

## II

(Az EK-Szerződés/Euratom-Szerződés alapján elfogadott jogi aktusok, amelyek közzététele nem kötelező)

## HATÁROZATOK

## BIZOTTSÁG

## A BIZOTTSÁG HATÁROZATA

(2009. január 13.)

**a tengerészek jövedelemadója és társadalombiztosítási hozzájárulása alól a dán tengeri szállítási vállalatoknak mentességet biztosító rendszernek a kotrási és kábelfektetési tevékenységekre történő kiterjesztéséről szóló C 22/07. sz. (volt N 43/07) állami támogatásról**

(az értesítés a C(2008) 8886. számú dokumentummal történt)

(Csak a dán nyelvű szöveg hiteles)

(EGT-vonatkozású szöveg)

(2009/380/EK)

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA,

DIS-rendszer). A DIS-rendszert a 2002. november 13-i bizottsági határozat <sup>(3)</sup> jóváhagyta.

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre és különösen annak 88. cikke (2) bekezdésének első albekezdésére,

(2) Az értesítésben szereplő módosítás nyilvántartási száma N 43/07. 2007. március 27-i levelében <sup>(4)</sup> Dánia továbbította a Bizottságnak a 2007. március 20-i levélben <sup>(5)</sup> kért új információt.

tekintettel az Európai Gazdasági Térségről szóló megállapodásra és különösen annak 62. cikke (1) bekezdésének a) pontjára,

(3) 2007. július 10-i keltezésű levelében <sup>(6)</sup> a Bizottság az EK-Szerződés 93. cikkének alkalmazására vonatkozó részletes szabályok megállapításáról szóló, 1999. március 22-i 659/1999/EK tanácsi rendelet (a továbbiakban: az állami támogatási eljárásról szóló rendelet) <sup>(7)</sup> 4. cikkének (4) bekezdése alapján hivatalos vizsgálati eljárás megindításáról tájékoztatta Dániát. Dánia a 2007. szeptember 5-i levélben <sup>(8)</sup> nyújtotta be az észrevételeit.

miután felhívta az érdekeltet, hogy a fenti rendelkezéseknek megfelelően tegyék meg észrevételeiket <sup>(1)</sup> és tekintettel azok észrevételeire,

mivel:

(4) A Bizottságnak az eljárás kezdeményezésére irányuló határozatát az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* közzé tették <sup>(9)</sup>. E határozatában a Bizottság felhívta az érdekelt feleket a vizsgálat tárgyát képező intézkedésekkel kapcsolatos észrevételeik megtételére.

## 1. AZ ELJÁRÁS

(1) 2007. január 15-i levelében <sup>(2)</sup> Dánia arról értesítette a Bizottságot, hogy módosította a tengerészek jövedelemadójának megfizetése alól a hajótulajdonosok számára Dániában mentességet biztosító rendszerét (úgynevezett

<sup>(3)</sup> Az N 116/98. ügyben hozott határozat szövege a hivatalos nyelven a következő internetes címen érhető el: [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> A TREN(2007) A/28077. számon nyilvántartva.

<sup>(5)</sup> A TREN(2007) D/306985. számon nyilvántartva.

<sup>(6)</sup> A C(2007) 3219. számon nyilvántartva.

<sup>(7)</sup> HL L 83., 1999.3.27., 1. o.

<sup>(8)</sup> A TREN(2007) A/41561. számon nyilvántartva.

<sup>(9)</sup> Lásd az 1. lbjegyzetet.

<sup>(1)</sup> HL C 213., 2007.9.12., 22. o.

<sup>(2)</sup> A TREN(2007) A/21157. számon nyilvántartva.

- (5) A Bizottsághoz a következő érdekelt felek juttattak el észrevételeket: az Európai Kotróhajósok Szövetsége, az Európai Közösség Hajótulajdonosainak Szövetsége, a Brit Hajózási Kamara, a Norvég Hajótulajdonosok Szövetsége, az Armateurs de France, az Alcatel-Lucent és a Dán Hajótulajdonosok Szövetsége. A Bizottság eljuttatta az e csoportok által tett észrevételeket Dániának, amelynek így lehetősége nyílt reagálni rájuk. Dánia 2008. január 9-i levelében <sup>(10)</sup> elküldte az észrevételeit.

## 2. AZ ÉRTEŚÍTÉSBE SZEREPLŐ INTÉZKEDÉSEK RÉSZLETES LEÍRÁSA

- (6) Az értesítésben szereplő intézkedések leírását a korábban említett 2007. július 10-i határozatban közzétették.

### 2.1. A DIS-rendszer értesítésben szereplő módosításának leírása

- (7) Az értesítésben szereplő intézkedések (No L 110 (2006-07) törvény, 11. szakasz) fő célja, hogy kiterjessze az úgynevezett DIS-rendszert a kábelfektető hajók és kotróhajók fedélzetén dolgozó tengerészekre.
- (8) A kábelfektető hajók tevékenységére mindeddig nem alkalmazhatták a DIS-rendszert, annak ellenére, hogy a dán jogszabályok szerint a kábelfektetőket bejegyezheték a DIS-hajónyilvántartásba.
- (9) Dánia ezentúl szeretné biztosítani a DIS-rendszer összes előnyét a kábelfektetők számára.
- (10) A DIS-rendszer végrehajtásáról szóló 2005. május 27-i kormányrendelet (a továbbiakban: kormányrendelet) a kotrási tevékenységek támogathatóságára vonatkozó szabályok meghatározása céljából megadja, hogy a kotróhajók ágazata esetében mi tekinthető tengeri szállításnak. A kormányrendelet 13. szakaszának értelmében a kotróhajók által végzett következő tevékenységek tekinthetők tengeri szállításnak:

1. a kikötő és a kitermelési hely közötti hajózás;
2. a kitermelés helye és a kitermelt anyagok kirakodásának helye közötti hajózás, beleértve a kirakodást is;
3. a kirakodás helye és a kikötő közötti hajózás;
4. a kitermelési helyen való és az azok közötti hajózás;

5. olajszennyeződés megszüntetésével stb. kapcsolatban a nemzeti hatóságok kérésére nyújtott segítség céljából végzett hajózás.

