ⁽¹⁷⁾. En su opinión, no hay ninguna disposición en el capítulo II del Reglamento de procedimiento, dedicado a las ayudas notificadas, que permita a la Comisión incluir en la investigación medidas de ayuda estatal ya existentes. Si la Comisión desea investigar medidas de ayuda estatal existentes debería hacerlo, según Dinamarca, con arreglo al capítulo V de dicho Reglamento, relativo a los regímenes de ayudas existentes.

- (35) Dinamarca alega que el 21 de enero de 2005 notificó las modificaciones en forma de dos leyes que el Gobierno había sometido al Parlamento el 12 de enero de 2005 (Ley de fiscalidad de los marinos y Ley de modificación de la Ley de fiscalidad sobre el tonelaje). A su juicio, las dos leyes en cuestión pueden considerarse aprobadas por la Comisión por las dos siguientes razones:

— en primer lugar, según aseguran las autoridades danesas, la Comisión no reaccionó a la carta de la Representación Permanente de 21 de enero de 2005 dentro del plazo establecido en el Reglamento de procedimiento,

— en segundo lugar, los servicios de la Comisión confirmaron posteriormente que las modificaciones se ajustaban a las Directrices.

- (36) Por tanto, Dinamarca sostiene que la Ley de fiscalidad de los marinos, en su versión de la primavera de 2005, constituye una medida de ayuda estatal aprobada con arreglo a la normativa de la UE.
- (37) Así pues, Dinamarca concluye que el procedimiento de investigación únicamente puede cubrir la —supuestamente única— medida notificada, es decir, la posible inclusión en el régimen DIS de los marinos que trabajan a bordo de buques cableros.
- (38) En relación con las dragas, el Gobierno danés indica que el 13 de diciembre de 2006 adoptó la Ley de modificación de la Ley de fiscalidad de los marinos, modificación que fue notificada el 15 de enero de 2007.
- (39) Dinamarca considera que el transporte por alta mar de materiales extraídos constituye transporte marítimo a efectos de las Directrices. En consecuencia, las dragas entran en el ámbito de aplicación de las Directrices, con independencia del contenido de los Reglamentos (CEE) n° 4055/86 y (CEE) n° 3577/92, cuyas actividades incluyen el transporte marítimo (definido, según Dinamarca, como «el transporte por alta mar de materiales extraídos»), en lo que respecta a más del 50 % de su tiempo de funcionamiento.

⁽¹⁷⁾ Véase el comunicado de prensa IP/07/1047, de 10 de julio de 2007.

- (40) Las autoridades danesas añaden que las actividades de «tráfico marítimo limitado» no están cubiertas por los regímenes daneses de ayudas estatales. Se entiende por «tráfico marítimo limitado» las actividades en puertos y fiordos, por ejemplo. Por tanto, los trabajos de excavación o de dragado en puertos y fiordos, o alrededor de ellos, quedan en todos los casos fuera del ámbito de aplicación del régimen DIS. Lo mismo es aplicable cuando un buque no está navegando.
- (41) Las autoridades danesas explican que, en la práctica, los trabajos de excavación y dragado muy a menudo se efectúan utilizando dragas de rosario que no tienen motor propio, por lo que quedan fuera del ámbito de aplicación del régimen DIS. Los buques con fuerza motriz propia pueden quedar amparados por el régimen. No obstante, los empleados en «actividades de contratación» en el mar también quedan excluidos del régimen DIS. Se entiende por «actividades de contratación» la construcción y reparación de puertos, malecones, puentes, plataformas petrolíferas, parques eólicos y otras instalaciones en el mar.

5. OBSERVACIONES DE LOS INTERESADOS

5.1. Asociación Europea de Dragado (European Dredging Association, EuDA)

- (42) Según la EuDA, la Comisión ha introducido un régimen mucho más estricto para las ayudas estatales a las actividades de dragado que el establecido en las Directrices de 1997. Al tiempo que respalda el objetivo de mantener una flota de dragado en la Comunidad, la EuDA expresa dos preocupaciones de orden general:
- en primer lugar, coincide en que el segmento marítimo de la industria europea del dragado debería poder beneficiarse de ayudas estatales con arreglo a las Directrices siempre que esté expuesta a la competencia de buques de terceros países,
 - en segundo lugar, considera que la ayuda estatal aprobada por la Comisión sobre la base de las Directrices no debería imponer cargas administrativas indebidas al segmento marítimo de la industria europea del dragado.

