

## II

(Actes pris en application des traités CE/Euratom dont la publication n'est pas obligatoire)

## DÉCISIONS

## COMMISSION

## DÉCISION DE LA COMMISSION

du 13 janvier 2009

**concernant l'aide d'État C 22/07 (ex N 43/07) concernant l'extension aux activités de dragage et de pose de câbles du régime exonérant les entreprises de transport maritime du paiement de l'impôt sur le revenu et des cotisations sociales des gens de mer au Danemark**

[notifiée sous le numéro C(2008) 8886]

(Le texte en langue danoise est le seul faisant foi.)

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

(2009/380/CE)

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

a été autorisé par décision de la Commission du 13 novembre 2002 <sup>(3)</sup>.

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 88, paragraphe 2, premier alinéa,

(2) La modification notifiée a été enregistrée sous la référence N 43/07. Par lettre du 27 mars 2007 <sup>(4)</sup>, le Danemark a transmis à la Commission de nouvelles informations qui étaient demandées par lettre du 20 mars 2007 <sup>(5)</sup>.

vu l'accord sur l'Espace économique européen, et notamment son article 62, paragraphe 1, point a),

(3) Par lettre datée du 10 juillet 2007 <sup>(6)</sup>, la Commission a informé le Danemark de l'ouverture d'une procédure formelle d'examen au titre de l'article 4, paragraphe 4, du règlement (CE) n° 659/1999 du Conseil du 22 mars 1999 portant modalités d'application de l'article 93 du traité CE <sup>(7)</sup> (ci-après dénommé «règlement relatif à la procédure d'aide d'État»); le Danemark a présenté ses observations par lettre du 5 septembre 2007 <sup>(8)</sup>.

après avoir invité les parties intéressées à présenter leurs observations conformément aux dispositions citées ci-dessus <sup>(1)</sup> et vu ces observations,

considérant ce qui suit:

(4) La décision de la Commission d'ouvrir la procédure a été publiée au *Journal officiel de l'Union européenne* <sup>(9)</sup>. Par cette décision, la Commission a invité les parties intéressées à présenter leurs observations sur les mesures visées par cette procédure.

## 1. PROCÉDURE

(1) Par lettre du 15 janvier 2007 <sup>(2)</sup>, le Danemark a notifié à la Commission une modification du régime exonérant les armateurs du paiement, au Danemark, de l'impôt sur le revenu de leurs marins (dit «régime DIS»). Le régime DIS

<sup>(3)</sup> Le texte de la décision relative à l'aide d'État N 116/98 est disponible dans la langue officielle à l'adresse internet suivante: [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> Enregistrée sous la référence TREN(2007) A/28077.

<sup>(5)</sup> Enregistrée sous la référence TREN(2007) D/306985.

<sup>(6)</sup> Enregistrée sous la référence C (2007) 3219 final.

<sup>(7)</sup> JO L 83 du 27.3.1999, p. 1.

<sup>(8)</sup> Enregistrée sous la référence TREN(2007) A/41561.

<sup>(9)</sup> Voir note de bas de page 1.

<sup>(1)</sup> JO C 213 du 12.9.2007, p. 22.

<sup>(2)</sup> Enregistrée sous la référence TREN(2007) A/21157.

(5) La Commission a reçu les observations des parties intéressées suivantes: l'association européenne des entreprises de dragage (*European Dredging Association*), l'Association des armateurs de la Communauté européenne (ECSA), la Chambre de la marine marchande du Royaume-Uni (*Chamber of British Shipping*), l'association norvégienne des armateurs, Armateurs de France, Alcatel-Lucent et l'association danoise des armateurs. La Commission a transmis leurs remarques respectives aux autorités danoises, qui ont eu la possibilité de répondre. Le Danemark a communiqué ses observations par lettre du 9 janvier 2008 <sup>(10)</sup>.

## 2. DESCRIPTION DÉTAILLÉE DES MESURES NOTIFIÉES

(6) Les mesures notifiées ont déjà été décrites dans la décision susmentionnée du 10 juillet 2007.

### 2.1. Description de la modification notifiée du régime DIS

(7) Les mesures notifiées (projet de loi L 110, 2006-07, chapitre 11) visent essentiellement à étendre le «régime DIS» aux marins travaillant à bord de dragueurs et de câbliers.

(8) Les câbliers ne sont jusqu'à présent pas admis à bénéficier du régime DIS, bien que ces bateaux puissent être inscrits sur le registre DIS en vertu de la législation danoise.

(9) Le Danemark veut désormais étendre aux câbliers tous les avantages du régime DIS.

(10) En ce qui concerne les dragueurs, le décret-loi du 27 mai 2005 mettant en œuvre le régime DIS (ci-après dénommé «le décret») précise quelles activités de dragage peuvent être considérées comme un transport maritime, en vue d'établir des règles d'éligibilité pour ces activités. Conformément au chapitre 13 du décret, sont considérées comme un transport maritime les activités de dragage suivantes:

- 1) la navigation entre le port et le site d'extraction;
- 2) la navigation entre le site d'extraction et le site de déchargement des matériaux extraits, y compris le déchargement lui-même;
- 3) la navigation entre le site de déchargement et le port;

4) la navigation sur et entre les sites d'extraction;

5) la navigation pour participer, à la demande des autorités publiques, aux opérations de nettoyage après une marée noire, etc.

