

## II

(Atti adottati a norma dei trattati CE/Euratom la cui pubblicazione non è obbligatoria)

## DECISIONI

## COMMISSIONE

## DECISIONE DELLA COMMISSIONE

del 13 gennaio 2009

**relativa all'aiuto di Stato C 22/07 (ex N 43/07) sull'estensione alle attività di dragaggio e di posa dei cavi del regime che esonera le imprese di trasporto marittimo dal pagamento dell'imposta sul reddito e dei contributi sociali dei marittimi in Danimarca**

[notificata con il numero C(2008) 8886]

(Il testo in lingua danese è il solo facente fede)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(2009/380/CE)

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

DIS»). Il regime DIS era stato autorizzato con decisione della Commissione del 13 novembre 2002 <sup>(3)</sup>.

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 88, paragrafo 2, primo comma,

(2) La modifica notificata è stata protocollata con il numero N 43/07. Con lettera del 27 marzo 2007 <sup>(4)</sup> la Danimarca ha trasmesso alla Commissione ulteriori informazioni da essa richieste con lettera del 20 marzo 2007 <sup>(5)</sup>.

visto l'accordo sullo Spazio economico europeo, in particolare l'articolo 62, paragrafo 1, lettera a),

(3) Con lettera del 10 luglio 2007 <sup>(6)</sup> la Commissione ha informato la Danimarca dell'avvio di un procedimento di indagine formale ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 4, del regolamento (CE) n. 659/1999 del Consiglio, del 22 marzo 1999, recante modalità di applicazione dell'articolo 93 del trattato CE <sup>(7)</sup> («regolamento sugli aiuti di Stato»). La Danimarca ha trasmesso le sue osservazioni con lettera del 5 settembre 2007 <sup>(8)</sup>.

dopo aver invitato gli interessati a presentare osservazioni conformemente ai detti articoli <sup>(1)</sup> e viste le osservazioni trasmesse,

considerando quanto segue:

(4) La decisione della Commissione di avviare il procedimento è stata pubblicata nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* <sup>(9)</sup>. Con la suddetta decisione la Commissione ha invitato i terzi interessati a trasmettere le loro osservazioni sulle misure in esame.

### 1. PROCEDIMENTO

(1) Con lettera del 15 gennaio 2007 <sup>(2)</sup> la Danimarca ha notificato alla Commissione una modifica al regime che esenta gli armatori dal pagamento in Danimarca dell'imposta sul reddito dei loro marittimi (cosiddetto «regime

<sup>(3)</sup> Il testo della decisione relativa al regime N 116/98 è disponibile nella lingua ufficiale al seguente indirizzo Internet: [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> Protocollata con riferimento TREN(2007) A/28077.

<sup>(5)</sup> Protocollata con riferimento TREN(2007) A/306985.

<sup>(6)</sup> Protocollata con riferimento C(2007) 3219 def.

<sup>(7)</sup> GU L 83 del 27.3.1999, pag. 1.

<sup>(8)</sup> Protocollata con riferimento TREN(2007) A/41561.

<sup>(9)</sup> Cfr. nota 1.

<sup>(1)</sup> GU C 213 del 12.9.2007, pag. 22.

<sup>(2)</sup> Protocollata con riferimento TREN(2007) A/21157.

- (5) La Commissione ha ricevuto le osservazioni delle seguenti parti interessate: la European Dredgers' Association (l'associazione europea delle imprese di dragaggio), la European Community Ship-owners Association (l'associazione degli armatori della Comunità europea), la Chamber of British Shipping (la Camera della marina mercantile della Gran Bretagna), la Norwegian Ship-owner association (l'associazione norvegese degli armatori), Armateurs de France, Alcatel-Lucent e la Danish Shipowners' Association (l'associazione danese degli armatori). La Commissione ha trasmesso le loro rispettive osservazioni alla Danimarca, cui è stata data possibilità di replicare. Con lettera del 9 gennaio 2008 la Danimarca ha inviato le proprie osservazioni <sup>(10)</sup>.

## 2. DESCRIZIONE DETTAGLIATA DELLE MISURE NOTIFICATE

- (6) La descrizione delle misure notificate era già contenuta nella decisione summenzionata del 10 luglio 2007.

### 2.1. Descrizione della modifica notificata del regime DIS

- (7) L'obiettivo principale delle misure notificate [progetto di legge n. L 110 (2006-07), sezione 11] è l'estensione dell'applicazione del cosiddetto regime DIS ai marittimi che lavorano a bordo di navi addette alla posa di cavi e di draghe.
- (8) Per quanto attiene alle navi addette alla posa di cavi, le loro attività sinora non erano ammissibili al regime DIS, sebbene le navi addette alla posa di cavi fossero autorizzate all'immatricolazione nel registro DIS ai sensi della legislazione danese.
- (9) D'ora in poi la Danimarca intende attribuire a questo tipo di navi tutti i vantaggi previsti dal regime DIS.
- (10) Per quanto riguarda le draghe, il decreto del 27 maggio 2005 di attuazione del regime DIS («il decreto») precisa quali attività possono essere considerate trasporto marittimo per il settore del dragaggio, con l'intento di fissare norme per la loro ammissibilità. Ai sensi della sezione 13 del decreto, le seguenti attività delle draghe sono considerate trasporto marittimo:

- 1) la navigazione fra il porto e il sito di estrazione;
- 2) la navigazione fra il luogo di estrazione e il luogo di scarico dei materiali estratti, compreso lo scarico stesso;

- 3) la navigazione fra il luogo di scarico e il porto;
- 4) la navigazione nei luoghi di estrazione e fra questi;
- 5) la navigazione effettuata per fornire assistenza, su richiesta delle autorità pubbliche, in relazione alle attività di ripulitura dopo le fuoriuscite di petrolio in mare, ecc.

