

II

(Tiesību akti, kuri pieņemti, piemērojot EK/Euratom līgumus, un kuru publicēšana nav obligāta)

LĒMUMI

KOMISIJA

KOMISIJAS LĒMUMS

(2009. gada 13. janvāris)

par valsts atbalstu C 22/07 (ex N 43/07) attiecībā uz režīma, ar kuru jūras transporta uzņēmumus atbrīvo no jūrnieku ienākuma nodokļa un sociālo iemaksu maksājumiem Dānijā, attiecināšanu arī uz bagarēšanas un kabeļu likšanas darbībām

(izzinots ar dokumenta numuru C(2008) 8886)

(Autentisks ir tikai teksts dāņu valodā)

(Dokuments attiecas uz EEZ)

(2009/380/EK)

EIROPAS KOPIENU KOMISIJA,

par saviem jūrniekiem (grozījums tā dēvētajā DIS režīmā). DIS režīmu atļāva ar Komisijas 2002. gada 13. novembra lēmumu ⁽³⁾.

ņemot vērā Eiropas Kopienas dibināšanas līgumu un jo īpaši tā 88. panta 2. punkta pirmo daļu,

(2) Paziņotais grozījums ir reģistrēts ar Nr. 43/07. Dānija 2007. gada 27. marta vēstulē ⁽⁴⁾ nosūtīja Komisijai jaunu, 2007. gada 20. marta vēstulē ⁽⁵⁾ lūgto informāciju.

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Ekonomikas zonu un jo īpaši tā 62. panta 1. punkta a) apakšpunktu,

(3) Komisija 2007. gada 10. jūlijā ⁽⁶⁾ vēstulē informēja Dāniju par oficiālas [formālas] izmeklēšanas procedūras sākšanu atbilstoši 4. panta 4. punktam Padomes 1999. gada 22. marta Regulā (EK) Nr. 659/1999, ar ko nosaka sīki izstrādātus noteikumus EK līguma 93. panta piemērošanai (turpmāk tekstā – Valsts atbalsta procedūras regula) ⁽⁷⁾. Dānija savus apsvērumus iesniedza 2007. gada 5. septembra vēstulē ⁽⁸⁾.

uzaicinājusi ieinteresētās personas iesniegt savus apsvērumus saskaņā ar iepriekš minētajiem pantiem ⁽¹⁾ un ņemot vērā šos apsvērumus,

(4) Komisijas lēmums sākt procedūru tika publicēts *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* ⁽⁹⁾. Ar minēto lēmumu Komisija uzaicināja ieinteresētās personas iesniegt savus apsvērumus par izskatāmajiem pasākumiem.

tā kā:

1. PROCEDŪRA

(1) Dānija 2007. gada 15. janvāra ⁽²⁾ vēstulē Komisijai paziņoja par grozījumu režīmā, ar kuru kuģu īpašniekus atbrīvo no pienākuma Dānijā maksāt ienākuma nodokli

⁽³⁾ Lietā N 116/98 pieņemtā lēmuma teksts oficiālajā valodā ir publicēts šajā tīmekļa vietnē: http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/transport-1998/nn116-98.pdf

⁽⁴⁾ Reģistrēta ar atsauci TREN(2007) A/28077.

⁽⁵⁾ Reģistrēta ar atsauci TREN(2007) D/306985.

⁽⁶⁾ Reģistrēts ar atsauci C(2007) 3219, galīgā redakcija.

⁽⁷⁾ OV L 83, 27.3.1999., 1. lpp.

⁽⁸⁾ Reģistrēta ar atsauci TREN(2007) A/41561.

⁽⁹⁾ Skatīt 1. zemsvītras piezīmi.

⁽¹⁾ OV C 213, 12.9.2007., 22. lpp.

⁽²⁾ Reģistrēta ar atsauci TREN(2007) A/21157.

(5) Komisija saņēma apsvērumus no šādām ieinteresētajām personām: no Eiropas Bagarētāju asociācijas, Eiropas Kopienas Kuģu īpašnieku asociācijas, Lielbritānijas Kuģniecības palātas, Norvēģijas Kuģu īpašnieku asociācijas, *Armateurs de France*, *Alcatel-Lucent* un Dānijas Kuģu īpašnieku asociācijas. Komisija nosūtīja attiecīgos apsvērumus Dānijai, kurai deva iespēju sniegt atbildi. Dānija savus apsvērumus nosūtīja 2008. gada 9. janvāra vēstulē ⁽¹⁰⁾.

2. SĪKS PAZIŅOTO PASĀKUMU APRAKSTS

(6) Paziņoto pasākumu apraksts jau bija izklāstīts iepriekš minētajā 2007. gada 10. jūlija lēmumā.

2.1. DIS režīma paziņotā grozījuma apraksts

(7) Paziņoto pasākumu (Likumprojekta Nr. L 110 (2006-07) 11. pants) galvenais nolūks ir attiecināt tā dēvēto DIS režīmu arī uz jūrniekiem, kuri strādā uz kabeļu kuģiem un bagarkuģiem.

(8) Uz kabeļu kuģu darbībām līdz šim nav bijis attiecināms DIS režīms, kaut arī kabeļu licējiem bija atļauts reģistrēties DIS reģistrā saskaņā ar Dānijas tiesību aktiem.

(9) Dānija vēlas no šā brīža attiecināt visas DIS režīma priekšrocības arī uz kabeļu kuģiem.

(10) Attiecībā uz bagarkuģiem 2005. gada 27. maija izpildrīkojumā, ar kuru īsteno DIS režīmu (turpmāk tekstā – izpildrīkojums), ir precizēts, ko var uzskatīt par jūras transportu bagarkuģu nozarē, lai izstrādātu noteikumus par bagarēšanas darbību attiecināmību. Atbilstīgi izpildrīkojuma 13. iedaļai par jūras transportu uzskatāmas šādas bagarkuģu darbības:

1) kuģošana no ostas uz bagarēšanas darbu veikšanas vietu;

2) kuģošana no bagarēšanas darbu veikšanas vietas uz vietu, kurā jāizkrauj izsmeltā grunts, ieskaitot pašu izkraušanu;

3) kuģošana no izkraušanas vietas uz ostu;

4) kuģošana pa un starp bagarēšanas darbu veikšanas vietām;

5) kuģošana, sniedzot palīdzību pēc valsts iestāžu pieprasījuma, piemēram, saistībā ar naftas piesārņojuma likvidēšanu.