5.2. Asociación de Armadores de la Comunidad Europea (European Community Shipowners' Association, ECSA)

- (43) La ECSA sostiene que el planteamiento de la Comisión es muy teórico y no toma en consideración los objetivos y el contenido de las Directrices.
- (44) En opinión de la ECSA, las propias Directrices establecen como requisito previo que una parte sustancial de la actividad de dragado consista en transporte marítimo. La ECSA sostiene que las dragas y los buques cableros transportan respectivamente materiales extraídos y cables

del punto A al punto B. A juicio de esta asociación, desde esta perspectiva, los lugares de carga y de descarga son irrelevantes.

- (45) La ECSA subraya que la inclusión de las actividades de transporte de las dragas y los buques cableros en el ámbito de aplicación de las Directrices está en plena consonancia con los objetivos de las Directrices, ya que estos buques especializados operan también en un mercado mundial con una competencia feroz y un mercado laboral de dimensión mundial.

5.3. Cámara de Navegación de Gran Bretaña (Chamber of British Shipping)

- (46) La Cámara de Navegación de Gran Bretaña subraya que las Directrices reconocen que, en la práctica, una misma draga puede efectuar actividades subvencionables y no subvencionables, por lo que deben diferenciarse unas de otras. Así pues, esta organización expresa su preocupación por la declaración de la Comisión de que considera imposible dividir una determinada actividad en dos partes, una comprendida en el concepto de transporte marítimo y otra no.

- (47) En opinión de la Cámara, no es necesario distinguir entre el transporte de mercancías o pasajeros que se lleva a cabo desde o hacia un lugar que aparece en una lista de puertos e instalaciones y el que se lleva a cabo hacia otros puntos específicos situados en alta mar. Le preocupa la aparente introducción de una nueva prueba consistente en la finalidad para la que se estén transportando las mercancías o los pasajeros. Sostiene que la motivación del cliente no es el elemento pertinente a efectos de la subvencionabilidad de una operación de transporte marítimo. La Cámara de Navegación aclara que el destino específico del material transportado viene determinado fundamentalmente por el cliente de acuerdo con su uso futuro y con las licencias medioambientales o de otro tipo.

- (48) En cuanto a la descripción del funcionamiento normal de un buque cablero en la comunicación publicada en el *Diario Oficial de la Unión Europea*, esta organización disiente de la evaluación preliminar de la Comisión, según la cual los buques cableros embarcan la carga de cables de sus clientes en las instalaciones del puerto y la transportan a una serie de puntos distintos, que pueden incluir otros puertos, donde se entrega mediante su extensión progresiva sobre o bajo el fondo marino.

5.4. Asociación de Armadores Noruegos

- (49) Según la Asociación de Armadores Noruegos, la Comisión debería interpretar el concepto de «transporte marítimo» con flexibilidad, dado que las empresas cableras y de dragado tienen la misma movilidad internacional y están sujetas a las mismas fuerzas de competencia mundial que las de transporte marítimo clásico.

- (50) En su opinión, el transporte y tendido de un cable de un punto A a un punto B es una operación simultánea e integrada en virtud de la cual el cable se «descarga» gradualmente en el fondo marino.
- (51) Asimismo, esta asociación considera que el transporte destinado a eliminar lodos derivados de una operación de dragado debe considerarse transporte aunque el lugar del dragado o la descarga no sea ni un puerto ni una instalación mar adentro.