(11) La législation danoise actuelle n'autorise pas l'inscription des dragueurs de sable sur le registre DIS. Ils ne peuvent donc pas satisfaire aux conditions de base pour demander leur assujettissement au régime DIS. Étant donné, en outre, que les dragueurs de sable sont dans une certaine mesure utilisés pour des travaux de construction dans les eaux territoriales, par exemple, le Danemark a estimé qu'ils pouvaient difficilement être intégrés dans le régime général des salaires nets. Le Danemark a alors décidé de taxer les personnes travaillant à bord de dragueurs de sable conformément aux règles générales d'imposition et de rembourser les armateurs une fois remplies les conditions à cet effet.

(12) Le dragage est, de ce fait, indirectement couvert par le régime DIS et profite des mêmes avantages que les entreprises de transport maritime bénéficiaires qui exploitent des bateaux inscrits sur le registre DIS.

### 2.2. Description du régime DIS existant

(13) Le régime DIS a été décrit dans la décision susmentionnée de la Commission du 10 juillet 2007 <sup>(11)</sup>.

(14) Le régime en vigueur exonère les armateurs du paiement des cotisations sociales et de l'impôt sur le revenu de leurs marins officiant à bord de navires inscrits au *Dansk Internationalt Skibsregister* (registre maritime international danois; ci-après dénommé «registre DIS»), lorsque ces navires sont utilisés pour le transport commercial de personnes ou de marchandises.

(15) La Commission rappelle que le registre DIS a été créé par la loi n° 408 du 1<sup>er</sup> juillet 1988 et est entré en vigueur le 23 août 1988. Son but était de freiner les transferts de pavillon du registre danois vers des registres de pays tiers.

(16) Une condition est que l'exonération d'impôt soit prise en compte lors de la fixation des salaires. L'avantage fiscal concédé profite ainsi à la compagnie maritime et non aux marins.

<sup>(10)</sup> Enregistrée sous la référence TREN(2008) A/80508.

<sup>(11)</sup> Enregistrée sous la référence C(2007) 3219 final.

(17) Le régime DIS a néanmoins été approuvé par la Commission le 13 novembre 2002.

(18) Le Danemark applique également actuellement un autre régime en faveur des exploitants de transport maritime: le régime de taxation au tonnage <sup>(12)</sup>.

### 2.3. Budget

(19) Le régime DIS est doté d'un budget total de 600 millions de couronnes danoises (DKK).

## 3. MOTIFS DE L'OUVERTURE DE LA PROCÉDURE D'EXAMEN

### 3.1. Doutes quant à la compatibilité des mesures concernant l'activité de câblage

(20) Lorsqu'elle a décidé d'ouvrir une procédure, la Commission a estimé qu'elle devrait analyser les effets économiques que l'extension en question est susceptible de produire sur le secteur d'activité concerné. Ce secteur est celui de la pose de câbles électriques et de télécommunications sur le fond marin et de la réparation de câbles déjà posés sur le fond marin.

(21) La Commission a considéré qu'un voyage en mer donné ne peut pas être divisé en deux parties dont l'une répondrait à la définition de «transport maritime» et l'autre non. Elle a plutôt estimé qu'il était nécessaire, en ce qui concerne tous les types d'activités maritimes, de procéder à une évaluation globale afin de déterminer si le voyage maritime soumis à examen relevait entièrement ou non du transport maritime.

(22) En conséquence, la Commission a considéré, dans sa décision d'ouverture de la procédure formelle d'examen, que la pose de câbles en mer ne pouvait pas être considérée comme la superposition d'un service de transport maritime et de la pose effective de câbles en mer.

(23) En règle générale, les câblers ne transportent pas de bobines de câbles d'un port à un autre, ou d'un port vers une installation en mer, ce qui est la définition d'un transport maritime établie dans les règlements du Conseil (CEE) n° 4055/86 du 22 décembre 1986 portant application du principe de la libre prestation des services aux transports maritimes entre États membres et entre États membres et pays tiers <sup>(13)</sup> et (CEE) n° 3577/92 du 7 décembre 1992 concernant l'application du principe de la libre circulation des services aux transports maritimes à l'intérieur des États membres (cabotage maritime) <sup>(14)</sup>. En revanche, à la demande de leurs clients, ils posent des câbles d'un point donné à un autre (de côte à côte). Il semble donc que les câblers n'offrent pas des services de

transport maritime direct au sens des règlements communautaires précités, c'est-à-dire le transport par mer entre un port d'un État membre et un port ou une installation offshore d'un autre État membre. S'il est possible que ces bateaux transportent occasionnellement des marchandises par mer, comme prévu dans les règlements (CEE) n° 4055/86 et (CEE) n° 3577/92, l'activité correspondant à la définition du transport maritime semble être simplement accessoire à leur activité principale, qui consiste en la pose de câbles.