(11) Saskaņā ar spēkā esošajiem Dānijas tiesību aktiem smilšu bagarkuģus nevar reģistrēt DIS reģistrā. Tāpēc smilšu bagarkuģi neatbilst pamatnosacījumiem, ar ko tiem varētu piemērot DIS režīmu. Tā kā smilšu bagarkuģus zināmā mērā izmanto arī, piemēram, būvdarbiem teritoriālajos ūdeņos, Dānija uzskatīja, ka ir sarežģīti smilšu bagarkuģus iekļaut vispārīgajā neto algu shēmā. Tā vietā Dānija nolēma, saskaņā ar vispārējiem nodokļu uzlikšanas noteikumiem, aplikt ar nodokli personas, kuras strādā uz smilšu bagarkuģiem, un vēlāk – kad ir izpildīti attiecīgie nosacījumi – atļūdzināt minēto nodokli kuģu īpašniekiem.

(12) Tādējādi DIS režīms netieši attiecas uz bagarēšanas darbiem, un tiem piemēro tās pašas priekšrocības, no kurām labumu gūst jūras transporta uzņēmumi, kuri ekspluatē DIS reģistrā reģistrētos kuģus.

2.2. Esošā DIS režīma apraksts

(13) DIS režīms tika aprakstīts iepriekš minētajā Komisijas 2007. gada 10. jūlija lēmumā ⁽¹¹⁾.

(14) Spēkā esošais režīms ir atbrīvojums kuģu īpašniekiem no sociālo iemaksu un ienākumu nodokļa maksāšanas par jūrniekiem, kuri strādā uz tādu kuģu klāja, kas reģistrēti *Dansk Internationalt Skibsregister* (Dānijas Starptautiskajā kuģu reģistrā), turpmāk tekstā – DIS reģistrs, ja kuģi tiek izmantoti pasažieru vai kravas komercpārvaldījumiem.

(15) Komisija atgādina, ka DIS reģistru ieviesa ar 1988. gada 1. jūlija Likumu Nr. 408, un tas stājās spēkā 1988. gada 23. augustā. Tas tika izstrādāts nolūkā apkarot kuģu izrakstīšanu no Dānijas valsts reģistra un ierakstīšanu trešo valstu reģistros, pieņemot tādas trešās valstis par karoga valsti.

(16) Ir spēkā šāds nosacījums: nosakot algu, jāņem vērā nodokļu atbrīvojums. Tādējādi nodokļu priekšrocības uzkrāj kuģniecības uzņēmums, nevis katrs atsevišķs jūrnieks.

⁽¹⁰⁾ Reģistrēta ar atsauci TREN(2008) A/80508.

⁽¹¹⁾ Reģistrēts ar atsauci C(2007) 3219, galīgā redakcija.

- (17) Komisija 2002. gada 13. novembrī tomēr apstiprināja DIS režīmu.
- (18) Dānija pašlaik piemēro arī kādu citu shēmu, kas ir labvēlīga jūras transporta uzņēmumiem, proti, tonnāžas nodokļa shēmu ⁽¹²⁾.

2.3. Budžets

- (19) DIS režīma kopējais budžets ir apmēram 600 miljoni Dānijas kronu.

3. IZMEKLĒŠANAS PROCEDŪRAS SĀKŠANAS IEMESLI

3.1. Šaubas par to pasākumu saderību, kuri attiecas uz kabeļu likšanu

- (20) Lēmumā par procedūras sākšanu Komisija uzskatīja, ka tai jāizskata režīma piemērošanas jomas paplašināšanas potenciālā ekonomiskā ietekme uz konkrēto nozari. Aplūkojamā nozare ir telekomunikāciju un elektroenerģijas pārvadei paredzēto kabeļu izvilkšana jūras gultnē, kā arī jūras gultnē atrodošos kabeļu remonts.
- (21) Komisija uzskatīja par neiespējamu minēto jūras braucieni sadalīt daļās, no kurām viena ir uzskatāma par jūras transportu, bet otra – nav. Tā drīzāk atbalstīja uzskatu, ka ikviena darbība jūrā jāuzlūko kā kopums, lai noteiktu, vai uz pārbaudīto jūras braucieni attiecas jūras transporta jēdziens vai neattiecas.

- (22) Tāpēc Komisija lēmumā par oficiālu procedūras sākšanu pauda uzskatu, ka kabeļu likšanu jūrā nevar iedalīt jūras transporta pakalpojumu apakšpozīcijā un faktiskās kabeļu likšanas apakšpozīcijā.
- (23) Kabeļu kuģi parasti netransportē kabeļu spoles no vienas ostas uz citu vai no kādas ostas uz iekārtu atklātā jūrā – šādi jūras pārvadājumi [transports] definēti Padomes 1986. gada 22. decembra Regulā (EEK) Nr. 4055/86, ar ko brīvas pakalpojumu sniegšanas principu piemēro jūras pārvadājumiem starp dalībvalstīm un starp dalībvalstīm un trešām valstīm ⁽¹³⁾, un Padomes 1992. gada 7. decembra Regulā (EEK) Nr. 3577/92, ar ko piemēro principu, kurš paredz jūras transporta pakalpojumu sniegšanas brīvību dalībvalstīs (jūras kabotāža) ⁽¹⁴⁾. Tā

vietā kabeļu kuģi pēc klienta pieprasījuma izvelk kabeļus no noteiktas vietas krastā uz noteiktu vietu citā krastā. Tāpēc nešķiet, ka kabeļu kuģi sniegtu tiešus jūras transporta pakalpojumus minēto EK regulu nozīmē, tas ir, preču pārvadāšanu pa jūru starp jebkuru dalībvalsts ostu un jebkuru citas dalībvalsts ostu vai iekārtu atklātā jūrā. Pat ja tādi kuģi var dažkārt transportēt preces pa jūru – kā paredzēts ar Regulu (EEK) Nr. 4055/86 un Regulu (EEK) Nr. 3577/92 –, šī darbība, kas atbilst jūras transporta definīcijai, šķiet tikai kā papilddarbība galvenajai darbībai – kabeļu likšanai.