5.5. *Armateurs de France*

- (52) Según *Armateurs de France*, el transporte marítimo no se define en términos idénticos en los Reglamentos (CEE) n° 4055/86 y (CEE) n° 3577/92, tal como se expone en las Directrices. Por tanto, la definición de transporte marítimo a efectos de las ayudas estatales no debe necesariamente ser la misma que la definición contenida en los Reglamentos. *Armateurs de France* sostiene que, de todos modos, la definición del Reglamento (CEE) n° 3577/92 no debe interpretarse en sentido exhaustivo. Según esta asociación, las Directrices, por tanto, no excluyen las actividades de tendido de cables y de dragado.
- (53) A su juicio, la sentencia del Tribunal de Justicia de 11 de enero de 2007 en el asunto C-251/04 no es pertinente a efectos de las actividades en cuestión, ya que no excluye las actividades de tendido de cables o de dragado del transporte marítimo. La asociación resalta que estas actividades no son un servicio «relacionado de algún modo con la prestación de servicios de transporte marítimo [...] o que sea auxiliar o incidental a estos», en el sentido de la sentencia, sino que más bien constituyen una actividad de transporte de mercancías por mar desde o hacia instalaciones mar adentro.
- (54) *Armateurs de France* sostiene que, si las Directrices se interpretan en el sentido de que solo el transporte marítimo propiamente dicho puede acogerse a las ayudas al transporte marítimo, en teoría quedarían también excluidos de su ámbito de aplicación los buques que viajan vacíos en la travesía de vuelta tras una operación de transporte de mercancías. Dado que las Directrices comprenden de antemano los buques dedicados al remolque y al dragado en el caso de que más del 50 % de la actividad efectuada por el remolcador durante un año determinado constituya transporte marítimo, este concepto, según *Armateurs de France*, debe hacerse extensivo a todos los buques de servicios, tales como las dragas o los buques cableros.

5.6. Alcatel-Lucent

- (55) Alcatel-Lucent subraya la importancia de los buques cableros en el mercado laboral marítimo, teniendo en cuenta la necesidad de contar con unos conocimientos técnicos muy especializados en este ámbito. En su opinión, estos buques emplean a los trabajadores más cualificados del mercado laboral marítimo. Por tanto, la ampliación del régimen DIS a los buques cableros satisface

el objetivo de las ayudas estatales al transporte marítimo con arreglo a la definición de las Directrices, ya que preservaría un empleo de alta calidad en Europa para los trabajadores europeos del mar. A consecuencia de la crisis del mercado de las telecomunicaciones, la flota de buques cableros de pabellón comunitario especializados en el tendido de cables de telecomunicaciones descendió de 80 a 35 buques, los cuales compiten con los matriculados bajo pabellón de conveniencia.

- (56) El mercado es de dimensión global. Alcanzó los 100 000 km anuales en el apogeo de la burbuja de Internet, descendió a continuación a 20 000 km anuales entre 2003 y 2006 y, en la actualidad, oscila entre 50 000 y 70 000 km anuales.
- (57) Teniendo en cuenta que las conexiones de cable implican viajes transoceánicos y que los buques cableros de mayor tamaño pueden almacenar como máximo unos 3 000 km de bobinas de cable, Alcatel-Lucent considera que la actividad más importante de los buques cableros consiste en transportar bobinas de cable desde la factoría donde se fabrican hasta el punto en el mar donde debe conectarse el cable y desde el que se extenderá sobre el fondo marino. Según Alcatel, los buques cableros entran en el ámbito del transporte marítimo, dada la descarga continuada efectuada a lo largo de la travesía mientras el buque está navegando. Por tanto, la operación de tendido de cables debe considerarse transporte de carga.
- (58) En opinión de Alcatel, los Reglamentos (CEE) n° 4055/86 y (CEE) n° 3577/92 no limitan estrictamente los tipos de puntos de destino marítimo (entre dos puertos o entre un puerto y una instalación mar adentro). A su entender, un punto determinado en alta mar entra también en el ámbito de aplicación de las Directrices. Además, puede considerarse que, con el primer metro de cable tendido en el fondo marino, el tendido de cables pasa a ser una instalación mar adentro, de modo que su prosecución a partir de ese momento no es más que una operación de transporte a tal instalación mar adentro.
- (59) Alcatel-Lucent alega que la sentencia del Tribunal de Justicia de 11 de enero de 2007 en el asunto C-251/04 permite indirectamente ampliar la definición de transporte marítimo siempre que responda a los objetivos de las Directrices. Según esta empresa, los objetivos principales de las Directrices son preservar los buques bajo pabellón comunitario y mantener una flota competitiva en los mercados mundiales. Así pues, aun cuando las actividades de tendido de cables se consideraran una prestación de servicio (incidental o auxiliar respecto de la prestación de servicios de transporte marítimo), en su opinión las Directrices son aplicables a las actividades de tendido de cables, ya que estas actividades cumplen también los objetivos de las Directrices.
- (60) Por último, Alcatel-Lucent sostiene que, por consideraciones medioambientales, es importante mantener una flota grande de buques cableros bajo pabellón comunitario.