- (11) Ai sensi della vigente legislazione danese le draghe per sabbia non possono essere immatricolate nel registro DIS. Le draghe per sabbia non possono quindi soddisfare le condizioni di base per essere ammesse al regime DIS. Poiché inoltre le draghe per sabbia sono in certa misura utilizzate, ad esempio, in lavori di costruzione in acque territoriali, la Danimarca ha stimato che difficilmente esse potevano essere incluse nel regime generale dei salari netti. Essa ha quindi deciso di tassare i lavoratori a bordo delle draghe per sabbia secondo le norme generali in materia di tassazione, per rimborsare poi l'imposta ai proprietari della nave, una volta soddisfatte le relative condizioni.

- (12) Il dragaggio è così indirettamente coperto dal regime DIS e beneficia degli stessi vantaggi concessi alle imprese di trasporto marittimo che operano navi immatricolate nel registro DIS.

### 2.2. Descrizione del regime DIS vigente

- (13) Il regime DIS è stato descritto nella decisione summenzionata della Commissione del 10 luglio 2007 <sup>(11)</sup>.
- (14) Il regime vigente esenta gli armatori dal pagamento dei contributi sociali e dell'imposta sul reddito dei loro marittimi che lavorano a bordo di navi immatricolate nel Dansk Internationalt Skibsregister, il registro navale internazionale danese («registro DIS»), nei casi in cui le navi in questione vengono utilizzate per il trasporto commerciale di passeggeri o di merci.
- (15) La Commissione ricorda che il registro DIS è stato introdotto con legge n. 408 del 1° luglio 1988 ed è entrato in vigore il 23 agosto 1988. Il suo fine era contrastare il cambiamento di bandiera dal registro nazionale danese verso altri paesi.
- (16) Un requisito per l'applicazione del regime è che l'esenzione fiscale sia tenuta in considerazione nel momento in cui sono fissati i salari. Il beneficio fiscale va quindi a beneficio della società di navigazione e non ai marittimi a titolo individuale.

<sup>(10)</sup> Protocollata con riferimento TREN(2008) A/80508.

<sup>(11)</sup> Protocollata con riferimento C(2007) 3219 def.

- (17) Cionondimeno la Commissione ha approvato il regime DIS il 13 novembre 2002.
- (18) Attualmente la Danimarca applica anche un altro regime a favore degli operatori del trasporto marittimo: il regime di tassazione del tonnello (12).

### 2.3. Dotazione finanziaria

- (19) La dotazione finanziaria complessiva del regime DIS è di circa 600 milioni di DKK.

## 3. MOTIVI DI AVVIO DEL PROCEDIMENTO DI INDAGINE FORMALE

### 3.1. Dubbi sulla compatibilità delle misure relative alla posa di cavi

- (20) Nella sua decisione di avviare il procedimento di indagine formale, la Commissione ha ritenuto di aver dovuto procedere all'esame dei potenziali effetti economici che l'estensione in parola potrebbe avere nel settore interessato. Il settore interessato è quello della posa dei cavi di telecomunicazione o di trasporto di energia sul fondo del mare e della riparazione dei cavi esistenti sul fondo del mare.
- (21) La Commissione ha ritenuto impossibile dividere un viaggio in mare in due parti, una rientrante nella nozione di trasporto marittimo e l'altra essendone esclusa. La Commissione sostiene invece che è necessario procedere a una valutazione globale di tutti i tipi di attività marittima per determinare se il viaggio in mare sia compreso interamente nella nozione di trasporto marittimo.
- (22) Quindi nella decisione di avviare la procedura di indagine formale la Commissione ha espresso il parere che la posa di cavi in mare non possa essere interpretata come la sovrapposizione di un servizio di trasporto marittimo e di un'effettiva posa di cavi in mare.
- (23) Le imbarcazioni addette alla posa di cavi non trasportano di norma tamburi per cavi da un porto all'altro, o da un porto a un impianto off-shore, essendo questa la definizione di trasporto marittimo fissata nel regolamento (CEE) n. 4055/86 del Consiglio, del 22 dicembre 1986, che applica il principio della libera prestazione dei servizi ai trasporti marittimi tra Stati membri e tra Stati membri e paesi terzi (13) e nel regolamento (CEE) n. 3577/92 del Consiglio, del 7 dicembre 1992, concernente l'applicazione del principio della libera prestazione dei servizi ai trasporti marittimi fra Stati membri (cabotaggio marittimo) (14). Esse invece, su richiesta di un cliente, posano cavi da un punto determinato situato sulla costa a un altro punto situato su un'altra costa. Pertanto le imbarcazioni addette alla posa di cavi non sembrano prestare un semplice servizio di trasporto marittimo nel significato a

esso attribuito dai regolamenti comunitari summenzionati, cioè un trasporto di merci via mare tra un porto di uno Stato membro e un porto o un impianto off-shore di un altro Stato membro. Anche se queste imbarcazioni occasionalmente possono trasportare merci via mare, come disposto nei regolamenti (CEE) n. 4055/86 e (CEE) n. 3577/92, l'attività corrispondente alla definizione di trasporto marittimo sembra essere meramente complementare alla loro attività principale, consistente nella posa di cavi.