- (24) Turklāt Komisija norādītajā posmā atzīmēja, ka vēl nav pierādīts, ka Kopienā reģistrētie kabeļu likšanas uzņēmumus nelabvēlīgi ietekmētu tie paši konkurences ierobežojumi, kas ietekmē jūras transporta uzņēmumus pasaules tirgū. Komisija pauž, ka nav skaidrs, vai Kopienas kabeļu likšanas uzņēmumus skar tikpat intensīva konkurence, kāda jūras transporta jomā raksturīga izdevīgu karoga valstu kuģu dēļ.
- (25) Tāpēc Komisija savā lēmumā par procedūras sākšanu uzskatīja, ka kabeļu likšanu nevar uzskatīt par jūras transportu un līdz ar to tā nevar pretendēt uz valsts atbalstu jūras transportam Kopienas pamatnostādņu par valsts atbalstu jūras transportam (turpmāk tekstā – “pamatnostādnes”) nozīmē ⁽¹⁵⁾.

3.2. Šaubas par to pasākumu saderību, kuri attiecas uz bagarēšanu

- (26) Procedūras sākšanas lēmumā bija teikts, ka Komisijai ir nopietnas šaubas par to, vai visas bagarēšanas darbības, uz ko attiecas minētā shēma, ir jūras transports pamatnostādņu nozīmē. Tāpēc Komisija uzskatīja, ka ne visas minētās bagarēšanas darbības var pretendēt uz valsts atbalstu jūras transportam.

4. DĀNIJAS APSVĒRUMI SAISTĪBĀ AR LĒMUMU SĀKT IZMEKLĒŠANU

4.1. Ar kabeļu likšanu saistītie apsvērumi

- (27) Attiecībā uz kabeļu kuģiem Dānija uzsver, ka Komisijas dienesti 2006. gada 11. augusta vēstulē ⁽¹⁶⁾ apliecināja Dānijai, ka konkrētos valsts atbalsta pasākumus var attiecināt uz kabeļu kuģiem, ja ir izpildīta prasība par to, ka 50 % visu darbību jābūt jūras transportam.

⁽¹²⁾ Lietu NN 116/98 apstiprināja ar Komisijas 2002. gada 13. novembra lēmumu. Lēmuma teksts oficiālajā valodā ir publicēts http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids/transport-1998/nn116-98.pdf.

⁽¹³⁾ OV L 378, 31.12.1986., 1. lpp.

⁽¹⁴⁾ OV L 364, 12.12.1992., 7. lpp.

⁽¹⁵⁾ OV C 13, 17.1.2004., 3. lpp.

⁽¹⁶⁾ Reģistrēta ar atsauci TREN(2006) D/212345.

(28) Dānija uzskata, ka Komisija apgalvoja, ka kabeļu likšanas darbības var pielīdzināt jūras transportam attiecībā uz to darbību daļu, kurā ietilpst kabeļu spoļu transportēšana no iekraušanas ostas līdz vietai atklātā jūrā, kur jāsākas kabeļu likšanai, un ka tāds apgalvojums netieši nozīmē to, ka jūras darbību proporcija no visām darbībām jāaprēķina, pamatojoties uz attālumu, ko kuģis nokuģo, neliekot kabeli.

(29) Turklāt Dānija uzsver, ka nav saprotams, kāpēc Komisija 2007. gada 10. jūlija vēstulē pauž uzskatu, ka kabeļu likšana nevar būt jūras transporta un citu darbību komplekss, un Dānija apgalvo, ka minētais uzskats ir pretrunā Komisijas dienestu 2006. gada 11. augusta vēstulei.

4.2. Ar bagarēšanu saistītie apsvērumi

(30) Dānija uzskata, ka pamatnostādnēs ir paredzēta iespēja sadalīt bagarkuģu vispārējo darbību jūras transportā un citās darbībās. Tāpēc Dānija pauž neizpratni par to, kāpēc līdzīgu sadalījumu nevar piemērot kabeļu kuģiem.

(31) Dānija uzsver, ka Eiropas Kopienas Tiesas spriedums Lietā C-251/04, ko Komisija pieminējusi savā procedūras sākšanas lēmumā, negroza pamatu apliecinājumam, ko Komisija Dānijai sniegusi iepriekš minētajā 2006. gada 11. augusta vēstulē. Dānija uzskata, ka Tiesa rada atbildi uz jautājumu, vai Regula (EEK) Nr. 3577/92 attiecas uz velkoņlaivu darbībām, secinot, ka neattiecas. Dānija uzskata, ka konkrētais spriedums ir maznozīmīgs, runājot par pamatnostādņu piemērošanu kabeļu kuģiem.

(32) Dānijas pārvaldes iestādes piebilst, ka pamatnostādnes attiecas ne tikai uz jūras transportu, kā definēts Regulā (EEK) Nr. 4055/86 un Regulā (EEK) Nr. 3577/92, bet "... atsevišķas daļas attiecas arī uz vilkšanu tauvā un bagarēšanu".

(33) Saskaņā ar pamatnostādnēm vismaz 50 % visu darbību jābūt jūras transportam, kas saskaņā ar Dānijas iestāžu uzskatu attiecībā uz bagarkuģiem pamatnostādnēs ir definēts kā "... izrakto materiālu transportēšana jūrā ...". Dānijas iestādes uzskata, ka pamatnostādnes jāinterpretē, izrakto materiālu transportēšanu jūrā kvalificējot kā jūras transportu.