- (11) A hatályban lévő jogszabályok értelmében a homokkotró hajók nem jegyezhetők be a DIS-hajónyilvántartásba. A homokkotró hajók ezért nem teljesíthetik a DIS-rendszerbe való jelentkezés alapfeltételeit. Ezenfelül, mivel a homokkotró hajókat más munkákra – többek között felségvizeken végzett építési munkák – is használják, Dánia problémásnak találta a nettóbér-rendszer kiterjesztését a homokkotrókra. Ehelyett Dánia úgy határozott, hogy a homokkotrók fedélzetén tartózkodó adóalanyokat az általános szabályok szerint adóztatja, és az adót a hajótulajdonosoknak téríti vissza, amennyiben az ehhez szükséges feltételek teljesülnek.
- (12) A kotrási tevékenység tehát közvetett módon tartozik a DIS-rendszer hatálya alá, és ugyanazon előnyöket élvez, mint a DIS-hajónyilvántartásban szereplő hajókat üzemeltető tengeri szállítással foglalkozó társaságok.

### 2.2. A meglévő DIS-rendszer leírása

- (13) A DIS-rendszert a fent említett 2007. július 10-i bizottsági határozat <sup>(11)</sup> írta le.
- (14) A meglévő rendszer a hajótulajdonosok számára mentesítést biztosít a Dansk Internationalt Skibsregisterben, a Dán Nemzetközi Hajónyilvántartásban (a továbbiakban: DIS-hajónyilvántartás) bejegyzett hajók fedélzetén dolgozó tengerészek jövedelemadójának és társadalombiztosítási hozzájárulásának befizetése alól, amennyiben a hajókat kereskedelmi célú utas- vagy áruszállításra használják.
- (15) A Bizottság emlékeztet arra, hogy a DIS-hajónyilvántartást a 1988. július 1-jei 408. sz. törvény vezette be, amely 1988. augusztus 23-án lépett hatályba. Azért hozták létre, hogy küzdjenek a dán nemzeti hajónyilvántartásból harmadik ország nyilvántartásába való átlépés ellen.
- (16) Szükséges feltétel, hogy a bérek megállapításakor figyelembe kell venni az adómentességet. Az adókedvezmény így a hajózási társaságra vonatkozik, és nem az egyes tengerészekre.

<sup>(10)</sup> A TREN(2008) A/80508. számon nyilvántartva.

<sup>(11)</sup> A C(2007) 3219. számon nyilvántartva.

- (17) Mindazonáltal a DIS-rendszert a Bizottság 2002. november 13-án jóváhagyta.
- (18) Dánia jelenleg egy másik rendszert is alkalmaz a tengeri szállítók érdekében: a tonnás adórendszert<sup>(12)</sup>.

### 2.3. Költségvetés

- (19) A DIS-rendszer teljes költségvetése mintegy 600 millió DKK.

## 3. A VIZSGÁLATI ELJÁRÁS MEGINDÍTÁSÁNAK OKAI

### 3.1. A kábelfektetésre vonatkozó intézkedések összeegyeztethetőségével kapcsolatban felmerült kétségek

- (20) Az eljárás megindításáról szóló határozatában a Bizottság úgy vélte, hogy meg kell vizsgálni a szóban forgó kiterjesztésnek az érintett ágazatra gyakorolt lehetséges gazdasági hatásait. Az érintett ágazat a távközlési, illetve energiakábelek tengerfenéken történő lefektetésével, illetve a már meglévő kábelek javításával foglalkozik.
- (21) A Bizottság úgy ítélte meg, hogy egy adott tevékenység nem osztható fel egy, a tengeri szállítás körébe tartozó és egy, az alól kizárt részre. Inkább azon a véleményen volt, hogy minden tengeri tevékenységet illetően átfogó értékelést kell alkalmazni annak eldöntése érdekében, hogy a vizsgált tevékenység teljességgel a tengeri szállítás körébe tartozik-e.
- (22) Következésképpen a Bizottság az eljárás hivatalos megnyitásáról szóló határozatban kifejtette, hogy a tengeri kábelfektetést nem lehet két különálló tevékenységi körre – tengeri szállítási szolgáltatások és tényleges tengeri kábelfektetés – osztani.
- (23) A kábelfektető hajók általában nem szállítanak kábeldobokat két kikötő között, vagy kikötőből tengeri létesítményre, amely a tengeri szállításnak a tagállamok közötti, illetve a tagállamok és harmadik országok közötti tengeri szállításban a szolgáltatásnyújtás szabadsága elvének alkalmazásáról szóló, 1986. december 22-i 4055/86/EGK<sup>(13)</sup> és a szolgáltatásnyújtás szabadsága elvének a tagállamokon belüli tengeri fuvarozásra (tengeri kabotázs) történő alkalmazásáról szóló, 1992. december 7-i 3577/92/EGK<sup>(14)</sup> tanácsi rendeletben megállapított meghatározása. Ehelyett a kábelfektetők a megrendelőik kérésére kábelt fektetnek egy, a parton található, meghatározott ponttól egy másik parton található, meghatározott pontig. Ennélfogva a kábelfektető hajók nem

végeznek a fenti uniós rendeletek értelmében vett, nyilvánvaló tengeri szállítási szolgáltatásokat, amely utasok vagy áruk tengeri fuvarozása egy tagállam bármely kikötője vagy egy másik tagállam bármely tengeri létesítménye között. Még ha a hajók – a 4055/86/EGK és a 3577/92/EGK rendeletben előírtakkal összhangban – alkalmanként szállítanak is árut a tengeren, a tengeri szállítás meghatározásának megfelelő e tevékenység még így is csak kiegészítő jellegű a fő tevékenység, a kábelfektetés mellett.