(24) En outre, la Commission a constaté qu'à ce stade, rien ne prouve encore que les entreprises de pose de câbles établies dans la Communauté aient subi, sur le marché mondial, les mêmes pressions concurrentielles que les opérateurs de transport maritime. Selon la Commission, il est impossible de déterminer si la concurrence des pavillons de complaisance affecte le secteur communautaire de la pose de câbles autant que le secteur du transport maritime.

(25) Par conséquent, dans sa décision d'ouvrir une procédure d'examen, la Commission a considéré que la pose de câbles ne pouvait pas être considérée comme une activité de transport maritime, et ne pouvait donc pas prétendre à une aide d'État au transport maritime au sens des orientations communautaires sur les aides d'État au transport maritime (ci-après dénommées «les orientations») <sup>(15)</sup>.

### 3.2. Doutes quant à la compatibilité des mesures concernant l'activité de dragage

(26) La décision d'ouverture d'une procédure d'examen indique que la Commission émet des doutes sérieux quant à la question de savoir si toutes les activités de dragage couvertes par le régime constituent un transport maritime au sens des orientations. La Commission a donc estimé que ces activités de dragage ne pouvaient pas toutes être admises à bénéficier d'une aide d'État au transport maritime.

## 4. OBSERVATIONS DU DANEMARK CONCERNANT LA DÉCISION D'OUVERTURE D'UNE PROCÉDURE D'EXAMEN

### 4.1. Observations relatives à la pose de câbles

(27) S'agissant des câblers, le Danemark souligne que la Commission, dans une lettre du 11 août 2006 <sup>(16)</sup>, lui a assuré que ces bateaux pouvaient bénéficier des mesures d'aide d'État en question à condition que 50 % de leurs activités consistent en des transports maritimes.

<sup>(12)</sup> Aide d'État NN 116/98, autorisée par la décision de la Commission du 13 novembre 2002. Le texte de la décision est disponible dans la langue officielle à l'adresse internet suivante: [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> JO L 378 du 31.12.1986, p. 1.

<sup>(14)</sup> JO L 364 du 12.12.1992, p. 7.

<sup>(15)</sup> JO C 13 du 17.1.2004, p. 3.

<sup>(16)</sup> Enregistrée sous la référence TREN(2006) D/212345.

- (28) D'après le gouvernement danois, la Commission a déclaré que les activités de pose de câbles pouvaient être assimilées à des transports maritimes eu égard à la partie de ces activités qui consiste à transporter des bobines de câbles depuis le port de chargement jusqu'au lieu situé en haute mer où doit commencer la pose de câble, ce qui signifie que la part des activités maritimes dans l'ensemble des activités doit être calculée en se basant sur la distance parcourue par le bateau avant que la pose de câble proprement dite ne débute.
- (29) Par ailleurs, les autorités danoises insistent sur le fait qu'elles ne comprennent pas pourquoi la Commission émet l'avis, dans sa lettre du 10 juillet 2007, que la pose de câbles ne peut pas consister en une combinaison de transport maritime et d'autres activités et maintiennent que cette conception est contraire à l'avis exprimé dans la lettre des services de la Commission du 11 août 2006.