(34) Dānija arī apstrīd Komisija ierosmi vienpusēji paplašināt izmeklēšanas procedūras tvērumu, lai tajā iekļautu jomas, kuras nav ietvertas paziņojumā, kas ir tās izmeklēšanas

priekšmets, ko Komisija, šķiet, veic⁽¹⁷⁾. Dānija uzskata, ka Valsts atbalsta procedūras regulas II nodaļā nav noteikuma par paziņoto atbalstu, kas ļauj Komisijai ietvert izmeklēšanā jau esošus valsts atbalsta pasākumus. Ja Komisija vēlas izmeklēt esošus valsts atbalsta pasākumus, tad atbilstīgi Dānijas uzskatam Komisijai tas jā dara saskaņā ar minētās regulas V nodaļu par procedūru attiecībā uz pastāvošajām atbalsta shēmām.

(35) Dānija apgalvo, ka tā grozījumus 2005. gada 21. janvārī paziņoja divu likumprojektu veidā, ko valdība bija iesniegusi parlamentam 2005. gada 12. janvārī (Likumprojekts par nodokļu uzlikšanu jūrniekiem un Likumprojekts, ar ko groza tonnāžas nodokļa likumu). Dānijas uzskata, ka abus minētos likumprojektus var uzskatīt par Komisijas apstiprinātiem šādu divu iemeslu dēļ:

— pirmkārt, tāpēc, ka – saskaņā Dānijas iestāžu apgalvojumu – Komisija uz pastāvīgās pārstāvniecības 2005. gada 21. janvāra vēstuli neatbildēja termiņā, kas noteikts Valsts atbalsta procedūras regulā,

— otrkārt, Komisijas dienesti vēlāk apstiprināja, ka grozījumi atbilst pamatnostādnēm.

(36) Tāpēc Dānija apgalvo, ka Likums par nodokļu uzlikšanu jūrniekiem tā 2005. gada pavasara redakcijā ir apstiprināts valsts atbalsta pasākums saskaņā ar ES tiesību aktiem.

(37) Līdz ar to Dānija secina, ka izmeklēšanas procedūra var attiekties tikai uz iespējamo vienīgo paziņoto pasākumu, t. i., uz kabeļu kuģiem strādājošo jūrnieku iespējamo iekļaušanu DIS shēmā.

(38) Attiecībā uz bagarkuģiem Dānijas valdība norāda, ka 2006. gada 13. decembrī tā pieņēma Likumu, ar ko groza Likumu par nodokļu uzlikšanu jūrniekiem. Minētais grozījums Likumā par nodokļu uzlikšanu jūrniekiem tika paziņots 2007. gada 15. janvārī.

(39) Dānija uzskata, ka izrakto materiālu transportēšana selgā ir jūras transports pamatnostādņu vajadzībām. Līdz ar to pamatnostādnes uz bagarkuģiem attiecas neatkarīgi no Regulas (EEK) Nr. 4055/86 un Regulas (EEK) Nr. 3577/92 satura, ja bagarkuģi veic jūras transportu (kas atbilstīgi Dānijas uzskatam definēti kā "izrakto materiālu transports jūrā") vismaz 50 % sava darbības laika.

⁽¹⁷⁾ Komisijas 2007. gada 10. novembra paziņojums presai IP/07/1047.

(40) Dānijas pārvaldes iestādes piebilst, ka Dānijas valsts atbalsta shēmas neattiecas uz "ierobežota jūras satiksmes" darbībām. Ar "ierobežotu jūras transportu" saprot, piemēram, darbības ostās un fjordos. Tāpēc rakšanas vai bagarēšanas darbi ostās un fjordos, un to apkārtne nekad neietilpst DIS režīma darbības jomā. Tas pats attiecas uz gadījumiem, kad kuģis ir stacionārs.

(41) Dānijas iestādes paskaidro, ka praksē rakšanas un bagarēšanas darbus (vis)biežāk veic, izmantojot daudzkausu bagarkuģus, kam nav savu dzinēju un kas līdz ar to minētā iemesla dēļ arī neietilpst DIS režīma darbības jomā. To var attiecināt uz kuģiem, kuriem ir pašiem savs dzinējspēks. Tomēr no DIS režīma ir izslēgti arī kuģi, kurus ekspluatē līgumdarbībām jūrā. Ar līgumdarbībām saprot ostu, molu, tiltu, naftas urbjtorņu, vēja elektrostaciju parku un citu jūrā novietotu iekārtu būvniecību un remontu.

5. IEINTERESĒTO PERSONU PAUSTIE APSVĒRUMI

5.1. Eiropas Bagarētāju asociācija (turpmāk tekstā – EUDA)

(42) EUDA uzskata, ka Komisija ir ieviesusi daudz stingrāku režīmu attiecībā uz valsts atbalstu bagarēšanas darbībām, nekā tas bija saskaņā ar 1997. gada pamatnostādņem. Vienlaikus atbalstot mērķi uzturēt bagarkuģu floti Kopienā, EUDA pauž šādus divus vispārīgus apsvērumus:

— pirmkārt, EUDA atbalsta viedokli, ka Eiropas bagarēšanas nozares jūras atzaram jāgūst labums no valsts atbalsta saskaņā ar pamatnostādņem visos gadījumos, kad tā saskaras ar konkurenci no trešo valstu kuģu puses,

— otrkārt, EUDA uzskata, ka Komisijas apstiprinātajam valsts atbalstam saskaņā ar pamatnostādņem nav jārada pārmērīgs administratīvs slogs Eiropas bagarēšanas nozares jūras atzaram.

5.2. Eiropas Kopienas Kuģu īpašnieku asociācija (EKKĪA)

(43) EKKĪA uzskata, ka Komisijas pieeja ir ļoti teorētiska un tajā nav ņemti vērā pamatnostādņu mērķi un saturs.