- (24) Továbbá a Bizottság szerint még az sem bizonyított, hogy a Közösségen belül székhellyel rendelkező kábelfektető vállalatoknak ugyanazokkal a versenykorlátokkal kell megküzdeniük, mint a tengeri szállítások világpiacon jelenlevő üzemeltetőinek. A Bizottság számára nem egyértelmű, hogy a közösségi kábelfektetők ugyanolyan intenzitású – az olcsó lobogó intézménye által okozott – versennyel néznek-e szembe, mint ami a tengeri szállításra jellemző.
- (25) A Bizottság így az eljárást megindító határozatában úgy ítélte meg, hogy a kábelfektetés nem tekinthető tengeri szállításnak, következésképpen a tengeri szállítás állami támogatásáról szóló közösségi iránymutatások (a továbbiakban: iránymutatások<sup>(15)</sup>) értelmében nem részesülhet a tengeri szállításra vonatkozó támogatásban.

### 3.2. A kotrásra vonatkozó intézkedések összeegyeztethetőségével kapcsolatban felmerült kétségek

- (26) Az eljárást megindító határozat megállapította, hogy a Bizottságnak komoly kétségei vannak arra vonatkozóan, hogy a rendszer hatálya alá tartozó minden kotrási tevékenység tengeri szállításnak minősül-e az iránymutatások értelmében. A Bizottság ezért úgy ítélte meg, hogy nem minden kotrási tevékenység jogosult a tengeri szállítás céljából nyújtott állami támogatásra.

## 4. DÁNIA ÉSZREVÉTELEI A VIZSGÁLATOT MEGINDÍTÓ HATÁROZATTAL KAPCSOLATOSAN

### 4.1. Észrevételek a kábelfektetésre vonatkozóan

- (27) A kábelfektető hajók tekintetében Dánia hangsúlyozza, hogy a bizottsági szolgálatok a 2006. augusztus 11-i levelükben<sup>(16)</sup> arról biztosították Dániát, hogy az állami támogatásra vonatkozó, szóban forgó intézkedések kiterjedhetnek a kábelfektető hajókra, amennyiben az 50 %-os tengeri szállításra vonatkozó követelményt betartották.

<sup>(12)</sup> A 2002. november 13-i bizottsági határozattal jóváhagyott NN 116/98. ügy. A határozat szövege a hivatalos nyelven elérhető a következő internetes címen: [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> HL L 378., 1986.12.31., 1. o.

<sup>(14)</sup> HL L 364., 1992.12.12., 7. o.

<sup>(15)</sup> HL C 13., 2004.1.17., 3. o.

<sup>(16)</sup> A TREN(2006) D/212345. számon nyilvántartva.

- (28) Dánia szerint a Bizottság megállapította, hogy a kábelfektetési tevékenységek tengeri szállításnak minősülhetnek, a kábeldoboknak a berakodás szerinti kikötőből a nyílt tengeri helyszínig – ahol a kábelfektetést kezdik – történő szállítása miatt, ahol a tengeri tevékenység arányát az alapján kell kiszámítani, hogy a hajó mekkora távolságot tesz meg kábel lefektetése nélkül.
- (29) Emellett Dánia számára nem világos, hogy a Bizottság a 2007. július 10-i levelében miért volt azon az állásponton, hogy a kábelfektetés nem lehet a tengeri szállítás és más tevékenységek kombinációja, továbbá fenntartja, hogy ez ellentétes a bizottsági szolgálatok 2006. augusztus 11-i levelével.

#### 4.2. A kotrással kapcsolatos észrevételek

- (30) Dánia szerint az iránymutatások alapján lehetséges a kotróhajók tevékenységének tengeri szállításra és más tevékenységekre történő felosztása. Ezért Dánia nem érti, hogy miért ne lehetne hasonló felosztást alkalmazni a kábelfektető hajók vonatkozásában.
- (31) Dánia hangsúlyozza, hogy az Európai Bíróság által a C-251/04. sz. ügyben hozott ítélet – amelyet a Bizottság a vizsgálatot megindító határozatában említ – nem változtatja meg annak alapját, amelyről a Bizottság az említett 2006. augusztus 11-i levelében Dániát biztosította. Dánia szerint a Bíróság abban a kérdésben döntött, hogy a vontatóhajók tevékenységére a 3577/92/EGK rendelet vonatkozik-e, és azt állapította meg, hogy nem. Dánia véleménye szerint a szóban forgó ítélet nem vonatkozik az iránymutatásoknak a kábelfektető hajókra történő alkalmazására.
- (32) A dán hatóságok megemlítik, hogy az iránymutatások nemcsak a 4055/86/EGK és a 3577/92/EGK rendeletben meghatározott tengeri szállítással foglalkoznak, hanem „... bizonyos részekben a vontatással és a kotrással is”.
- (33) Az iránymutatások szerint a tevékenységek legalább 50 %-át a tengeri szállításnak kell kitennie, amelyet a kotrók esetében az iránymutatások – a dán hatóságok szerint – úgy határoznak meg, mint „... a kitermelt anyagok tengeri fuvarozása ...”. A dán hatóságok szerint az iránymutatásokat úgy kell értelmezni, hogy az a kitermelt anyagok tengeren történő szállítását tengeri szállításnak tekinti.
- (34) Dánia vitatja a Bizottság azon kezdeményezését is, hogy a vizsgálati eljárás célját az értesítésben nem szereplő területekre egyoldalúan kiterjessze, ugyanis úgy tűnik,

hogy a Bizottság vizsgálatának ez a tárgya<sup>(17)</sup>. Dánia szerint az állami támogatási eljárásról szóló rendelet II. fejezetében nincs az értesítésben szereplő támogatásra vonatkozó olyan rendelkezés, amely lehetővé tenné a Bizottság számára a már meglévő, állami támogatási intézkedések vizsgálatba történő bevonását. Amennyiben a Bizottság már meglévő állami támogatásokat kíván vizsgálni, akkor Dánia szerint az említett rendeletnek a meglévő támogatási rendszerekre vonatkozó eljárásáról szóló V. fejezetét kellene alkalmazni.