5.7. Asociación de Armadores Daneses

- (61) Según la Asociación de Armadores Daneses, el tendido de cables es una actividad por derecho propio y no un servicio de asistencia ligado a la actividad de remolque, la cual fue considerada por la sentencia del Tribunal de Justicia de 11 de enero de 2007 en el asunto C-251/04 fuera del ámbito de aplicación de los Reglamentos (CEE) n° 4055/86 y (CEE) n° 3577/92. Además, esta asociación considera que hay que dar prioridad a los objetivos de las Directrices. Así pues, recuerda que la industria europea del tendido de cables proporciona puestos de trabajo a muchos marinos en Europa. Además, se trata de una actividad que puede contribuir al desarrollo de reglas y normas de seguridad, así como a la inscripción de este tipo de buques en los registros comunitarios.
- (62) La Asociación de Armadores Daneses sostiene que los buques cableros están expuestos a la misma presión competitiva que los operadores comunitarios de transporte marítimo en el mercado mundial. Entre la función de estos buques figura también navegar entre continentes.
- (63) Por otro lado, estima que las normas danesas sobre el dragado de arena están en consonancia con las Directrices, teniendo en cuenta la similitud de su redacción. En su opinión, las actividades de excavación no están sujetas a la legislación danesa en cuestión. La asociación asegura que el dragado solo puede subvencionarse si se cumple el requisito de que como mínimo el 50 % de las actividades en cuestión constituyan transporte marítimo.

5.8. Comentarios de Dinamarca sobre las observaciones de los interesados

- (64) En respuesta a las observaciones de los interesados, las autoridades danesas reiteraron los argumentos que habían expuesto anteriormente y subrayaron que todos los interesados sostenían que los buques cableros entran en el ámbito de aplicación de las Directrices.

6. EVALUACIÓN DE LAS MEDIDAS

6.1. Tendido de cables

- (65) En primer lugar, la Comisión señala que, al igual que el transporte marítimo, las actividades de tendido de cables necesitan marinos cualificados, con capacidades similares a las de los que trabajan a bordo de los buques tradicionales de transporte marítimo. Señala también que los marinos a bordo de buques cableros se rigen por la misma normativa laboral y social que los demás marinos.
- (66) En segundo lugar, la Comisión reconoce que los buques cableros son buques marítimos y están sujetos a los mismos controles técnicos y de seguridad que los buques dedicados al transporte marítimo.

- (67) En tercer lugar, coincide en que existe el riesgo de que las compañías que se dedican a esta actividad trasladen sus actividades en tierra fuera de la Comunidad a fin de encontrar unos entornos fiscales más ventajosos y pasen a navegar bajo pabellón de conveniencia. En este contexto, la Comisión reconoce que el tendido de cables es, por naturaleza, un mercado mundial.
- (68) Asimismo, señala que la extensión del régimen DIS a las actividades de tendido de cables en el mar ayudaría a preservar el empleo comunitario en buques cableros controlados por empresas danesas.
- (69) Los desafíos a los que se ve expuesto el sector comunitario del tendido de cables en lo que respecta a la competencia mundial y la deslocalización de actividades en tierra son similares a los que afronta el transporte marítimo comunitario. En términos similares, las actividades comunitarias de tendido de cables están sujetas a las mismas normas laborales, técnicas y de seguridad que el transporte marítimo comunitario. Por último, precisan de marinos cualificados y formados, al igual que en el transporte marítimo.
- (70) Estas consideraciones son las que dieron origen a las Directrices. De hecho, en su sección 2.2, primer párrafo, las Directrices señalan como objetivos principales la mejora de la seguridad del transporte marítimo, el fomento del abanderamiento o reabanderamiento en los registros de los Estados miembros, la contribución a la consolidación del sector marítimo en los Estados miembros, el mantenimiento y la mejora de los conocimientos técnicos marítimos y la protección del empleo para los marinos europeos. Esto es especialmente aplicable a las ayudas estatales en forma de reducción de los costes salariales (sección 3.2 de las Directrices) consideradas «medidas fiscales y sociales para mejorar la competitividad» (véase el título de la sección 3 de las Directrices).