#### 4.2. Observations relatives au dragage

- (30) Selon les autorités danoises, les orientations permettent de faire la distinction, concernant l'activité générale des dragueurs, entre le transport maritime et les autres activités. À partir de là, elles ne voient pas pourquoi il ne serait pas possible de faire la même distinction pour les activités des câbliers.
- (31) Le Danemark met en avant que la Cour de justice, dans son arrêt relatif à l'affaire C-251/04, cité par la Commission dans sa décision d'ouverture de la procédure d'examen, ne modifie pas la base sur laquelle la Commission s'est fondée pour donner au Danemark l'assurance visée dans sa lettre du 11 août 2006 susmentionnée. Selon le Danemark, la Cour a répondu clairement à la question de savoir si les activités de remorquage étaient couvertes par le règlement (CEE) n° 3577/92, en concluant qu'elles ne l'étaient pas. Le Danemark est d'avis que l'arrêt en question ne concerne pas l'application des orientations aux câbliers.
- (32) Les autorités danoises indiquent que les orientations ne s'appliquent pas seulement au transport maritime au sens des règlements (CEE) n° 4055/86 et (CEE) n° 3577/92, mais «[...] concernent également, dans certaines parties, le remorquage et le dragage».
- (33) Conformément aux orientations, au moins 50 % de l'ensemble des activités constituent un transport maritime qui, pour les dragues, est défini par les orientations, de l'avis des autorités danoises, comme «[...] un transport en mer des matériaux extraits [...]». Selon ces mêmes autorités, les orientations doivent être interprétées comme qualifiant le transport en mer des matériaux extraits de transport maritime.
- (34) Le Danemark conteste également l'initiative de la Commission visant à étendre de façon unilatérale le champ d'une procédure d'examen de manière à couvrir des domaines qui ne sont pas compris dans la notification soumise à examen, comme elle semble le faire<sup>(17)</sup>. Selon les autorités danoises, le chapitre II du règlement relatif à la procédure d'aide d'État ne contient pas de disposition sur les aides notifiées qui autoriseraient la Commission à faire porter l'examen sur des mesures d'aide d'État préexistantes. Si la Commission souhaite examiner des mesures d'aide d'État existantes, elle doit, de l'avis des autorités danoises, procéder à cet examen sous couvert du chapitre V dudit règlement relatif à la procédure applicable aux régimes d'aides existants.
- (35) Le Danemark déclare qu'il a notifié, le 21 janvier 2005, les modifications en question en communiquant les textes de deux projets de loi déposés devant le Parlement par le gouvernement le 12 janvier 2005 (projet de loi sur la taxation des gens de mer et projet de loi modifiant la loi sur la taxe au tonnage). Les autorités danoises affirment que ces deux projets de loi peuvent être considérés comme ayant été approuvés par la Commission pour les deux raisons suivantes:
- en premier lieu, selon les affirmations des autorités danoises, la Commission n'a pas répondu à la lettre de la représentation permanente du 21 janvier 2005 dans le délai fixé par le règlement relatif à la procédure d'aide d'État.
  - En second lieu, les services de la Commission ont par la suite confirmé que les modifications étaient conformes aux orientations.
- (36) Le Danemark prétend par conséquent que la loi sur la taxation des gens de mer, dans sa version du printemps 2005, est une aide d'État approuvée en vertu du droit communautaire.
- (37) Le Danemark en conclut donc que la procédure d'examen ne peut porter que sur la seule mesure prétendument notifiée, c'est-à-dire sur la possibilité d'inclure les marins travaillant à bord de câbliers dans le régime DIS.
- (38) Eu égard aux bateaux de dragage, le gouvernement danois indique qu'il a adopté, le 13 décembre 2006, la loi portant modification de la loi sur la taxation des gens de mer. Le texte modifiant la loi sur la taxation des gens de mer en question a été notifié le 15 janvier 2007.
- (39) Le Danemark estime que le transport en haute mer de matériaux extraits est un transport maritime au sens des orientations. Les orientations sont par conséquent applicables aux dragueurs indépendamment des dispositions des règlements (CEE) n° 4055/86 et (CEE) n° 3577/92, selon lesquels les dragueurs effectuent des transports maritimes (définis, selon le Danemark, comme le «transport en mer de matériaux extraits») pendant au moins 50 % de leur temps d'activité.

<sup>(17)</sup> Voir le communiqué de presse de la Commission IP/07/1047 du 10 juillet 2007.

(40) Les autorités danoises ajoutent que les régimes d'aide d'État danois ne s'appliquent pas aux activités en «trafic maritime limité». Par «trafic maritime limité», on entend les activités dans les ports et les fjords, par exemple. Les travaux d'excavation et de dragage à l'intérieur et aux alentours des ports et des fjords n'entrent donc jamais dans le champ d'application du régime DIS. Il en va de même lorsqu'un bateau est immobilisé.

(41) Les autorités danoises expliquent que, dans la pratique, les travaux d'excavation et de dragage sont (le plus) souvent effectués à l'aide de dragues à godets qui ne sont pas automotrices et ne sont donc pas couverts par le régime DIS pour cette raison également. Les bateaux qui ont leurs propres engins de propulsion peuvent être couverts. Cependant, les bateaux utilisés pour des activités de maîtrise d'œuvre en mer sont également exclus du régime DIS. Par activités de maîtrise d'œuvre, on entend les travaux de construction et de réparation de ports, de môles, de ponts, de plateformes de forage, de fermes d'éoliennes et d'autres installations en mer.

## 5. OBSERVATIONS FORMULÉES PAR DES PARTIES INTÉRESSÉES

### 5.1. European Dredging Association (EuDA)

(42) Selon l'EuDA, la Commission a mis en place un régime bien plus strict en ce qui concerne les aides d'État aux activités de dragage que celui prévu par les orientations de 1997. Si elle soutient l'objectif de conserver une flotte de dragueurs à l'intérieur de la Communauté, l'EuDA exprime deux préoccupations générales:

— en premier lieu, l'EuDA partage l'avis selon lequel les entreprises du secteur européen du dragage devraient pouvoir bénéficier d'aides d'État conformément aux orientations à chaque fois qu'elles doivent faire face à la concurrence de bateaux de pays tiers.

— En second lieu, l'EuDA estime que l'aide d'État approuvée par la Commission sur le fondement des orientations ne devrait pas entraîner une charge administrative excessive pour l'industrie européenne des activités de dragage.

### 5.2. Association des armateurs de la Communauté européenne (ECSA)

(43) L'ECSA considère que la façon de voir de la Commission est très théorique et ne tient pas compte des objectifs et du contenu des orientations.

(44) L'ECSA est d'avis que les orientations posent déjà comme condition préalable qu'une part importante de l'activité de dragage doit consister en transport maritime. Elle affirme que les dragueurs et câbliers transportent, respectivement, des matériaux extraits et des câbles, d'un point A vers un point B. À cet égard, selon elle, les lieux de chargement et de déchargement n'entrent pas en ligne de compte.