- (35) Dánia kijelenti, hogy a 2005. január 21-i módosítások értesítése két törvényjavaslat formájában történt, amelyeket a kormány 2005. január 12-én terjesztett a parlament elé (a tengerészek adózásáról szóló törvényjavaslat és a tonnás adórendszerrel szembeni módosító törvényjavaslat). Dánia szerint a szóban forgó két törvényjavaslat a Bizottság által jóváhagyottnak tekinthető a következő okokból:
- Először is azért, mert – a dán hatóságok állítása szerint – a Bizottság nem válaszolt az állandó képviselő által küldött 2005. január 21-i levélre az állami támogatási eljárásról szóló rendeletben megállapított határidőn belül.
  - Másodszor, a bizottsági szolgálatok később megerősítették, hogy a módosítások összhangban állnak az iránymutatásokkal.
- (36) Ezért Dánia azt állítja, hogy a tengerészek adózásáról szóló törvény 2005 tavaszi változata az uniós jog alapján engedélyezett állami támogatás.
- (37) Így Dánia következtetése az, hogy a vizsgálati eljárás csak az értesítésben állítólag egyedül szereplő intézkedésre, vagyis a DIS-rendszer körébe tartozó kábelfektető hajón dolgozó tengerészek lehetséges bevonására vonatkozhat.
- (38) A kotróhajókkal kapcsolatban a dán kormány jelzi, hogy 2006. december 13-án elfogadta a tengerészek adózásáról szóló törvényt módosító törvényt. A tengerészek adózásáról szóló szóban forgó törvényről szóló értesítés 2007. január 15-én történt.
- (39) Dánia úgy véli, hogy a kitermelt anyagok nyílt tengeri szállítása az iránymutatások értelmében tengeri szállításnak minősül. Ennélfogva a kotróhajókra vonatkoznak az iránymutatások – tekintet nélkül a 4055/86/EGK és a 3577/92/EGK rendelet tartalmára –, amennyiben a kotróhajók az üzemidejük legalább 50 %-ában tengeri szállítást végeznek (amelyet Dánia úgy határoz meg, hogy „a kitermelt anyagok tengeri fuvarozása”).

<sup>(17)</sup> A Bizottság 2007. július 10-i IP/07/1047 sz. sajtóközleménye.

- (40) A dán hatóságok hozzáfűzik, hogy a dán állami támogatási rendszer nem vonatkozik a „korlátozott tengeri közlekedés” körébe tartoznak például a kikötőkben és a fjordokban végzett tevékenységek. A kikötőkben és fjordokban, vagy azok körül végzett földkiemelési és kotrási munkák ezért semmiképpen nem tartoznak a DIS-rendszer hatálya alá. Ugyanez érvényes abban az esetben is, amikor a hajó a kikötőben áll.
- (41) A dán hatóságok magyarázata szerint a gyakorlatban a földkiemelési és a kotrási munkákat leggyakrabban láncvedres kotrókkal végzik, amelyeknek nincs saját motorjuk, így már emiatt sem tartozhatnak a DIS-rendszer hatálya alá. A saját hajtóerővel rendelkező hajókra vonatkozhat a rendszer. A szerződéses tevékenységeknél alkalmazott hajók szintén ki vannak zárva a DIS-rendszer alól. A szerződéses tevékenységek közé tartozik a kikötők, mólók, hidak, olajfűrők, szélerőmű parkok és más tengeri létesítmények építése és javítása.

## 5. AZ ÉRDEKELT FELEK ÉSZREVÉTELEI

### 5.1. Európai Kotróhajósok Szövetsége (a továbbiakban EUDA)

- (42) Az EUDA szerint a Bizottság a kotrási tevékenységek esetében az 1997. évi irányelveknél sokkal szigorúbb állami támogatási rendszert vezetett be. A közösségi kotróhajóflotta fenntartásának támogatása mellett az EUDA két, általános aggodalmat fejezi ki:

— Először is, az EUDA támogatja azt a nézőpontot, amely szerint az iránymutatások alapján megadott állami támogatásból az európai kotrási ágazat tengeri klaszterének minden olyan esetben előnyhöz kellene jutnia, amikor harmadik országbeli hajókkal szembeni versenyről van szó.

— Másodsorban, az EUDA véleménye szerint az iránymutatások alapján a Bizottság által jóváhagyott állami támogatás nem járhat semmilyen indokolatlan adminisztratív költséggel az európai kotrási ágazat tengeri klaszteré számára.

### 5.2. Az Európai Közösség Hajótulajdonosainak Szövetsége (ECSA)

- (43) Az ECSA úgy véli, hogy a Bizottság nagyon elméleti megközelítést választott és nem veszi figyelembe az iránymutatások céljait és tartalmát.
- (44) Az ECSA szerint az iránymutatásokban már előfeltétel, hogy a kotrási tevékenység jelentős része tengeri szállítástól álljon. Az ECSA fenntartja, hogy mind a kotró-

hajók, mind a kábelfektető hajók szállítanak kitermelt anyagokat és kábeleket A pontból B pontba. Az ECSA szerint ebből a szempontból lényegtelen a be- és kirakodási pont.

- (45) Az ECSA hangsúlyozza, hogy a kotróhajók és a kábelfektetők iránymutatások szerinti szállítási tevékenységeinek köre teljes összhangban áll az iránymutatásokkal, mivel ezek a specializált hajók a világpiacra is működnek, erős nemzetközi verseny és globális munkaerőpiac mellett.