- (24) Inoltre la Commissione ha osservato che in questa fase del procedimento non è ancora provato che le imprese per la posa di cavi stabilite nella Comunità abbiano subito, sul mercato mondiale, effettivamente le stesse pressioni concorrenziali che gravano sugli operatori del trasporto marittimo. Secondo la Commissione non è chiaro se le imprese di posa di cavi nella Comunità si trovino esposte a una concorrenza, esercitata mediante bandiere di comodo, di intensità pari a quella del trasporto marittimo.
- (25) Pertanto, nella sua decisione di avvio del procedimento di indagine formale la Commissione ha ritenuto che la posa di cavi non poteva essere considerata come una attività di trasporto marittimo e che quindi non poteva essere ammessa agli aiuti di Stato al trasporto marittimo ai sensi degli orientamenti comunitari in materia di aiuti di Stato ai trasporti marittimi (15) («orientamenti»).

### 3.2. Dubbi sulla compatibilità delle misure relative al dragaggio

- (26) La decisione di avviare il procedimento di indagine formale ha stabilito che la Commissione nutiva seri dubbi in relazione al fatto che tutte le attività di dragaggio incluse nel regime costituissero attività di trasporto marittimo ai sensi degli orientamenti. La Commissione ha ritenuto quindi che non tutte le suddette attività di dragaggio potevano essere ammissibili all'aiuto di Stato al trasporto marittimo.

## 4. OSSERVAZIONE DELLA DANIMARCA SULLA DECISIONE DI AVVIARE IL PROCEDIMENTO DI INDAGINE FORMALE

### 4.1. Osservazioni relative alla posa di cavi

- (27) Per quanto attiene alle navi addette alla posa di cavi, la Danimarca sottolinea il fatto che i servizi della Commissione in una lettera dell'11 agosto 2006 (16) avevano assicurato alla Danimarca che le suddette navi devono essere ammesse all'aiuto di Stato in oggetto a condizione che il 50 % della loro attività costituisca trasporto marittimo.

(12) Aiuto NN 116/98 approvato dalla decisione della Commissione del 13 novembre 2002. Il testo della decisione relativa è disponibile nella lingua ufficiale al seguente indirizzo Internet: [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)

(13) GU L 378 del 31.12.1986, pag. 1.

(14) GU L 364 del 12.12.1992, pag. 7.

(15) GU C 13 del 17.1.2004, pag. 3.

(16) Protocollata con riferimento TREN(2006) D/212345.

- (28) Secondo la Danimarca, la Commissione ha deciso che le attività di posa di cavi potevano essere equiparate a trasporto marittimo per quella parte dell'attività che comprende il trasporto di tamburi per cavi dal porto di carico al luogo in alto mare dove doveva iniziare la posa dei cavi; ciò implica che la percentuale di attività marittime rispetto a tutte le attività deve essere calcolata sulla base della distanza percorsa dall'imbarcazione prima della posa dei cavi.
- (29) Inoltre, la Danimarca sottolinea di non aver compreso la ragione per la quale la Commissione della sua lettera del 10 luglio 2007 ritiene che la posa di cavi non può essere una combinazione di trasporto marittimo e di altre attività e conferma che detto punto di vista è contrario alla lettera dei servizi della Commissione dell'11 agosto 2006.

#### 4.2. Osservazioni relative al dragaggio

- (30) Secondo la Danimarca gli orientamenti consentono di suddividere l'attività generale di dragaggio in trasporto marittimo e in altre attività. La Danimarca non comprende quindi perché una simile divisione non possa essere fatta per le navi addette alla posa di cavi.
- (31) Essa sottolinea il fatto che la sentenza della Corte di giustizia nella causa C-251/04, menzionata dalla Commissione nella sua decisione di avviare il procedimento, non modifica i motivi su cui si era basata la Commissione per fornire l'assicurazione contenuta nella citata lettera dell'11 agosto 2006. Secondo la Danimarca, la Corte di giustizia ha chiarito la questione relativa all'inclusione delle attività di rimorchio nel regolamento (CEE) n. 3577/92, concludendo che esse non vi erano incluse. La Danimarca ritiene che la sentenza in questione non rilevi ai fini dell'applicazione degli orientamenti alle navi addette alla posa di cavi.
- (32) Le autorità danesi menzionano il fatto che gli orientamenti non comprendono solo i trasporti marittimi come definiti nei regolamenti (CEE) n. 4055/86 e (CEE) n. 3577/92 ma, «[...] anche in parti specifiche fanno riferimento al rimorchio e al dragaggio».
- (33) Conformemente agli orientamenti almeno il 50 % di tutte le attività deve costituire trasporto marittimo che, per le draghe, è definito negli orientamenti, secondo le autorità danesi, come «[...] trasporto in mare di materiali estratti [...]». Secondo le autorità danesi gli orientamenti devono essere interpretati nel senso di qualificare il trasporto in mare di materiali estratti come trasporto marittimo.
- (34) La Danimarca contesta anche l'iniziativa della Commissione di estendere unilateralmente l'ambito di applicazione del procedimento di indagine formale a settori che non sono inclusi nella notifica, come la Commis-

sione sembra stia facendo<sup>(17)</sup>. Secondo la Danimarca il capo II del regolamento sugli aiuti di Stato non contiene una disposizione che consente alla Commissione di includere nel procedimento di indagine misure di aiuto statali già esistenti. Se la Commissione desidera indagare su aiuti di Stato esistenti dovrebbe, secondo la Danimarca, porre in essere il relativo procedimento ai sensi del capo V del regolamento summenzionato relativo alla procedura applicabile ai regimi di aiuto esistenti.