(45) L'ECSA fait valoir que le champ des activités de transport des dragueurs et câbliers couvert par les orientations est pleinement conforme aux objectifs desdites orientations, à partir du moment où ces bateaux à usage spécifique sont également exploités sur le marché mondial, où sévit une concurrence sévère, et en faisant appel au marché mondial du travail.

### 5.3. Chambre de la marine marchande du Royaume-Uni

(46) La Chambre de la marine marchande du Royaume-Uni met en exergue qu'il est admis, en vertu des orientations, que les activités de dragage éligibles et non éligibles pourraient en fait être exécutées par un même bateau et doivent, par conséquent, être distinguées. La chambre exprime alors sa préoccupation concernant la déclaration selon laquelle «la Commission considère qu'une activité donnée ne peut pas être divisée en deux parties dont l'une répondrait à la définition de transport maritime et l'autre non».

(47) La chambre britannique de la marine marchande est d'avis qu'il n'est pas nécessaire d'établir une distinction entre le transport de marchandises ou de passagers effectué au départ ou à destination d'un lieu inscrit sur une liste de ports ou d'installations et un même transport vers d'autres lieux spécifiques en mer. Elle s'inquiète du fait qu'un nouveau critère semble être introduit eu égard à la finalité du transport de marchandises ou de passagers. Elle soutient par conséquent que le motif du client n'a pas de rapport avec le caractère éligible d'une opération de transport maritime. Elle énonce clairement que la destination particulière des matériaux transportés est pour l'essentiel déterminée par le client en fonction de leur utilisation future ou conformément à des permis environnementaux ou autres.

(48) Concernant la description de l'exploitation normale d'un câblier figurant dans l'avis publié au *Journal officiel de l'Union européenne*, la chambre de la marine marchande s'inscrit en faux contre l'examen préliminaire de la Commission. Selon elle, les câbliers chargent les bobines de câbles de leurs clients dans les installations portuaires et les acheminent en des lieux successifs, qui peuvent être des ports, où elles sont livrées en étant déposées sur ou dans le fond marin.

### 5.4. Association norvégienne des armateurs

(49) De l'avis des armateurs norvégiens, la Commission devrait interpréter le concept de «transport maritime» de façon souple, étant donné que les entreprises exploitant des câbliers ou des dragueurs ont la même mobilité sur les marchés internationaux et sont soumises aux mêmes contraintes de concurrence mondiale que les entreprises de transport par voie maritime classique.

- (50) Ils estiment que le transport et la pose de câbles d'un point A à un point B constituent une seule et même opération par laquelle le câble est progressivement «déchargé» sur le fond des mers.
- (51) De même, l'association norvégienne des armateurs est d'avis que l'opération destinée à évacuer des boues résultant d'une activité de dragage doit être considérée comme une opération de transport, même si le lieu de dragage ou de dépôt des boues n'est ni un port, ni une installation en mer.

#### 5.5. Armateurs de France

- (52) Selon l'association Armateurs de France, la définition du transport maritime diffère entre le règlement (CEE) n° 4055/86 et le règlement (CEE) n° 3577/92, auxquels les orientations renvoient. Il en découle que la définition du transport maritime applicable aux questions d'aide d'État ne doit pas nécessairement être la même que celle énoncée dans les règlements. Pour Armateurs de France, la définition figurant dans le règlement (CEE) n° 3577/92 n'est pas exhaustive pour autant. L'association estime que les orientations n'excluent donc pas les activités de pose de câbles et de dragage.
- (53) Armateurs de France est d'avis que l'arrêt de la Cour de justice du 11 janvier 2007 dans l'affaire C-251/04 n'est pas applicable aux activités en question étant donné qu'il n'exclut pas les activités de pose de câbles ou de dragage résultant d'une opération de transport maritime. L'association fait valoir que ces activités ne sont pas un «service connexe, accessoire ou auxiliaire à la prestation des services de transport maritime» au sens de l'arrêt, mais constituent plutôt un transport par mer de marchandises au départ ou à destination d'installations en mer.
- (54) Armateurs de France maintient que si les orientations devaient être interprétées de telle manière que seul le transport maritime pur et simple puisse être éligible à une aide au titre du transport maritime, cette interprétation conduirait à exclure également du champ d'application des orientations, théoriquement, les bateaux qui reviennent à vide après avoir livré des marchandises. À partir du moment où les orientations s'appliquent déjà aux remorqueurs et aux dragueurs dans les cas où plus de 50 % de l'activité effectivement déployée au cours d'une année donnée constitue un transport maritime, selon Armateurs de France, cette conception devrait être étendue à tous les bateaux de service, comme les dragueurs et les câbliers.