### 5.3. A Brit Hajózási Kamara

- (46) A Brit Hajózási Kamara hangsúlyozza, hogy az iránymutatások szerint ugyanazon kotróhajók végezhetnek támogatható és nem támogatható tevékenységeket is, ezért azokat meg kell különböztetni. A Brit Hajózási Kamara ezért aggodalmát fejezi ki azzal a kijelentéssel kapcsolatban, hogy „a Bizottság úgy ítéli meg, hogy egy adott tevékenység nem osztható fel egy, a tengeri szállítás körébe tartozó és egy, az alól kizárt részre”.

- (47) A Brit Hajózási Kamara véleménye szerint nem kell különbséget tenni az áruk és az utasok szállítása között, amennyiben az a kikötők és a létesítmények listáján szereplő helyre vagy helyről, illetve a tenger más meghatározott pontjaihoz történik. Aggodalmát fejezi ki amiatt, hogy új vizsgálatot kívánnak bevezetni az áru vagy az utasok szállításának céljával kapcsolatban. Ennélfogva azt állítja, hogy a fogyasztó motivációja nem lényeges a hajózási műveletek támogathatósága szempontjából. A Brit Hajózási Kamara megjegyzi, hogy a szállított anyagok adott rendeltetési helyét legfőképp az ügyfél határozza meg, annak jövőbeni felhasználásával és/vagy környezeti vagy más engedélyekkel összhangban.

- (48) Az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* megjelent értesítésben szereplő, a kábelfektető hajó általános működésének leírása tekintetében a Brit Hajózási Kamara nem ért egyet a Bizottság előzetes értékelésével: szerinte a kábelfektetők a fogyasztók kábelét a kikötői létesítményekben rakodják be, majd egy sor más helyszínre szállítják el, amely lehet más kikötő is, ahova az a tengerfenéken vagy tengerfenékben haladó lefektetéssel jut el.

### 5.4. A Norvég Hajótulajdonosok Szövetsége

- (49) A Norvég Hajótulajdonosok Szövetsége szerint a Bizottságnak rugalmasan kellene értelmeznie a „tengeri szállítás” fogalmát, mivel a kábelfektetéssel és kotrással foglalkozó társaságok hasonló nemzetközi mobilitással rendelkeznek és a hagyományos „tengeri szállításával” megegyező, globális versenyszabályok vonatkoznak rájuk.

- (50) Meglátásuk szerint az A pontból B pontba történő szállítás, illetve kábelfektetés egyidejű és integrált művelet, amely során a kábelt fokozatosan „kirakodják” a tengerfenékre.
- (51) Ehhez hasonlóan a Norvég Hajótulajdonosok Szövetsége úgy véli, hogy a szállítás célja a kotrásból származó anyag kezelése, amelyet szállításnak kell tekinteni akkor is, ha a kotrás és/vagy a kirakodás helye nem kikötő és nem is tengeri létesítmény.

### 5.5. Armateurs de France

- (52) Az Armateurs de France szerint a tengeri szállítás – az iránymutatások hivatkozása alapján – nem ugyanúgy került meghatározásra a 3577/92/EGK és a 4055/86/EGK rendeletben. Ezért a tengeri szállítás meghatározásának nem kell ugyanakkor lennie az állami támogatás esetében, mint az említett rendeletekben. Az Armateurs de France azt állítja, hogy a 3577/92/EGK rendelet által adott meghatározás mindemellett nem teljes. Az Armateurs de France szerint az iránymutatások így nem zárják ki a kábelfektetési és a kotrási tevékenységeket.
- (53) Az Armateurs de France véleménye szerint a Bíróság által a C-251/04. sz. ügyben 2007. január 11-én hozott ítélet lényegtelen a szóban forgó tevékenységek szempontjából, mivel az nem zárja ki a tengeri szállításból származó kábelfektetési és kotrási tevékenységeket. Az Armateurs de France hangsúlyozza, hogy ezek a tevékenységek nem az ítélet értelmében vett „összefüggő, járulékos vagy azt kiegészítő bármely szolgáltatások”, hanem inkább tengeri áruszállítás a tengeri létesítményekre vagy azokról.
- (54) Az Armateurs de France fenntartja, hogy ha az iránymutatásokat úgy lehetne értelmezni, hogy csak a tisztán tengeri szállítás kaphat a tengeri szállításra vonatkozó támogatást, akkor az ilyen értelmezés az iránymutatások hatálya alól kizárná azokat a hajókat is, amelyek az áruszállítást követően üresen térnek haza. Mivel az iránymutatások már kiterjednek a vontatásra és a kotróhajókra – amennyiben a vontatóhajó által adott évben végzett tényleges tevékenység több mint 50 %-a tengeri szállítás – az Armateurs de France szerint ezt ki kellene terjeszteni minden szervizhajóra, beleértve a kotróhajókat vagy a kábelfektetőket is.
- (55) Az Alcatel-Lucent kiemeli a kábelfektetők fontosságát a tengeri munkaerőpiacon, figyelembe véve az e terület által igényelt magas színvonalú műszaki ismereteket. Az Alcatel-Lucent véleménye szerint a kábelfektetők alkalmazzák a legjobban képzett munkavállalókat a tengeri munkaerőpiacon. Ezért a DIS-rendszernek a kábelfektetőkre történő kiterjesztése megfelel az iránymutatásokban a tengeri szállításra meghatározott állami támogatás céljának, amennyiben az európai tengeri alkalmazottak tekintetében védi a magas minőségű foglalkoztatást Európában. A távközlési piac válsága miatt az olcsó lobogók alatt hajózó hajókkal versenyző közösségi távközlési-kábel-fektető hajóflotta állománya 80 hajóról 35-re csökkent.
- (56) A piac globális. Az internetbuborék csúcsán elérte az évi 100 000 km-t, majd 2003 és 2006 között évi 20 000 km-re csökkent, jelenleg megközelíti az 50–70 000 km-t évente.
- (57) Figyelembe véve, hogy a vezetékek csatlakoztatása miatt óceánokat átszelő utakra is szükség van, és a legnagyobb kábelfektető hajók is csak mintegy 3 000 km-nyi kábeldobot képesek szállítani, az Alcatel-Lucent azon a véleményen van, hogy a kábelfektető hajók legjelentősebb tevékenysége a kábeldobok szállítása a kábeldob-gyártól a tenger azon pontjáig, ahol a kábelt csatlakoztatni kell, és ahonnan lefektetik a tengerfenékre. Az Alcatel szerint a kábelfektető hajók a tengeri szállítás körébe tartoznak, figyelembe véve, hogy a hajózás közben az útvonalon folyamatosan lerakodják a rakományt. Ezért a kábelezési műveletet rakomány szállításának kell tekinteni.
- (58) Az Alcatel-Lucent véleménye szerint a 3577/92/EGK és a 4055/86/EGK rendelet nem korlátozza szigorúan a tengeri rendeltetési helyek fajtáit (két kikötő között vagy kikötő és tengeri létesítmény között). Véleménye szerint a tenger bizonyos pontja is tekinthető az iránymutatások hatálya alá tartozó rendeltetési helynek. Emellett figyelembe kell venni azt is, hogy az első méter, tengerfenékre lefektetett kábel tengeri létesítményé válik, ezért a további kábelfektetés nem más, mint az e tengeri létesítményhez való szállítás.
- (59) Az Alcatel-Lucent szerint a Bíróság által a C-251/04. sz. ügyben 2007. január 11-én hozott ítélet közvetve lehetővé teszi a tengeri szállítás fogalmának kiterjesztését, amennyiben az az iránymutatások céljaival összhangban marad. Az Alcatel-Lucent azt mondja, hogy fő céljuk a közösségi lobogó alatt hajózó hajók védelme, valamint a világcirkon versenyképes flotta fenntartása. Ennélfogva a kábelfektetési tevékenységekre az iránymutatások alkalmazandók – mivel e tevékenységek összhangban vannak az iránymutatások céljaival – még akkor is, ha a kábelfektetést szolgáltatásnak (a tengeri szállítási szolgáltatások nyújtásához járulékosnak vagy azt kiegészítőnek) tekintik.