- (71) En consecuencia, si bien la Comisión sigue manteniendo que las actividades de tendido de cables no entran en el ámbito de las definiciones de transporte marítimo establecidas en los Reglamentos citados ni en la de las Directrices, considera que deben asimilarse por analogía con el transporte marítimo a efectos de la aplicación de la sección 3.2 de las Directrices y, por tanto, deberían quedar dentro del ámbito de aplicación de esta disposición.
- (72) Por consiguiente, la Comisión concluye que la extensión del régimen DIS a los buques cableros podría aceptarse mediante la aplicación por analogía de la sección 3.2 de las Directrices, y que, por tanto, dicha extensión es compatible con el mercado común.

6.2. Dragado

- (73) La Comisión refuta el argumento de Dinamarca sobre el supuesto abuso de poder por parte de la Comisión cuando incoó el procedimiento de investigación respecto de las disposiciones sobre dragado del régimen DIS. El Decreto mencionado se adjuntó a la notificación, y la Comisión estima que tenía la obligación de examinar también este anexo y determinar si el Decreto modificaba o no el régimen DIS aprobado por la Comisión en su citada Decisión de 12 de diciembre de 2002 en el asunto NN 116/98 y las medidas comunicadas a la Comisión por Dinamarca en 2005 para adaptar el régimen DIS a las Directrices de 2004.
- (74) Además, la Comisión refuta la alegación de que las dos leyes quedaron aprobadas mediante la carta de los servicios de la Comisión de 18 de mayo de 2005. En esta carta se dejaba claro que la aceptación por un Estado miembro de medidas apropiadas propuestas por la Comisión a través de las Directrices no debía considerarse, desde una perspectiva procedimental, una notificación de una ayuda nueva o una modificación de una ayuda existente. En aquella respuesta, la Comisión también dejaba claro que las medidas presentadas por las autoridades danesas constituían una mera transposición de las medidas apropiadas propuestas en las Directrices y no requerían una notificación con arreglo al artículo 88, apartado 3, del Tratado CE.
- (75) Además, el Decreto que se adjuntaba a la notificación se aparta sustancialmente de la ley remitida en la carta de 21 de enero de 2008, ya que amplía en una medida sustancial el alcance de las actividades de dragado subvencionables más allá de lo previsto en dicha ley. Al iniciar la investigación, la Comisión consideró que las disposiciones del Decreto no constituían una ayuda nueva (e ilegal al haber sido desembolsada) sino un uso abusivo de una ayuda existente con arreglo al artículo 16 del Reglamento de procedimiento. Por tanto, el capítulo pertinente del Reglamento no es el capítulo V, relativo al procedimiento aplicable a los regímenes de ayudas existentes, tal como pretenden las autoridades danesas en sus comentarios, sino el capítulo IV, relativo al procedimiento aplicable a las ayudas abusivas.
- (76) Así pues, la Comisión tenía pleno derecho a incoar el procedimiento de investigación respecto al Decreto.
- (77) La sección 3.2, quinto párrafo, de las Directrices, establece las condiciones en las cuales pueden concederse a las actividades de dragado ayudas estatales en forma de reducción de los costes salariales. Que los marinos deban ser marinos comunitarios que naveguen a bordo de buques en el sentido de la sección 3.2, tercer párrafo, de las Directrices, y que las dragas deban estar matriculadas en un Estado miembro, son condiciones que ya figuraban en el régimen DIS.
- (78) Además, las autoridades danesas, en sus comentarios sobre la decisión de incoación del procedimiento, dejaron claro que solo las dragas autopropulsadas pueden acogerse al régimen DIS, es decir, que las actividades de dragado que se llevan a cabo en los puertos y fiordos y alrededor de ellos están excluidas del régimen DIS.
- (79) En cuanto a la condición de que las dragas realicen actividades de transporte marítimo en el mar al menos durante el 50 % de su tiempo de funcionamiento, la Comisión señala que el concepto de «transporte marítimo» en el caso de las actividades de dragado se define en la sección 3.1, decimosexto párrafo, de las Directrices como «el transporte por alta mar de materiales extraídos» y excluye «la extracción o la draga como tal». En este contexto, la Comisión observa que la extracción o el dragado como tal quedan excluidos de la definición de actividades de dragado subvencionables tal como se describen en el citado Decreto danés. Asimismo, considera que «la navegación entre el lugar de extracción y el lugar donde se han de descargar los materiales extraídos» y «la navegación entre lugares de extracción» constituyen, de hecho, transporte de materiales extraídos. La Comisión acepta también que, en el transporte marítimo, los buques no siempre navegan con carga debido a los desequilibrios de determinados intercambios comerciales. Así pues, es lógico considerar por analogía que «la navegación entre el puerto y el lugar de extracción» y «la navegación entre el lugar de descarga y el puerto» constituyen transporte marítimo. Asimismo, la «descarga» es inherente al transporte marítimo. Por último, cuando las dragas proporcionan asistencia a petición de las autoridades públicas en alta mar, el tiempo que dedican directa y exclusivamente a esta actividad beneficia al transporte marítimo.
- (80) Por tanto, la Comisión concluye que las actividades de las dragas, tal como se definen en el Decreto, pueden acogerse al régimen DIS, excepto en el caso de las actividades correspondientes a «la navegación en los lugares de extracción», que de hecho no pueden distinguirse de la extracción o el dragado como tal.
- (81) La aceptación por la Comisión de que la mayoría de las actividades definidas por las autoridades danesas en el Decreto citado son actividades subvencionables en el marco del régimen DIS se basa también en los siguientes elementos.
- (82) El dragado precisa de marinos cualificados sujetos a las mismas normas laborales y sociales que otros marinos.
- (83) Las dragas son buques marítimos y están sujetas a los mismos controles técnicos y de seguridad que los buques dedicados al transporte marítimo.
- (84) Por último, existe el riesgo de que las compañías que se dedican al dragado trasladen sus actividades en tierra fuera de la Comunidad a fin de encontrar unos regímenes fiscales y de seguridad social más ventajosos y pasen a navegar bajo pabellones de conveniencia.