- (35) La Danimarca dichiara che essa ha notificato le modifiche il 21 gennaio 2005 sotto forma di due progetti di legge che il governo aveva presentato dinanzi al Parlamento il 12 gennaio 2005 (progetto di legge sulla tassazione dei marittimi e progetto di legge di modifica della legge sulla tassazione del tonnellaggio). Secondo la Danimarca i due progetti di legge in questione possono essere considerati approvati dalla Commissione per i due motivi seguenti:

— in primo luogo poiché, come dichiarato dalle autorità danesi, la Commissione non ha replicato alla lettera del 21 gennaio 2005 della rappresentanza permanente entro il termine fissato dal regolamento sugli aiuti di Stato,

— in secondo luogo i servizi della Commissione hanno successivamente confermato il fatto che le modifiche erano conformi agli orientamenti.

- (36) La Danimarca sostiene pertanto che la legge sulla tassazione dei marittimi nella versione della primavera 2005 è un aiuto di Stato autorizzato ai sensi del diritto comunitario.
- (37) Le autorità danesi concludono quindi che il procedimento di indagine formale può avere ad oggetto soltanto l'unica misura notificata, cioè la possibile inclusione nel regime DIS dei marittimi impiegati a bordo delle navi addette alla posa di cavi.
- (38) Per quanto attiene alle imbarcazioni per il dragaggio, il governo danese dichiara che in data 13 dicembre 2006 è stata adottata la legge di modifica alla legge sulla tassazione dei marittimi. La modifica alla legge in oggetto è stata notificata il 15 gennaio 2007.
- (39) La Danimarca ritiene che il trasporto in alto mare di materiali estratti costituisca trasporto marittimo ai sensi degli orientamenti. Le draghe per sabbia rientrano quindi negli orientamenti, indipendentemente dal contenuto dei regolamenti (CEE) n. 4055/86 e (CEE) n. 3577/92 laddove le draghe effettuino un trasporto marittimo (definito, secondo la Danimarca, come «trasporto via mare di materiali estratti») durante almeno il 50 % del loro tempo di attività.

<sup>(17)</sup> Cfr. comunicato stampa IP/07/1047 della Commissione del 10 luglio 2007.

(40) Le autorità danesi aggiungono che dette attività di «traffico marittimo limitato» non rientrano nei regimi danesi di aiuti di Stato. Con l'espressione «traffico marittimo limitato» si intendono le attività nei porti e nei fiordi, ad esempio. I lavori di scavo e di dragaggio nei porti e nei fiordi o nelle loro vicinanze sono sempre esclusi dal campo di applicazione del regime DIS. Lo stesso si applica ai casi in cui l'imbarcazione sia ferma.

(41) Le autorità danesi spiegano che, in pratica, i lavori di scavo e di dragaggio sono (molto) spesso eseguiti mediante l'impiego di draghe munite di benne a catena prive di motori propri e che anche per questo motivo non sono comprese nel regime DIS. Le navi munite di proprie unità motrici possono rientrarvi. Tuttavia le navi impiegate in attività di subappalto in mare sono anche escluse dal regime DIS. Con il termine «attività di subappalto» si intende la costruzione e la riparazione di porti, moli, ponti, piattaforme petrolifere, parchi eolici e altri impianti in mare.

## 5. OSSERVAZIONI DEI TERZI INTERESSATI

### 5.1. European Dredging Association (EUDA)

(42) Secondo l'EUDA la Commissione ha introdotto un regime molto più severo per gli aiuti di Stato alle attività di dragaggio rispetto a quello vigente ai sensi degli orientamenti del 1997. Continuando a sostenere l'obiettivo del mantenimento di una flotta di dragaggio nella Comunità, EUDA esprime due preoccupazioni di carattere generale:

— in primo luogo sostiene il punto di vista secondo il quale il settore marittimo del dragaggio europeo deve poter beneficiare di aiuti di Stato ai sensi degli orientamenti in tutti i casi in cui esso deve confrontarsi con la concorrenza di navi di paesi terzi,

— in secondo luogo EUDA ritiene che l'aiuto di Stato approvato dalla Commissione sulla base degli orientamenti non dovrebbe imporre nessun onere amministrativo indebito sul settore marittimo del dragaggio europeo.

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

(43) ECSA ritiene che l'approccio della Commissione sia molto teorico e che non consideri gli obiettivi e il contenuto degli orientamenti.

(44) Secondo ECSA, gli orientamenti presuppongono già che una parte sostanziale dell'attività di dragaggio debba consistere nel trasporto marittimo. ECSA ritiene che le navi per il dragaggio e per la posa di cavi trasportino, rispettivamente, materiali estratti e cavi da un punto A a un punto B e che il punto di carico e il punto di scarico sono irrilevanti.