### 5.6. Alcatel-Lucent

- (55) Az Alcatel-Lucent kiemeli a kábelfektetők fontosságát a tengeri munkaerőpiacon, figyelembe véve az e terület által igényelt magas színvonalú műszaki ismereteket. Az Alcatel-Lucent véleménye szerint a kábelfektetők alkalmazzák a legjobban képzett munkavállalókat a tengeri munkaerőpiacon. Ezért a DIS-rendszernek a kábelfektetőkre történő kiterjesztése megfelel az iránymutatásokban a tengeri szállításra meghatározott állami támogatás céljának, amennyiben az európai tengeri alkalmazottak tekintetében védi a magas minőségű foglalkoztatást Európában. A távközlési piac válsága miatt az olcsó lobogók alatt hajózó hajókkal versenyző közösségi távközlési-kábel-fektető hajóflotta állománya 80 hajóról 35-re csökkent.
- (60) Az Alcatel-Lucent végül is úgy gondolja, hogy a környezeti megfontolásokra tekintettel fontos fenntartani egy a közösségi lobogó alatt hajózó, nagy kábelfektető flottát.

### 5.7. A Dán Hajótulajdonosok Szövetsége

- (61) A Dán Hajótulajdonosok Szövetsége szerint a kábelfektetés „saját jogú” tevékenység – nem pedig kiegészítő szolgáltatás a vontatási útvonalak mentén –, amely az Európai Bíróság által a C-251/04. sz. ügyben 2007. január 11-én hozott ítélet alapján nem tartozik a 3577/92/EGK és a 4055/86/EGK rendelet hatálya alá. Továbbá, a Dán Hajótulajdonosok Szövetsége fontosabbnak tartja az iránymutatások céljainak figyelembevételét. Ezért a Dán Hajótulajdonosok Szövetsége emlékeztet arra, hogy az európai kábelfektető ágazat sok tengerésznek ad munkát Európában. Emellett a kábelfektetés segíthet a biztonsági szabályok és standardok meghatározásában, valamint az ilyen hajók közösségi nyilvántartásba történő felvételében.
- (62) A Dán Hajótulajdonosok Szövetsége azt állítja, hogy a kábelfektetésre ugyanazon versenykorlátok vonatkoznak, mint amelyekkel a közösségi tengeri szállításban tevékenykedő üzemeltetők találkoznak a világpiacon. A kábelfektetők földrészek között is hajóznak.
- (63) Emellett a Dán Hajótulajdonosok Szövetsége úgy véli, hogy a homokotrókra vonatkozó dán szabályok az iránymutatások hatálya alá tartoznak, figyelembe véve a hasonló megszüvegezést is. A Dán Hajótulajdonosok Szövetsége szerint a szóban forgó dán szabályozás nem vonatkozik a földkiemelésre. Sőt, a kotrás csak akkor támogatható, ha az megfelel azon feltételnek, amely szerint a szóban forgó tevékenység legalább 50 %-át tengeri szállításnak kell képeznie.

### 5.8. Dánia megjegyzései a harmadik felek észrevételeihez kapcsolódóan

- (64) Az érdekelt felek által benyújtott észrevételekhez fűzött megjegyzésként a dán hatóságok megismétlik a korábbi érveiket, és hangsúlyozzák, hogy minden érdekelt fél támogatta a kábelfektető hajóknak az iránymutatások hatálya alá történő vonását.

## 6. AZ INTÉZKEDÉSEK ÉRTÉKELÉSE

### 6.1. Kábelfektetés

- (65) Először is, a Bizottság megjegyzi, hogy a tengeri szállításhoz hasonlóan a kábelfektetési tevékenységek is szakértelemmel rendelkező munkavállalókat igényelnek, a hagyományos tengeri szállító hajók fedélzetén dolgozókéhoz hasonló képesítéssel. Azt is megjegyzi, hogy a kábelfektető hajókon dolgozó tengerészekre ugyanazon munkajogi rendelkezések és szociális keretek vonatkoznak, mint a többi tengerészre.
- (66) Másodsorban, a Bizottság elismeri, hogy a kábelfektető tengerjáró hajók, és ugyanazon műszaki és biztonsági

ellenőrzéseken mennek keresztül, mint a tengeri szállításra szánt hajók.