#### 5.6. Alcatel-Lucent

- (55) Alcatel-Lucent souligne l'importance des câbliers sur le marché de la main-d'œuvre maritime, compte tenu de l'exigence d'un niveau très élevé de connaissances techniques dans ce domaine. Selon cette société, les câbliers emploient les travailleurs les plus qualifiés sur le marché de la main-d'œuvre maritime. C'est pourquoi l'extension du régime DIS aux câbliers répond à l'objectif

de l'aide d'État au transport maritime selon la définition qu'en donnent les orientations, car cela permettrait de préserver des emplois hautement qualifiés en Europe pour les entreprises européennes du secteur maritime. En raison de la crise du marché des télécoms, la flotte de bateaux battant le pavillon d'un pays de la Communauté et servant à poser des câbles pour des entreprises de télécommunication est passée de 80 à 35 bateaux, qui sont en concurrence avec des bateaux immatriculés sur des registres de complaisance.

- (56) Ce marché est mondial. Il représentait 100 000 km de câbles posés par an avant que la bulle internet n'explose, puis a baissé à 20 000 km par an entre 2003 et 2006 et approche à présent 50 000 à 70 000 km par an.
- (57) Étant donné que le raccordement de câbles nécessite des voyages transocéaniques et que les plus gros câbliers ne peuvent embarquer que 3 000 km de câbles, Alcatel-Lucent considère que la principale activité des câbliers est le transport de bobines de câbles depuis l'usine où elles sont fabriquées jusqu'au lieu en mer où le câble doit être raccordé et à partir duquel il sera déposé sur le fond marin. Elle estime que l'activité des câbliers entre dans le champ du transport maritime, compte tenu du fait que ces bateaux déchargent régulièrement leur cargaison tout au long de leur trajet alors qu'ils sont en marche. En conséquence, l'opération de câblage doit être considérée comme un transport de marchandises.
- (58) De l'avis d'Alcatel-Lucent, les règlements (CEE) n° 4055/86 et (CEE) n° 3577/92 ne limitent pas strictement le type de destination (port ou installation en mer). Selon elle, un point déterminé en mer devrait aussi pouvoir être considéré comme une destination entrant dans le champ des orientations. Qui plus est, on pourrait considérer que le site de la pose de câble devient une installation en mer dès le premier mètre de câble posé sur le fond marin et que, par conséquent, l'opération suivante de pose de câbles n'est rien d'autre que le transport jusqu'à cette installation en mer.
- (59) Le point de vue d'Alcatel-Lucent est que l'arrêt de la Cour de justice du 11 janvier 2007 dans l'affaire C-251/04 autorise de manière indirecte l'extension de la définition du transport maritime pour autant qu'il rentre dans le cadre des objectifs des orientations. Alcatel-Lucent considère que lesdits objectifs sont, essentiellement, de protéger les navires sous pavillon communautaire et de maintenir une flotte compétitive sur les marchés mondiaux. Par conséquent, même si l'activité de pose de câbles était considérée comme une prestation de service (accessoire ou auxiliaire à la prestation de service de transport maritime), elle entrerait dans le champ des orientations étant donné qu'elle répond aussi aux objectifs des orientations.
- (60) Pour finir, Alcatel-Lucent est d'avis que, d'un point de vue environnemental, il est important de maintenir une flotte significative de câbliers sous pavillon communautaire.

### 5.7. Association danoise des armateurs

- (61) Selon l'association danoise des armateurs, la pose de câbles est une activité «à part entière» et non un service d'assistance à l'instar du remorquage qui, d'après l'arrêt de la Cour de justice du 11 janvier 2007 dans l'affaire C-251/04, n'entre pas dans le champ des règlements (CEE) n° 4055/86 et (CEE) n° 3577/92. En outre, l'association danoise des armateurs estime qu'il est plus important de prendre en considération les objectifs des orientations. C'est pourquoi elle rappelle que les entreprises européennes actives dans le secteur de la pose de câbles fournissent des emplois à un grand nombre de marins en Europe. Cette activité peut par ailleurs contribuer à la définition de règles et normes de sécurité et à l'immatriculation de câbliers sur les registres communautaires.
- (62) L'association danoise des armateurs soutient que le secteur de la pose de câbles est soumis aux mêmes pressions concurrentielles que le secteur communautaire du transport maritime sur les marchés mondiaux. Les câbliers servent aussi à la navigation transocéanique.
- (63) L'association est en outre d'avis que les orientations s'appliquent aux règles danoises en matière de dragage de sable, étant donné que leur libellé est identique. Selon elle, l'excavation n'entre pas dans le champ de la législation danoise en question. De plus, le dragage n'est admis au bénéfice d'une aide d'État que lorsque la condition que 50 % au moins des activités concernées soient du transport maritime est respectée.

### 5.8. Commentaires des autorités danoises concernant les observations des pays tiers

- (64) Dans leurs commentaires sur les observations formulées par les parties intéressées, les autorités danoises répètent les arguments qu'elles ont présentés antérieurement et font valoir que toutes les parties concernées se sont dites favorables à ce que les orientations s'appliquent à l'activité de la pose de câbles.