(45) ECSA sottolinea il fatto che il settore delle attività di trasporto delle draghe e delle navi per la posa di cavi è assolutamente in linea con gli obiettivi degli orientamenti dal momento che queste navi specializzate operano anche in un mercato globale, caratterizzato da una feroce concorrenza e in un mercato del lavoro anch'esso di dimensioni globali.

### 5.3. Chamber of British Shipping (Camera della marina mercantile della Gran Bretagna)

(46) La Camera della marina mercantile della Gran Bretagna sottolinea che gli orientamenti riconoscono che le attività ammissibili e non ammissibili delle draghe potrebbero essere svolte dalla stessa nave e, pertanto, devono essere distinte. Pertanto essa esprime la sua preoccupazione sull'affermazione che «la Commissione ritiene impossibile suddividere una determinata attività in una parte rientrante nella nozione di trasporto marittimo e una parte che ne è esclusa».

(47) Nel parere della Camera della marina mercantile della Gran Bretagna non si ravvisa la necessità di marcare una distinzione tra il trasporto di merci o di passeggeri eseguito verso un luogo o da un luogo che figurino su una lista di porti e impianti e lo stesso trasporto verso altri punti specifici in mare. Essa è preoccupata poiché sembra si stia procedendo all'introduzione di un nuovo criterio sullo scopo del trasporto delle merci o dei passeggeri. Essa ritiene pertanto che gli scopi del cliente non rilevano ai fini dell'ammissibilità agli aiuti di un'attività di una società di navigazione. La Camera della marina mercantile della Gran Bretagna precisa che la destinazione specifica del materiale trasportato è per lo più determinata dal cliente, d'accordo con il suo uso in futuro e/o con le licenze ambientali o con altre licenze.

(48) Per quanto riguarda la descrizione della normale gestione di una nave per la posa dei cavi, nell'avviso pubblicato nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*, la Camera della marina mercantile della Gran Bretagna non è d'accordo con la valutazione preliminare della Commissione: secondo tale valutazione, le navi per la posa di cavi caricano il loro carico dei clienti negli impianti portuali e lo trasportano verso una serie di altre località, che possono essere altri porti, dove esso è consegnato con una attività in itinere di posa sul o nel fondo marino.

### 5.4. Norwegian Shipowners' Association (Associazione degli armatori norvegesi)

(49) Secondo l'Associazione degli armatori norvegesi, la Commissione dovrebbe interpretare la nozione di «trasporto marittimo» in modo flessibile, considerato che le società che eseguono lavori di posa di cavi e di dragaggio hanno la stessa mobilità internazionale e sono soggette allo stesso gioco di forze della concorrenza mondiale delle imprese classiche di «trasporto marittimo».

- (50) Secondo il loro punto di vista il trasporto e la posa di un cavo dal punto A al punto B è un'operazione simultanea e integrata, qualora il cavo venga «scaricato» gradualmente sul fondo del mare.
- (51) Analogamente, l'Associazione degli armatori norvegesi ritiene che il trasporto destinato all'eliminazione di fanghi derivanti dal dragaggio debba essere considerato un trasporto, anche se il dragaggio e/o il luogo di scarico non sia né un porto, né un impianto off-shore.

#### 5.5. Armateurs de France

- (52) Secondo Armateurs de France, a differenza di quanto indicato negli orientamenti, il trasporto marittimo non è definito allo stesso modo nei regolamenti (CEE) n. 4055/86 e (CEE) n. 3577/92. La definizione di trasporto marittimo in relazione agli aiuti di Stato non deve quindi essere la stessa contenuta nei regolamenti. Cionondimeno, Armateurs de France ritiene che la definizione del regolamento (CEE) n. 3577/92 debba essere intesa come non esaustiva. Secondo Armateurs de France, gli orientamenti non escludono quindi la posa di cavi e le attività di dragaggio.
- (53) A tal fine la sentenza della Corte di giustizia dell'11 gennaio 2007 nella causa C-251/04 non è pertinente per le attività in questione giacché essa non esclude dal trasporto marittimo le attività di posa di cavi o di dragaggio. Armateurs de France sottolinea che queste attività non sono un servizio «connesso, accessorio o complementare alla prestazione di servizi di trasporto marittimo» nell'accezione della sentenza, ma costituiscono piuttosto un trasporto via mare di merci diretto o proveniente da impianti off-shore.
- (54) Armateurs de France ritiene che se gli orientamenti fossero interpretati in modo da ammettere all'aiuto al trasporto marittimo solo il trasporto marittimo puro, una simile interpretazione escluderebbe in teoria anche dall'ambito di applicazione degli orientamenti le navi che navigassero vuote sulla rotta di ritorno dopo aver trasportato le merci. Dato che gli orientamenti si applicano già alle navi per la posa di cavi e per il dragaggio se più del 50 % dell'attività di rimorchio effettivamente svolta da un rimorchiatore durante un dato anno costituisce un «trasporto marittimo», secondo Armateurs de France, occorrerebbe estendere questo criterio a tutte le navi di servizio come le draghe e le navi addette alla posa di cavi.