- (67) Harmadsorban, a Bizottság elismeri annak kockázatát, hogy a kábelfektető társaságok a kedvezőbb adózási környezet miatt a Közösségen kívülre helyezik a parton végzett tevékenységeiket, és a hajóik az olcsó lobogók alatt hajóznak majd. Ezzel összefüggésben a Bizottság elismeri, hogy a kábelfektetés a jellegénél fogva globális piac.
- (68) A Bizottság azt is megjegyzi, hogy a DIS-rendszer kiterjesztése a tengeri kábelfektetési tevékenységekre segítene megőrizni a közösségi foglalkoztatást a dán érdekeltségű, tengerjáró kábelfektető hajókon.
- (69) A közösségi kábelfektetés előtt álló kihívások a globális verseny és a parti tevékenységek áthelyezése tekintetében hasonlóak a közösségi tengeri szállítás kihívásaihoz. Ugyanígy a közösségi kábelfektető tevékenységek ugyanazon jogi környezet hatálya alá tartoznak munkaügyi, műszaki és biztonsági szempontból, mint a közösségi tengeri szállítás. Végül, itt is szükség van a szakképzett és gyakorlott tengerészekre ugyanúgy, mint a tengeri szállítás esetében.
- (70) Ezek a szempontok állnak az iránymutatások mögött. Valójában az iránymutatások 2.2. szakaszának első albekezdése említi a tengeri biztonság, a tagállami nyilvántartásokba való felvétel vagy újrafelvétel, a tagállamok tengeri klasztereinek megerősítéséhez való hozzájárulás, a tengeri know-how védelme és javítása, valamint fő célként az európai tengerészek foglalkoztatásának előmozdítása területén bekövetkezett fejlődést. Különösen igaz ez a bérköltségek csökkentésében – amelyek „versenyképességet javító szociális intézkedések” (lásd az iránymutatások 3. szakaszának címét) – megnyilvánuló állami támogatás (az iránymutatások 3.2. szakasza) tekintetében.

- (71) Ennek következtében, habár a Bizottság továbbra is azt állítja, hogy a kábelfektetési tevékenységek nem tartoznak a fent említett rendeletek és az iránymutatások szerinti tengeri szállítás meghatározása alá, úgy véli, hogy a kábelfektetés az iránymutatások 3.2. szakasza alkalmazásával analógia révén kapcsolódik a tengeri szállításához, ennél fogva a kábelfektetésnek is ugyanazon rendelkezés hatálya alá kell tartoznia.

- (72) A Bizottság így megállapítja, hogy a DIS-rendszernek a kábelfektető hajókra analógia révén történő kiterjesztését az iránymutatások 3.2. szakaszának rájuk való alkalmazásával lehet elfogadni, így a kiterjesztés összhangban áll a közös piaccal.