## 6. EXAMEN DES MESURES

### 6.1. Pose de câbles

- (65) En premier lieu, la Commission constate que, à l'instar des activités de transport maritime, les activités de pose de câbles exigent de la main-d'œuvre qualifiée et notamment des qualifications similaires à celles requises pour travailler à bord de navires de transport maritime classiques. Elle indique en outre que les personnes travaillant à bord de câbliers sont soumises aux mêmes législations sociales et du travail que les autres marins.
- (66) En second lieu, la Commission reconnaît que les câbliers sont des navires de mer et qu'ils doivent subir les mêmes

contrôles techniques et de sécurité que les navires servant au transport maritime.

- (67) Troisièmement, la Commission admet qu'il existe un risque que les entreprises du secteur de la pose de câbles délocalisent leurs activités à terre en dehors de la Communauté, dans des pays proposant des régimes fiscaux plus souples et, en conséquence, changent le pavillon de leurs navires au profit de pavillons de complaisance. Partant, la Commission admet que la pose de câbles est par nature un marché mondial.
- (68) Elle constate par ailleurs que l'extension du régime DIS aux activités de pose de câbles en mer contribuerait à sauver des emplois communautaires à bord des câbliers contrôlés par des intérêts danois.
- (69) Le marché communautaire de la pose de câbles est confronté aux mêmes difficultés que celui du transport maritime en termes de concurrence mondiale et de délocalisation des activités à terre. De même, le secteur communautaire de la pose de câbles est soumis au même cadre juridique que le transport maritime dans les domaines technique, du travail et de la sécurité. Enfin, cette activité nécessite des marins qualifiés et formés au même titre que le transport maritime.
- (70) Les orientations tirent leur origine de ces aspects particuliers. En effet, la partie 2.2, premier alinéa, des orientations indique les principaux objectifs poursuivis, à savoir améliorer la sécurité en mer, encourager l'inscription des pavillons dans les registres des États membres ou leur transfert vers ceux-ci, contribuer à la consolidation des industries maritimes connexes établies dans les États membres, conserver et améliorer le savoir-faire maritime, et protéger et promouvoir l'emploi pour les marins européens. Cela concerne plus particulièrement les aides d'État qui prennent la forme de réduction des coûts de la main-d'œuvre (partie 3.2 des orientations), considérées comme des «mesures fiscales et sociales en vue d'améliorer la compétitivité» (voir le titre de la partie 3 des orientations).
- (71) Par conséquent, bien que la Commission soutienne toujours que l'activité de pose de câbles n'entre pas dans la définition du transport maritime que donnent les règlements susmentionnés et les orientations, elle considère que cette activité devrait, par analogie, être associée au transport maritime aux fins de l'application de la partie 3.2 des orientations et que la pose de câbles devrait donc être couverte par la même disposition.
- (72) La Commission en conclut donc que l'extension du régime DIS aux câbliers pourrait être acceptée en leur appliquant, par analogie, les dispositions de la partie 3.2 des orientations et, partant, que cette extension est compatible avec le marché commun.