#### 5.6. Alcatel-Lucent

- (55) Alcatel-Lucent sottolinea l'importanza delle navi per la posa di cavi nel mercato del lavoro marittimo, considerata l'esigenza di un elevato livello di conoscenze tecnologiche in questo settore. Secondo Alcatel-Lucent le navi per la posa di cavi impiegano i lavoratori più qualificati del mercato del lavoro marittimo. Pertanto, l'estensione

alle navi per la posa di cavi del regime DIS soddisfa l'obiettivo dell'aiuto di Stato al trasporto marittimo come definito negli orientamenti, giacché salvaguarderebbe l'impiego di alta qualità in Europa dei marittimi europei. A causa delle crisi sul mercato delle telecomunicazioni, la flotta della navi per la posa di cavi è diminuita da 80 a 35 navi che sono in concorrenza con le navi battenti bandiere di comodo.

- (56) Il mercato è globale ed ha raggiunto 100 000 km l'anno al momento dell'apice del fenomeno Internet, per poi diminuire a 20 000 km l'anno tra il 2003 e il 2006 e attualmente è di 50 000-70 000 km l'anno.
- (57) Considerando che le connessioni via cavo richiedono viaggi transoceanici e che le navi più grandi per la posa dei cavi possono stoccare solo circa 3 000 km di tamburi di cavo, Alcatel-Lucent ritiene che l'attività più importante per queste navi sia il trasporto dei tamburi dalla fabbrica al punto in mare in cui il cavo deve essere connesso e dal quale sarà depositato sul fondo del mare. Secondo Alcatel una nave per la posa di cavi fa parte del trasporto marittimo, considerando lo scarico costante del carico lungo l'itinerario di navigazione. Pertanto l'operazione di posa di cavi deve essere considerata un trasporto di merci.
- (58) Secondo Alcatel-Lucent, i regolamenti (CEE) n. 3577/92 e (CEE) n. 4055/86 non limitano rigidamente i tipi di destinazioni marittime (tra due porti o tra un porto e un impianto off-shore). Secondo la sua opinione, anche un determinato punto in mare deve essere considerato come una destinazione ricompresa negli orientamenti. Si potrebbe inoltre considerare che con il primo metro di posa dei cavi sul fondo del mare la posa di cavi diventa un impianto off-shore e quindi la successiva posa di cavi costituisce un mero trasporto verso questo impianto off-shore.
- (59) Secondo il punto di vista di Alcatel-Lucent la sentenza della Corte di giustizia dell'11 gennaio 2007 nella causa C-251/04 consente indirettamente l'estensione della definizione di trasporto marittimo nella misura in cui essa è compresa negli obiettivi degli orientamenti. Secondo Alcatel-Lucent gli obiettivi principali sono la salvaguardia delle navi battenti bandiera comunitaria e il mantenimento di una flotta concorrenziale sui mercati mondiali. Pertanto, anche se le attività di posa dei cavi fossero considerate una prestazione di servizio (accessorio o complementare alla prestazione di servizi di trasporto marittimo) gli orientamenti sono applicabili alle attività di posa di cavi giacché le suddette attività rispettano gli obiettivi degli orientamenti.

- (60) Alcatel-Lucent è inoltre dell'opinione che, per quanto attiene alle considerazioni ambientali, è importante mantenere una grande flotta di navi battenti bandiera comunitaria per la posa di cavi.

### 5.7. Danish Shipowners' Association (Associazione degli armatori danesi)

- (61) Secondo l'associazione degli armatori danesi, l'attività di posa di cavi è un'attività «a tutti gli effetti» e non un servizio di assistenza lungo le linee di rimorchio, che la sentenza della Corte di giustizia dell'11 gennaio 2007 nella causa C-251/04 riteneva esclusa dall'applicazione dei regolamenti (CEE) n. 3577/92 e (CEE) n. 4055/86. L'Associazione ritiene più importante prendere in considerazione gli obiettivi degli orientamenti. A tal fine ricorda che l'industria europea di posa dei cavi fornisce lavoro a molti marittimi in Europa. Inoltre la posa di cavi può contribuire a istituire regole e norme di sicurezza e all'immatricolazione di navi per la posa di cavi nei registri comunitari.
- (62) L'Associazione degli armatori danesi ritiene che la posa di cavi sia esposta alle stesse pressioni concorrenziali degli operatori dei trasporti marittimi comunitari sul mercato mondiale. Anche la navigazione tra continenti è un compito delle navi per la posa di cavi.
- (63) L'Associazione degli armatori danesi ritiene inoltre che le norme danesi in materia di dragaggio di sabbia rientrino negli orientamenti, considerando la simile redazione testuale. L'attività di scavo non è presa in considerazione dalla legislazione danese in materia. Inoltre l'attività di dragaggio è ammissibile solo nei casi in cui sia rispettato il requisito che almeno il 50 % delle attività interessate costituisca trasporto marittimo.

### 5.8. Osservazioni della Danimarca sull'osservazione dei terzi

- (64) Commentando le osservazioni dei terzi interessati, le autorità danesi reiterano le loro precedenti argomentazioni e sottolineano il fatto che tutte le parti interessate si sono dichiarate favorevoli all'applicazione degli orientamenti anche per le navi per la posa di cavi.