(44) EKKĪA uzskata, ka pamatnostādņēs jau ir ietverts priekšnoteikums, ka būtisku daļu no bagarēšanas darbības veido jūras transports. EKKĪA uzskata, ka bagarkuģi un kabeļu kuģi transportē attiecīgi izraktos materiālus un

kabeļus no punkta A līdz punktam B. Ņemot vērā iepriekšminēto, EKKĪA uzskata, ka iekraušanas un izkraušanas punkts nav svarīgs faktors.

(45) EKKĪA uzsver, ka bagarkuģu un kabeļu kuģu transporta darbību ietvērums pamatnostādņēs pilnībā atbilst pamatnostādņu mērķiem, jo tādi specializētie kuģi darbojas arī pasaules tirgū ar spēcīgu vispārēju konkurenci un pasaules darba tirgū.

5.3. Lielbritānijas Kuģniecības palāta

(46) Lielbritānijas Kuģniecības palāta uzsver, ka pamatnostādņēs ir atzīts, ka bagarkuģu attiecināmās un neattiecināmās darbības tik tiešām var veikt uz viena kuģa, tāpēc tās jānosšķir. Tāpēc Lielbritānijas Kuģniecības palāta savā paziņojumā pauž bažas par to, ka "Komisija uzskata par neie-spējamu sadalīt konkrētu darbību daļā, kas ietilpst jūras transporta jēdzienā, un daļā, kas tajā neietilpst".

(47) Lielbritānijas Kuģniecības palāta uzskata, ka nav vajadzības nošķirt preču vai pasažieru transportu, ko veic no vietas vai uz vietu, kas iekļauta ostu un iekārtu sarakstā, un šādu transportu uz dažiem citiem konkrētiem punktiem jūrā. Tā ir nobažījies, ka, šķiet, tiek ieviests jauns tests saistībā ar kravas vai pasažiera transportēšanas nolūku. Tāpēc tā uzskata, ka klienta motīvs nav būtisks kuģošanas operācijas attiecināmības aspekts. Lielbritānijas Kuģniecības palāta paskaidro, ka transportētā materiāla konkrēto galamērķi galvenokārt nosaka klients, atbilstīgi tā turpmāko izmantošanu un/vai vides vai citām licencēm.

(48) Attiecībā uz kabeļu kuģa parastas darbības aprakstu paziņojumā, kas publicēts Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī, Lielbritānijas Kuģniecības palāta nepiekrīt Komisijas provizorisksajam novērtējumam: atbilstīgi tam kabeļu kuģi ostās iekrauj sava klienta kabeļu kravu un transportē to uz citām secīgām vietām, kuru vidū var būt citas ostas, kur to nogādā, pakāpeniski liekot to uz jūras gultnes vai jūras gultnē.

5.4. Norvēģijas Kuģu īpašnieku asociācija

(49) Norvēģijas Kuģu īpašnieku asociācija uzskata, ka Komisijai "jūras transporta" jēdziens jāinterpretē elastīgi, ņemot vērā to, ka kabeļu likšanas un bagarēšanas uzņēmumiem ir tāda pati starptautiska mobilitāte un tie pakļauti tādiem pašiem vispārējās konkurences spēkiem kā klasiskais "jūras transports".

- (50) Atbilstīgi viņu uzskatam kabeļu transportēšana un likšana no punkta A līdz punktam B notiek vienlaicīgi un ir integrēta operācija, kurā kabeli pakāpeniski "izkrauj" jūras gultnē.
- (51) Tāpat Norvēģijas Kuģu īpašnieku asociācija uzskata, ka transportēšana, kuras mērķis ir likvidēt bagarēšanas operācijā iegūtās dūņas, jāuzskata par transportēšanu, pat ja bagarēšanas un/vai izkraušanas vieta nav ne osta, ne piekrastes iekārta.
- (56) Tirgus ir globāls. Interneta buma ziedu laikos tā apjoms bija sasniedzis 100 000 km gadā; laikā no 2003. gada līdz 2006. gadam tas samazinājās līdz 20 000 km gadā, bet pašlaik tuvojas apjomam no 50 000 līdz 70 000 km gadā.
- nātibas līmeni jūrniecības nozarē. Tā kā telesakaru tirgū valda krīze, tad to telesakaru kabeļu kuģu, kas kuģo ar Kopienas karogu, flote ir sarukusi no 80 līdz 35 kuģiem, konkurējot ar kuģiem, kuri reģistrēti izdevīgākā karoga valstī.