(85) En consecuencia, la Comisión considera que el régimen DIS puede aplicarse a las actividades de dragado en el mar, tal como se define en el Decreto, a excepción de la navegación en los lugares de extracción.

6.3. Limitación del período de validez de las decisiones de la Comisión en el ámbito de las ayudas estatales

(86) En su práctica reciente, la Comisión ha dejado de autorizar regímenes de ayudas estatales de duración indefinida y sus respectivas modificaciones; por tanto, ahora exige que los regímenes de ayudas sean notificados para un período máximo de diez años.

(87) Por este motivo, en consonancia con su práctica actual, la Comisión está obligada a imponer una fecha de expiración de la medida notificada. En consecuencia, la Comisión ha de decidir que las autoridades danesas vuelvan a notificar la modificación del régimen DIS evaluada en la presente Decisión con arreglo al artículo 88, apartado 3, del Tratado CE en el plazo de diez años a partir de la fecha de notificación de la presente Decisión.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

1. Las medidas que Dinamarca tiene previsto aplicar en favor de los buques cableros marítimos son compatibles con el mer-

cado común con arreglo al artículo 87, apartado 1, del Tratado CE.

2. Las medidas aplicadas por Dinamarca en favor de las actividades de dragado en el mar son compatibles con el mercado común siempre y cuando la navegación en los lugares de extracción se excluya de las actividades subvencionables.

Artículo 2

Dinamarca deberá volver a notificar la modificación del régimen DIS evaluado en la presente Decisión con arreglo al artículo 88, apartado 3, del Tratado CE en el plazo de diez años a partir de la fecha de notificación de la presente Decisión.

Artículo 3

El destinatario de la presente Decisión será el Reino de Dinamarca.

Hecho en Bruselas, el 13 de enero de 2009.

Por la Comisión

Antonio TAJANI

Vicepresidente