## 6. VALUTAZIONE DELLE MISURE DI AIUTO

### 6.1. Posa di cavi

- (65) In primo luogo la Commissione osserva che, analogamente al trasporto marittimo, le attività di posa di cavi richiedono marittimi qualificati, con qualifiche simili ai lavoratori in servizio a bordo di navi di trasporto marittimo tradizionale. Osserva ancora che ai marittimi a bordo di navi per la posa di cavi si applica la medesima legislazione in materia di lavoro e di previdenza sociale degli altri marittimi.
- (66) In secondo luogo la Commissione riconosce che le navi per la posa di cavi sono unità adibite alla navigazione

marittima, sono sottoposte agli stessi controlli tecnici e di sicurezza delle altre navi per il trasporto marittimo.

- (67) In terzo luogo la Commissione riconosce l'esistenza del rischio che le società per la posa di cavi possano trasferire le loro attività a terra all'esterno della Comunità per trovare regimi fiscali più accomodanti e di conseguenza cambiare la bandiera delle loro navi con una bandiera di comodo. In questo contesto la Commissione riconosce che la posa di cavi costituisce, per sua natura, un mercato mondiale.
- (68) La Commissione osserva ancora che l'estensione del regime DIS alle attività di posa di cavi in mare aiuterebbe a preservare l'impiego comunitario a bordo di navi per la posa dei cavi controllate dagli interessi danesi.
- (69) Le sfide cui è sottoposta l'attività comunitaria di posa di cavi in termini di concorrenza e delocalizzazione mondiale delle sue attività a terra sono simili a quelle del trasporto marittimo comunitario. Analogamente, le attività comunitarie di posa di cavi sono soggette alla stessa disciplina giuridica nel settore giuslavoristico, tecnico e di sicurezza del trasporto marittimo comunitario. Inoltre, esiste la necessità di impiegare marittimi qualificati e dotati di esperienza come nel trasporto marittimo.
- (70) Queste considerazioni sono alla base degli orientamenti. Infatti secondo il primo comma della sezione 2.2 degli orientamenti, i principali obiettivi perseguiti sono il miglioramento della sicurezza marittima, l'incoraggiamento dell'iscrizione o della nuova iscrizione del naviglio nei registri degli Stati membri, il contributo al consolidamento delle industrie marittime connesse stabilite negli Stati membri, la salvaguardia e il mantenimento del know-how marittimo e la promozione dell'occupazione dei marittimi europei. In particolare questo è il caso degli aiuti di Stato sotto forma di riduzione dei costi salariali (sezione 3.2) considerati «misure sociali volte a promuovere la competitività» (cfr. il titolo della sezione 3).

- (71) Di conseguenza, pur sostenendo che le attività di posa di cavi non sono ricomprese nella definizione di trasporto marittimo di cui ai regolamenti summenzionati e agli orientamenti, la Commissione ritiene che la posa di cavi deve essere associata, per analogia, al trasporto marittimo, agli effetti dell'applicazione della sezione 3.2 degli orientamenti e che la posa di cavi deve quindi essere ricompresa nel campo di applicazione della stessa disposizione.

- (72) La Commissione conclude quindi che può essere accettata l'estensione del regime DIS alle navi addette alla posa di cavi, applicando per analogia a dette navi la sezione 3.2 degli orientamenti, e che quindi questa estensione è compatibile con il mercato comune.