5.5. Armateurs de France

- (52) *Armateurs de France* uzskata, ka jūras transporta [pārvaldājumi] Regulā (EEK) Nr. 4055/86 un Regulā (EEK) Nr. 3577/92, uz kurām atsaucas pamatnostādnes, nav definēti vienādi. Līdz ar to jūras transporta definīcijai attiecībā uz valsts atbalsta jautājumiem nav jābūt tādai pašai kā definīcijai, kas izklāstīta regulās. *Armateurs de France* uzskata, ka Regulā (EEK) Nr. 3577/92 paredzēto definīciju tomēr saprot kā vispusīgu. *Armateurs de France* uzskata, ka pamatnostādnes tādejādi neizslēdz kabeļu likšanas un bagarēšanas darbības.
- (53) *Armateurs de France* viedoklis ir tāds, ka Eiropas Kopienu Tiesas 2007. gada 11. janvāra spriedums Lietā C-251/04 nav attiecināms uz konkrētajām darbībām, jo neizslēdz kabeļu likšanas vai bagarēšanas darbības no jūras transporta. *Armateurs de France* uzsver, ka minētās darbības nav pakalpojumi, kas "saistīti, ir papildu vai palīgpakalpojumi jūras transporta pakalpojumu sniegšanai" sprieduma nozīmē, bet drīzāk ir preču transportēšana jūrā uz piekrastes iekārtām vai no tām.
- (54) Tā kā pamatnostādnes jau attiecas uz vilcējkuģiem un bagarkuģiem (ja vairāk nekā 50 % darbības, ko gadā faktiski veicis velkonis, ir jūras transports), tad saskaņā ar *Armateurs de France* uzskatu minētais jēdziens jāattiecina arī uz visiem pakalpojumu sniedzējiem kuģiem kā bagarkuģi un kabeļu licēji kuģi.
- (57) Ņemot vērā to, ka kabeļu savienojumi ietver pārokeāna braucienus un ka lielākie kabeļu kuģi var krājumā transportēt tikai apmēram 3 000 km kabeļu spoles, *Alcatel-Lucent* uzskata, ka kabeļu kuģu nozīmīgākā darbība ir kabeļu spoļu transportēšana no kabeļu spoļu rūpnīcas līdz vietai jūrā, kur kabelis jāpievieno un no kuras to ieliks jūras gultnē. *Alcatel* uzskata, ka kabeļu kuģis ietilpst jūras transporta kategorijā, ņemot vērā kuģa kuģošanas laikā notiekošo pastāvīgo kravas izkraušanu maršrutā. Tāpēc kabeļu likšanas operācija jāuzskata par kravas transportu.
- (58) *Alcatel-Lucent* uzskata, ka Regula (EEK) Nr. 4055/86 un Regula (EEK) Nr. 3577/92 stingri neierobežo galamērķu jūrā veidus (starp divām ostām vai starp ostu un iekārtu atklātā jūrā). Tas uzskata, ka konkrēta vieta jūrā arī jāuzskata par galamērķi, uz ko attiecas pamatnostādnes. Turklāt var uzskatīt, ka ar pirmo jūras gultnē ielikto kabeļu metru kabeļu kuģis kļūst par iekārtu atklātā jūrā, un līdz ar to turpmākā kabeļu likšana ir transportēšana uz šo iekārtu atklātā jūrā.
- (59) *Alcatel-Lucent* uzskata, ka Eiropas Kopienu Tiesas 2007. gada 11. janvāra spriedums Lietā C-251/04 netieši atļauj paplašināt jūras transporta definīciju tiktāl, cik uz to attiecas pamatnostādņu mērķi. Saskaņā ar *Alcatel-Lucent* viedokli to galvenie mērķi ir aizsargāt kuģus, kuri kuģo ar Kopienas karogu, un uzturēt konkurētspējīgu floti pasaules tirgos. Tāpēc, pat ja kabeļu likšanas darbības uzskatītu par pakalpojuma sniegšanu (nejašu vai papildus jūras transporta pakalpojumu sniegšanai), pamatnostādnes ir piemērojamas kabeļu likšanas darbībām, jo tādas darbības arī atbilst pamatnostādņu mērķiem.
- (60) Visbeidzot, *Alcatel-Lucent* uzskata, ka, ņemot vērā ar vidi saistītus apsvērumus, ir svarīgi uzturēt lielu floti ar kabeļu kuģiem, kuri kuģo ar Kopienas karogu.

5.6. Alcatel-Lucent

5.7. Dānijas Kuģu īpašnieku asociācija

- (61) Dānijas Kuģu īpašnieku asociācija uzskata, ka kabeļu likšana ir darbība "pati par sevi", nevis palīgpakalpojums vilkšanas līnijās, uz ko saskaņā ar EKT 2007. gada 11. janvāra spriedumu Lietā C-251/04 neattiecas Regula (EEK) Nr. 4055/86 un Regula (EEK) Nr. 3577/92. Turklāt Dānijas Kuģu īpašnieku asociācija uzskata par svarīgāku ņemt vērā pamatnostādņu mērķus. Tāpēc Dānijas Kuģu īpašnieku asociācija atgādina, ka Eiropas kabeļu likšanas nozare nodrošina darba vietas daudziem jūrniekiem Eiropā. Turklāt kabeļu likšana var palīdzēt nodrošināt drošības normas un standartus, kā arī tādu kuģu reģistrāciju Kopienas reģistros.
- (62) Dānijas Kuģu īpašnieku asociācija uzskata, ka kabeļu likšana ir pakļauta tādiem pašiem konkurences ierobežojumiem, kādi ir zināmi Kopienas jūras transporta veicējiem pasaules tirgū. Kabeļu licēju uzdevums ir arī kuģot starp kontinentiem.
- (63) Turklāt Dānijas Kuģu īpašnieku asociācija uzskata, ka, ievērojot līdzīgu formulējumu, pamatnostādnes attiecas uz Dānijas normām smilšu bagarēšanas jomā. Atbilstīgi Dānijas Kuģu īpašnieku asociācijas uzskatam konkrētie Dānijas tiesību akti neattiecas uz ekskavācijas darbiem. Turklāt bagarēšana ir attiecināma tikai tad, ja ir izpildīta prasība par to, ka vismaz 50 % konkrēto darbību jābūt jūras transportam.
- (66) Otrkārt, Komisija atzīst, ka kabeļu licēji ir jūras kuģi un ka tiem jāiziet tādas pašas tehniskās un drošības kontroles, kas kuģiem, kuri veic tikai jūras transportu.
- (67) Treškārt, Komisija piekrīt, ka pastāv risks, ka kabeļu likšanas uzņēmumi var pārvietot savas krasta darbības ārpus Kopienas nolūkā atrast labvēlīgākus nodokļu režīmus un tad savu kuģu karogus pārreģistrēt izdevīgākā karoga valstī. Minētajā kontekstā Komisija atzīst, ka kabeļu likšana pēc būtības ir pasaules tirgus.
- (68) Komisija atzīmē arī to, ka *DIS* režīma attiecināšana arī uz kabeļu likšanas darbībām jūrā palīdzētu saglabāt Kopienas nodarbinātību uz jūras kabeļu kuģiem, kurus kontrolē Dānija.
- (69) Grūtības, ar ko Kopienas kabeļu likšanas nozarei jāsaskaras vispārējās konkurences un krasta darbību pārvietošanas ziņā, ir līdzīgas Kopienas jūras transporta nozares grūtībām. Līdzīgi, Kopienas kabeļu likšanas darbības ir pakļautas tai pašai tiesiskajai videi darbaspēka, tehniskajā un drošības jomā, kurai ir pakļautas Kopienas jūras transporta darbības. Visbeidzot, ir vajadzīgi kvalificēti un apmācīti jūrnieki tāpat kā jūras transporta gadījumā.
- (70) Minētās iezīmes ir pamatnostādņu izstrādes pamatā. Tik tiešām, pamatnostādņu 2.2. iedaļas pirmajā punktā kā galvenie sasniedzamie mērķi ir minēti: uzlabot drošību jūrā, veicināt kuģu karogu reģistrāciju vai pārreģistrāciju dalībvalstu reģistros, veicināt jūras atzara konsolidāciju dalībvalstīs, aizsargāt un uzlabot jūras zinātību, kā arī veicināt Eiropas jūrnieku nodarbinātību. Tas it īpaši attiecas uz gadījumu, kas skar valsts atbalstu darbaspēka izmaksu samazinājuma veidā (pamatnostādņu 3.2. iedaļa), ko uzskata par "sociāliem pasākumiem konkurētspējas uzlabošanai" (skatīt pamatnostādņu 3. iedaļas virsrakstu).