6.2. **Kotrás**

- (73) A Bizottság elutasítja Dánia arra vonatkozó érvelését, hogy a Bizottság állítólag visszaélt a hatalmával, amikor vizsgálati eljárást indított a DIS-rendszer rendelkezéseivel kapcsolatban a kotrás tekintetében. A fent említett kormányrendeletet csatolták az értesítéshez: a Bizottság úgy véli, hogy meg kell vizsgálnia ezt a mellékletet is és meg kell állapítania, hogy a kormányrendelet a Bizottság által a fent említett NN 116/98. sz. 2002. december 12-i határozatban engedélyezett DIS-rendszernek, illetve a Dánia által 2005-ben a Bizottsággal közölt, a DIS-rendszernek a 2004. évi iránymutatásokhoz való igazítására irányuló intézkedéseknek az átdolgozása-e.
- (74) Emellett a Bizottság cáfolja azt a feltételezést, hogy a két törvényjavaslatot a bizottsági szolgálatok 2005. május 18-i levelében jóváhagyták. Ez a levél világossá tette, hogy a Bizottság által az iránymutatásokon keresztül javasolt megfelelő intézkedéseknek a tagállamok által történő elfogadását eljárási szempontból nem szabad új támogatásról, vagy meglévő támogatás módosításáról szóló értesítésnek tekinteni. Az említett válaszában a Bizottság azt is világossá tette, hogy a dán hatóságok által benyújtott intézkedések az iránymutatásokban javasolt megfelelő intézkedések pusztán átültetése, amelyek nem igényeltek az EK-Szerződés 88. cikkének (3) bekezdése értelmében vett értesítést.
- (75) Továbbá, az értesítéshez csatolt kormányrendelet lényegében a fent említett 2008. január 21-i levélben benyújtott törvényjavaslatból indul ki, miközben a támogatható kotrási tevékenységek körét nagyon kiszélesíti, túl azon, amelyet a fent említett levélben szereplő törvényjavaslatban meghatároztak. A vizsgálat megindításakor a Bizottság a kormányrendelet rendelkezéseit nem új támogatásnak (amely egyben jogszerűtlen lenne, mivel akkor a rendelkezések már hatályba léptek), hanem az állami támogatási eljárásról szóló rendelet 16. cikkének értelmében meglévő támogatással való visszaélésnek tekintette. Ennélfogva a rendelet vonatkozó fejezete nem a dán hatóságok által feltételezett, a létező támogatási rendszerekre vonatkozó eljárásokról szóló V. fejezet, hanem a támogatással való visszaélésre vonatkozó eljárásról szóló IV. fejezet.
- (76) A Bizottság ennélfogva teljes jogosultsággal rendelkezett a kormányrendelet tekintetében vizsgálati eljárást indítani.
- (77) Az iránymutatások 3.2. szakaszának ötödik albekezdése megállapítja azon feltételeket, amelyek mellett a bérköltségek csökkentésének formájában megnyilvánuló állami támogatás megadható a kotrási tevékenységek számára. Azon feltételek, hogy a tengerészeknek az iránymutatások 3.2. szakasza harmadik albekezdésének értelmében vett tengerjáró hajón dolgozó közösségi tengerészeknek kell lenniük, a kotróhajóknak pedig szerepelniük kell valamely tagállam nyilvántartásában, már a DIS-rendszer feltételei.
- (78) Emellett a dán hatóságok a vizsgálat megindításáról szóló határozat vonatkozásában tett észrevételeikben nyilvánvalóvá tették, hogy csak a saját meghajtással rendelkező kotróhajók támogathatók a DIS-rendszerben, és a többek között a kikötőkben vagy fjordokban, illetve azok környékén végzett kotrási tevékenységek ki vannak zárva a DIS-rendszerből.
- (79) Tekintettel arra a feltételre, hogy a kotróhajóknak az üzemidejük legalább 50 %-ában tengeri szállítást kell végezniük, a Bizottság megjegyzi, hogy a kotrás esetében a „tengeri szállítást” az iránymutatások 3.1. szakaszának tizenhatodik albekezdése úgy határozza meg, mint „a kitermelt anyagok nyílttengeri szállítása”, és kizárja a „kitermelés vagy kotrás mint olyan” tevékenységeket. Ebben az összefüggésben a Bizottság megjegyzi, hogy a kitermelés vagy kotrás, mint olyan, a fent említett dán kormányrendeletben leírtak szerint ki van zárva a támogatható kotrási tevékenységek meghatározásából. A Bizottság továbbá úgy véli, hogy „a kitermelés helye és a kitermelt anyagok kirakodási helye közötti hajózás” és a „kitermelési helyek közötti hajózás” kétségtelenül a kitermelt anyagok szállítását jelenti. A Bizottság azt is elfogadja, hogy a tengeri szállításban a hajók bizonyos ügyletek bizonytalansága miatt nem mindig megrakodva hajóznak. Ennélfogva, analógia alkalmazásával logikus feltételezni, hogy „a kikötő és a kitermelési hely közötti hajózás”, valamint a „kirakodás és a kikötő közötti hajózás” tengeri szállításnak minősül. Hasonlóképpen a „kirakodás” is tengeri szállítással jár. Végezetül, amikor a kotróhajók az állami hatóságok kérésére segítséget nyújtanak a nyílt tengeren, a közvetlenül és kizárólag erre szánt idő a tengeri szállítás javára szolgál.
- (80) A Bizottság ennélfogva arra a következtetésre jut, hogy a kormányrendeletben meghatározott kotrási tevékenységek tartozhatnak a DIS-rendszer hatálya alá, kivéve a „kitermelési helyekre való hajózás”, amely csakugyan nem különböztethető meg a kitermeléstől vagy kotrástól, mint olyantól.
- (81) Az, hogy a Bizottság a DIS-rendelet által támogathatóként fogadta el a dán hatóságok által a fent említett kormányrendeletben meghatározott legtöbb tevékenységet, szintén a következő tényezőkön alapul.
- (82) A kotrás szakképzett tengerészeket igényel, akikre ugyanazok a munkajogi rendelkezések és ugyanaz a szociális keret vonatkoznak, mint a többi tengerészre.
- (83) A kotróhajók tengerjáró hajók, amelyekre ugyanazon műszaki és biztonsági ellenőrzések alkalmazandók, mint a tengeri kereskedelemmel foglalkozó hajókra.
- (84) Végül fennáll annak a kockázata, hogy a kábelfektető társaságok kedvezőbb adózási környezet miatt a Közösségen kívülre helyezik a parton végzett tevékenységeiket, és a hajóik az olcsó lófogó alatt hajóznak majd.



(85) A Bizottság úgy gondolja tehát, hogy a DIS-rendszer alkalmazható a kormányrendeletben meghatározott tengeri kotrásra, a kitermelési helyre való hajózás kivételével.

### 6.3. A bizottsági határozatok érvényességi idejének korlátozása az állami támogatás területén

(86) A legutóbbi gyakorlat alapján a Bizottság már nem hagyja jóvá a határozatlan idejű állami támogatási rendszereket vagy azok módosításait, és előírja, hogy az ilyen rendszerekről szóló értesítések legfeljebb tízéves időtartamra tehetők.

(87) Ezért a Bizottság köteles – az aktuális gyakorlatával összhangban – az értesítésben szereplő intézkedés lejárátát előírni. Következésképpen a Bizottságnak úgy kell döntenie, hogy e határozatról szóló értesítés időpontját követően legkésőbb tíz évvel a dán hatóságok ismét értesítést küldenek az e határozatban az EK-Szerződés 88. cikkének (3) bekezdése alapján értékelt DIS-rendszer módosításáról,

ELFOGADTA EZT HATÁROZATOT:

#### 1. cikk

(1) A Dánia által a nyílt tengeri kábelfektetés érdekében végrehajtani tervezett intézkedések az EK-Szerződés 87. cikkének (1) bekezdése értelmében a közös piaccal összeegyeztethetők.

(2) A Dánia által a nyílt tengeri kotrás érdekében végrehajtott intézkedések összeegyeztethetők a közös piaccal, amennyiben a kitermelési helyekre való hajózást nem sorolják a támogatható tevékenységek közé.

#### 2. cikk

Dániának a jelen határozatról szóló értesítés időpontjától számított tíz éven belül újra értesítést kell küldenie az e határozatban az EK-Szerződés 88. cikkének (3) bekezdése alapján értékelt DIS-rendszer módosításáról.

#### 3. cikk

Ennek a rendeletnek a Dán Királyság a címzettje.

Kelt Brüsszelben, 2009. január 13-án.

a Bizottság részéről  
Antonio TAJANI  
alelnök