## 6.2. Dragaggio

- (73) La Commissione rifiuta la tesi sostenuta dalla Danimarca relativa al supposto abuso di potere da parte della Commissione nel momento di avvio del procedimento di indagine formale sulle disposizioni delle regime DIS relative al dragaggio. Il decreto summenzionato è stato allegato alla notifica: la Commissione ritiene che essa aveva l'obbligo di esaminare anche questo allegato e di stabilire se il decreto costituisse o no una modifica al regime DIS approvato dalla Commissione nella sua decisione summenzionata del 12 dicembre 2002 per il caso NN 116/98 e alle misure comunicate dalla Danimarca nel 2005 per adattare il regime DIS agli orientamenti del 2004.
- (74) Inoltre la Commissione rigetta la tesi secondo la quale i due progetti di legge sarebbero stati approvati con la lettera dei servizi della Commissione del 18 maggio 2005. La lettera in questione ha chiarito che l'accettazione da parte dello Stato membro di misure idonee proposte dalla Commissione mediante gli orientamenti non deve essere considerata dal punto di vista procedimentale una notifica di nuovo aiuto o una modifica di un aiuto esistente. Nella suddetta replica la Commissione ha altresì chiarito che le misure trasmesse dalle autorità danesi costituivano una mera trasposizione di idonee misure proposte negli orientamenti e che non era necessaria una loro notifica ai sensi dell'articolo 88, paragrafo 3, del trattato CE.
- (75) Inoltre il decreto allegato alla notifica prende sostanzialmente le mosse dal progetto di legge trasmesso con la lettera summenzionata del 21 gennaio 2008, estendendo ampiamente il campo di applicazione delle attività di dragaggio che possono essere ammesse all'aiuto al di là di quello che era previsto nel progetto di legge trasmesso con la lettera di cui sopra. Nell'avviare il procedimento di indagine formale, la Commissione ha considerato le disposizioni del decreto non alla stregua di un nuovo aiuto (e oltretutto illegale giacché esse erano già state eseguite), ma alla stregua di un impiego abusivo di un aiuto esistente ai sensi dell'articolo 16 del regolamento sugli aiuti di Stato. Pertanto il capo pertinente non è il capo V sulla procedura relativa ai regimi di aiuti esistenti — come ritenuto dalle autorità danesi nelle loro osservazioni — ma il capo IV sulla procedura relativa agli aiuti attuati in modo abusivo.
- (76) Pertanto la Commissione era pienamente legittimata ad avviare un procedimento di indagine formale avente ad oggetto il decreto in parola.
- (77) La sezione 3.2, quinto comma, degli orientamenti stabilisce le condizioni ai sensi delle quali l'aiuto di Stato può essere concesso all'attività di dragaggio sotto forma di riduzione dei costi salariali. Le condizioni secondo le quali i marittimi devono essere marittimi comunitari che lavorano a bordo di cui alla sezione 3.2, terzo comma, degli orientamenti e le draghe devono essere registrate in uno Stato membro, sono quelle già previste nel regime DIS.
- (78) Inoltre le autorità danesi hanno chiarito nelle loro osservazioni sulla decisione di avviare il procedimento di indagine formale che soltanto draghe a propulsione autonoma possono essere ammesse al regime DIS e che, in altre parole, le attività di dragaggio svolte nei porti e nei fiordi e nelle loro vicinanze sono escluse dal regime DIS.
- (79) Per quanto riguarda il requisito secondo il quale le draghe devono effettuare trasporto marittimo per almeno il 50 % della loro attività, la Commissione osserva che il «trasporto marittimo» nel caso di dragaggio è definito al sedicesimo comma della sezione 3.1 degli orientamenti come «un trasporto in mare aperto di materiali estratti» ed esclude «l'estrazione o il dragaggio come tali». In questo contesto la Commissione osserva che l'estrazione o il dragaggio come tali sono esclusi dalla definizione di attività di dragaggio ammissibili come descritte nel summenzionato decreto danese. La Commissione ritiene inoltre che «la navigazione fra il luogo di estrazione e il luogo di scarico dei materiali estratti, compreso lo scarico stesso» e «la navigazione nei luoghi di estrazione e fra questi» costituiscono effettivamente trasporto di materiali estratti. La Commissione accetta anche che nel trasporto marittimo le navi non sempre navigano cariche a causa degli squilibri presenti in talune attività commerciali. Pertanto è logico ritenere per analogia che «la navigazione fra il porto e il sito di estrazione» e la «navigazione fra il luogo di scarico e il porto» costituiscono trasporto marittimo. Analogamente lo «scarico» è un'attività inerente al trasporto marittimo. Infine, quando le draghe forniscono assistenza su richiesta delle pubbliche autorità in alto mare, il tempo da esse impiegato direttamente ed esclusivamente per questo scopo va computato come trasporto marittimo.
- (80) La Commissione pertanto conclude che le attività di dragaggio come definite dal decreto possono essere ammesse al regime DIS, tranne le attività corrispondenti a «navigazione nei luoghi di estrazione» la quale non può infatti essere distinta dall'estrazione o dal dragaggio in quanto tali.
- (81) L'accoglimento da parte della Commissione della maggior parte delle attività definite dalle autorità danesi nel decreto summenzionato come ammissibili al regime DIS si basa anche sui seguenti elementi.
- (82) Il dragaggio richiede marittimi qualificati la cui attività è retta dalle stesse norme in materia di diritto del lavoro e di previdenza sociale degli altri marittimi.
- (83) Le draghe per sabbia sono unità adibite alla navigazione marittima ed esse sono sottoposte agli stessi controlli tecnici e di sicurezza cui sono sottoposte le altre navi destinate al trasporto marittimo.
- (84) Infine esiste il rischio che le imprese di dragaggio possano trasferire le loro attività a terra all'esterno della Comunità per trovare regimi fiscali più accomodanti e possano di conseguenza cambiare la bandiera delle loro navi con una bandiera di comodo.



(85) La Commissione ritiene quindi che il regime DIS può applicarsi alle attività di dragaggio in mare come definite dal decreto, tranne la navigazione nei luoghi di estrazione.

**6.3. Limitazione alla durata della validità della decisione della Commissione nel settore degli aiuti di Stato**

(86) Nella sua prassi recente la Commissione non ha più approvato regimi aperti di aiuto di Stato o le rispettive modifiche e quindi ora si richiede che i regimi siano notificati per una durata massima di 10 anni.

(87) Questo costituisce il motivo per qui la Commissione è obbligata ad imporre un termine alla misura notificata, in sintonia con la sua prassi attuale. Di conseguenza, la Commissione deve decidere che le autorità danesi notificano nuovamente l'emendamento al regime DIS esaminato nella presente decisione ai sensi dell'articolo 88, paragrafo 3, del trattato CE, al più tardi entro 10 anni dalla notifica della presente decisione,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

*Articolo 1*

1. Le misure che la Danimarca prevede di applicare a favore di navi per la posa di cavi sono compatibili con il mercato comune ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato CE.

2. Le misure attuate dalla Danimarca a favore delle draghe in mare sono compatibili con il mercato comune a condizione che la navigazione nei luoghi di estrazione sia esclusa dalle attività ammissibili all'aiuto.

*Articolo 2*

La Danimarca deve notificare nuovamente la modifica del regime DIS oggetto della presente decisione ai sensi dell'articolo 88, paragrafo 3, del trattato CE entro 10 anni dalla data della presente decisione.

*Articolo 3*

Il Regno di Danimarca è destinatario della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 13 gennaio 2009.

*Per la Commissione*

Antonio TAJANI

*Vicepresidente*