5.8. Dānijas apsvērumi saistībā ar trešo personu komentāriem

- (64) Komentējot ieinteresēto personu iesniegtos apsvērumus, Dānijas iestādes atkārti savus iepriekšējos argumentus un uzsver, ka visas ieinteresētās personas atbalstīja viedokli, ka pamatnostādnes attiecas uz kabeļu kuģiem.

6. PASĀKUMU NOVĒRTĒJUMS

6.1. Kabeļu likšana

- (65) Pirmkārt, Komisija atzīmē, ka tāpat kā jūras transportā arī kabeļu likšanas darbībās ir vajadzīgi kvalificēti jūrnieki, kuru kvalifikācijas līdzinās tiem jūrniekiem, kuri strādā uz tradicionāliem jūras transporta kuģiem. Tā atzīmē arī to, ka uz tiem jūrniekiem, kuri strādā uz kabeļu kuģiem, attiecas tās pašas darba tiesības un sociālā sistēma, kas uz citiem jūrniekiem.
- (71) Līdz ar to (lai gan Komisija joprojām uzskata, ka kabeļu likšanas darbības neietilpst jūras transporta definīcijā, kas iestrādāta iepriekš minētajās regulās un pamatnostādnes) Komisija uzskata, ka kabeļu likšana pēc analogijas jāsaista ar jūras transportam pamatnostādņu 3.2. iedaļas piemērošanas nolūkā un tāpēc jāiekļauj tā paša noteikuma tvērumā.
- (72) Tāpēc Komisija secina, ka *DIS* režīma attiecināšanu arī uz kabeļu kuģiem var pieņemt, pēc analogijas piemērojot tiem pamatnostādņu 3.2. iedaļu, un ka līdz ar to tāda attiecināšana ir saderīga ar kopējo tirgu.