## 6.2. Dragage

- (73) La Commission rejette l'argument du Danemark selon lequel la Commission aurait commis un abus de pouvoir en appliquant la procédure d'examen aux dispositions du régime DIS relatives au dragage. Le décret mentionné plus haut ayant été annexé à la notification, la Commission estime qu'elle avait l'obligation d'examiner également cette pièce jointe et de déterminer si le décret constituait ou non une modification du régime DIS approuvé par la Commission dans sa décision susmentionnée du 12 décembre 2002 dans l'affaire NN 116/98 et des mesures d'adaptation du régime DIS aux orientations de 2004, communiquées par le Danemark à la Commission en 2005.
- (74) La Commission réfute en outre l'allégation selon laquelle les deux projets de loi ont été approuvés par ses services par lettre du 18 mai 2005. Cette lettre indique clairement que l'acceptation, par un État membre, de mesures appropriées proposées par la Commission dans le cadre des orientations ne doit pas être considérée, d'un point de vue procédural, comme une notification d'une nouvelle aide ou d'une modification d'une aide existante. Dans la réponse en question, la Commission indique également de manière claire que les mesures communiquées par les autorités danoises ne constituent qu'une simple transposition des mesures appropriées proposées dans les orientations et ne nécessitent pas de notification au titre de l'article 88, paragraphe 3, du traité CE.
- (75) Qui plus est, le texte du décret joint à la notification diffère sensiblement du projet de loi communiqué par la lettre susmentionnée du 21 janvier 2008, car il étend le champ des activités de dragage éligibles bien au-delà de ce que prévoit le décret notifié par la même lettre. Lorsqu'elle a ouvert la procédure d'examen, la Commission a considéré les dispositions du décret non pas comme celles relatives à une nouvelle aide (qui aurait été une aide illégale puisqu'elles étaient déjà en vigueur), mais comme un emploi abusif d'une aide existante en application de l'article 16 du règlement relatif à la procédure d'aide d'État. En conséquence, le chapitre du règlement applicable n'est pas le chapitre V relatif à la procédure relative aux régimes d'aide existants, comme le supposent les autorités danoises dans leurs observations, mais le chapitre IV concernant la procédure en cas d'application abusive d'une aide.
- (76) La Commission était donc pleinement en droit d'ouvrir une procédure d'examen portant sur le décret.
- (77) La partie 3.2, cinquième alinéa, des orientations définit les conditions selon lesquelles une aide d'État revêtant la forme de réductions des coûts de la main-d'œuvre peut être allouée pour des activités de dragage. Ces conditions, qui sont que les marins visés doivent être ressortissants d'un pays membre de l'Union européenne et travailler à bord de navires au sens de la partie 3.2, troisième alinéa, des orientations et que les dragueurs doivent être immatriculés dans un État membre, sont les mêmes que celles déjà énoncées dans le régime DIS.
- (78) En outre, les autorités danoises ont indiqué clairement, dans leurs observations sur la décision d'ouverture d'une procédure d'examen, que seuls les dragueurs automoteurs pouvaient bénéficier du régime DIS et que les activités de dragage effectuées à l'intérieur et aux environs des ports et fjords étaient exclues du régime DIS.
- (79) S'agissant de la condition selon laquelle les dragueurs doivent consacrer au moins 50 % de leur temps de service à des opérations de transport en mer, la Commission note que, dans le cas du dragage, «transport maritime» est défini au 16<sup>e</sup> alinéa de la partie 3.1 des orientations comme «un transport en haute mer des matériaux extraits» et exclut «l'extraction ou le dragage en tant que tels». Cela étant, la Commission remarque que l'extraction et le dragage en tant que tels sont exclus de la définition des activités de dragage éligibles telles que décrites dans le décret danois susmentionné. La Commission considère en outre que «la navigation entre le site d'extraction et le site de déchargement des matériaux extraits» et «la navigation entre des sites d'extraction» servent en fait à transporter les matériaux extraits. Elle accepte également que, dans le cadre du transport maritime, les navires ne naviguent pas toujours en charge en raison des déséquilibres dans la structure de certains marchés. Il est donc logique de considérer, par analogie, que «la navigation entre le port et le site d'extraction» et «la navigation entre le lieu de déchargement et le port» constituent des opérations de transport maritime. De la même manière, l'opération de «déchargement» est inhérente à l'activité de transport maritime. Enfin, lorsque des dragueurs fournissent une assistance en haute mer à la demande des autorités publiques, le temps qu'ils consacrent directement et exclusivement à ce service d'assistance profite à l'activité de transport maritime.
- (80) La Commission en conclut alors que les activités de dragage, telles qu'elles sont définies dans le décret, peuvent bénéficier du régime DIS, sauf les activités correspondant à la «navigation sur les sites d'extraction», qui ne peuvent effectivement pas être distinguées des activités d'extraction ou de dragage en tant que telles.
- (81) L'acceptation, par la Commission, de la plupart des activités définies par les autorités danoises dans le décret comme des activités éligibles au régime DIS, se fonde également sur les éléments énoncés ci-après.
- (82) Le dragage nécessite des marins qualifiés qui sont soumis à la même législation sociale et du travail que les autres marins.
- (83) Les dragueurs sont des navires de mer et ils doivent faire l'objet des mêmes contrôles techniques et de sécurité que les navires servant au transport maritime.
- (84) Enfin, il existe un risque que les entreprises de dragage délocalisent leurs activités à terre en dehors de la Communauté, dans des pays proposant des régimes fiscaux et de sécurité sociale plus avantageux et, en conséquence, changent le pavillon de leurs navires au profit de pavillons de complaisance.



(85) La Commission estime ainsi que le régime DIS peut s'appliquer au dragage en mer selon la définition figurant dans le décret, à l'exception de la navigation sur les sites d'extraction.

**6.3. Limitation de la durée de validité des décisions de la Commission dans le domaine des aides d'État**

(86) Depuis peu, la Commission n'approuve plus les régimes d'aide d'État non limités dans le temps — ou les modifications apportées à de tels régimes — et exige ainsi maintenant que les régimes soient notifiés pour une durée maximale de dix ans.

(87) C'est pourquoi la Commission est contrainte d'imposer un terme à la mesure notifiée, selon sa pratique actuelle. En conséquence, elle doit décider que les autorités danoises notifient de nouveau la modification apportée au régime DIS examiné dans la présente décision en vertu de l'article 88, paragraphe 3, du traité CE au plus tard dix ans après la date de notification de la présente décision,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

*Article premier*

1. Les mesures que le Danemark envisage de mettre en œuvre en faveur des navires câbliers sont compatibles avec le

marché commun au sens de l'article 87, paragraphe 1, du traité CE.

2. Les mesures mises en œuvre par le Danemark en faveur des navires dragueurs sont compatibles avec le marché commun à condition que la navigation sur les sites d'extraction soit exclue des activités éligibles.

*Article 2*

Le Danemark doit notifier de nouveau la modification apportée au régime DIS examinée dans la présente décision conformément à l'article 88, paragraphe 3, du traité CE dans les dix ans suivant la date de notification de la présente décision.

*Article 3*

Le Royaume de Danemark est destinataire de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le 13 janvier 2009.

*Par la Commission*

Antonio TAJANI

*Vice-président*