6.2. Bagarēšana

- (73) Komisija atspēko Dānijas argumentu par domājamo pilnvaru pārkāpumu no Komisijas puses, kad tā sāka izmeklēšanas procedūru par *DIS* režīma noteikumiem attiecībā uz bagarēšanu. Iepriekš minētais izpildrikojums tika pievienots paziņojumam: Komisija uzskata, ka tai bija pienākums izskatīt arī minēto pielikumu un noteikt, vai izpildrikojums bija vai nebija grozījums *DIS* režīmā, ko Komisija apstiprināja savā iepriekš minētajā 2002. gada 12. decembra lēmumā Lietā NN 116/98, un pasākumos, ko Dānija paziņoja Komisijai 2005. gadā, lai pielāgotu *DIS* režīmu 2004. gada pamatnostādņēm.
- (74) Turklāt Komisija atspēko apgalvojumu, ka abi likumprojekti tika apstiprināti ar Komisijas dienestu 2005. gada 18. maija vēstuli. Minētajā vēstulē bija skaidri noteikts, ka fakts, ka dalībvalsts pieņēmusi attiecīgus pasākumus, kurus Komisija ierosinājusi ar pamatnostādņu starpniecību, no procedūras viedokļa nav jāuzskata par paziņojumu par jaunu atbalstu vai par esoša atbalsta grozījumu. Minētajā atbildē Komisija arī skaidri noteica, ka Dānijas iestāžu iesniegtie pasākumi ir pamatnostādņēs ierosināto atbilstošo pasākumu tīra transpozīcija un ka par tiem nav vajadzīgs paziņojums atbilstīgi EK līguma 88. panta 3. punktam.
- (75) Turklāt paziņojumam pievienotais izpildrikojums būtiski novirzās no likumprojekta, kas iesniegts iepriekš minētajā 2008. gada 21. janvāra vēstulē, krietni paplašinot attiecināmo bagarēšanas darbību tvērumu ārpus tā, kas bija paredzēts likumprojektā, ko nosūtīja ar iepriekš minēto iesniegumu. Sākot izmeklēšanu, Komisija uzskatīja izpildrikojuma noteikumus nevis par jaunu atbalstu (un nelikumīgu atbalstu, jo noteikumi jau bija stājušies spēkā), bet gan par esošā atbalsta ļaunprātīgu izmantošanu, ievērojot Valsts atbalsta procedūras regulas 16. pantu. Tāpēc attiecīgā regulas nodaļa ir nevis V nodaļa par procedūru attiecībā uz pastāvošajām atbalsta shēmām, kā savās atsauksmēs pieņēma Dānijas iestādes, bet IV nodaļa par procedūru attiecībā uz ļaunprātīgi izmantotu atbalstu.
- (76) Tāpēc Komisijai bija visas tiesības sākt izmeklēšanas procedūru attiecībā uz izpildrikojumu.
- (77) Pamatnostādņu 3.2. iedaļas piektajā punktā ir noteikti nosacījumi, atbilstīgi kuriem par bagarēšanas darbībām var piešķirt valsts atbalstu darbaspēka izmaksu samazinājuma veidā. *DIS* režīmā jau ir iekļauti nosacījumi par to, ka jūrniekiem jābūt Kopenas jūrniekiem, kuri strādā uz jūras kuģiem pamatnostādņu 3.2. iedaļas trešā punkta nozīmē, un ka bagarkuģiem jābūt reģistrētiem kādā dalībvalstī.
- (78) Turklāt Dānijas iestādes savās atsauksmēs par procedūras sāksšanas lēmumu ir skaidri pateikušas, ka uz *DIS* režīmu ir attiecināmi tikai pašgājēji bagarkuģi un ka cita starpā bagarēšanas darbības, ko veic ostās un fjordos un to apkārtnē, ir izslēgtas no *DIS* režīma.
- (79) Attiecībā uz nosacījumu, ka bagarkuģiem vismaz 50 % sava darbības laika jāveic jūras transports jūrā, Komisija atzīmē, ka "jūras transports" bagarēšanas gadījumā pamatnostādņu 3.1. iedaļas sešpadsmitajā punktā ir definēts kā "izrakto materiālu transports selgā" un izlēdz "rakšanu vai bagarēšanu kā tādu". Minētajā kontekstā Komisija ievēro, ka rakšana vai bagarēšana kā tādas ir izslēgtas no attiecināmo bagarēšanas darbību definīcijas, kas aprakstīta iepriekš minētajā Dānijas rīkojumā. Komisija uzskata, ka "kuģošana starp rakšanas vietu un vietu, kur izraktie materiāli jāizkrauj" un "kuģošana starp rakšanas vietām" tik tiešām ir izrakto materiālu transports. Komisija arī piekrīt, ka zināmas tirdzniecības asimetrijas dēļ kuģi jūras transporta nozarē ne vienmēr kuģo ar kravu. Tāpēc ir loģiski pēc analogijas uzskatīt, ka "kuģošana starp ostu un rakšanas vietu" un "kuģošana starp izkraušanas vietu un ostu" ir jūras transports. Līdzīgi, "izkraušana" ir raksturīga jūras transportam. Visbeidzot, kad bagarkuģi pēc valsts iestāžu lūguma sniedz palīdzību selgā, kuģu tam tieši un ekskluzīvi patērētais laiks dod labumu jūras transportam.
- (80) Tāpēc Komisija secina, ka bagarkuģu darbības, kā definēts izpildrikojumā, var gūt labumu no *DIS* režīma, izņemot tās darbības, kuras atbilst "kuģošanai rakšanas vietās" un ko tik tiešām nevar nošķirt no rakšanas vai bagarēšanas kā tādas.
- (81) Tas, ka Komisija atzīst par attiecināmām uz *DIS* režīmu lielāko daļu darbību, ko Dānijas iestādes definējušas iepriekš minētajā rīkojumā, arī pamatojas uz šādiem elementiem.
- (82) Bagarēšanā ir vajadzīgi kvalificēti jūrnieki, kurus reglamentē tās pašas darba tiesības un sociālā sistēma, kas reglamentē citu jūrnieku nodarbinātību.
- (83) Bagarkuģi ir jūras kuģi, un tiem jāiziet tādas pašas tehniskās un drošības kontroles, kas kuģiem, kuri veic tikai jūras transportu.
- (84) Visbeidzot, pastāv risks, ka bagarēšanas uzņēmumi – nolūkā atrast labvēlīgākus nodokļu režīmus un sociālās nodrošināšanas režīmus – pārvietos savas krasta darbības ārpus Kopenas un tad aizstās savu kuģu karogus ar izdevīgāku valstu karogiem.

(85) Tāpēc Komisija uzskata, ka *DIS* režīmu, kā noteikts izpildrīkojumā, var piemērot bagarēšanai jūrā – izņemot kuģošanu rakšanas vietās.

6.3. Komisijas lēmumu, kas pieņemti valsts atbalsta jomā, spēkā esības ilguma ierobežojums

(86) Savā nesenaajā praksē Komisija vairs neapstiprina beztermiņa valsts atbalsta režīmus vai to grozījumus un tāpēc tagad pieprasa, lai shēmas tiktu paziņotas, ilgākais, uz desmit gadu periodu.

(87) Tāpēc Komisijas pienākums ir noteikt paziņotā pasākuma beigas, kas ir saskaņā ar pašreizējo praksi. Līdz ar to Komisijai jāpieņem lēmums, ka Dānijas iestādēm atkārtoti jāpaziņo šajā lēmumā novērtētais grozījums *DIS* shēmā, ievērojot EK līguma 88. panta 3. punktu, vēlākais, desmit gadus pēc šā lēmuma paziņošanas dienas,

IR PIEŅĒMUSI ŠO LĒMUMU.

1. pants

1. Pasākumi, ko Dānija paredzējusi īstenot par labu jūras kabeļu kuģiem, ir saderīgi ar kopējo tirgu EK līguma 87. panta 1. punkta nozīmē.

2. Pasākumi, ko Dānija īstenojusi par labu jūras bagarēšanai, ir saderīgi ar kopējo tirgu, ja kuģošana rakšanas vietās ir izslēgta no attiecināmajām darbībām.

2. pants

Dānijai saskaņā ar EK līguma 88. panta 3. punktu desmit gadu laikā pēc šā lēmuma paziņošanas dienas ir atkārtoti jāpaziņo šajā lēmumā novērtētais grozījums *DIS* shēmā.

3. pants

Šis lēmums ir adresēts Dānijas Karalistei.

Briselē, 2009. gada 13. janvārī

Komisijas vārdā —
priekšsēdētāja vietnieks
Antonio TAJANI