

II

(Actos aprovados ao abrigo dos Tratados CE/Euratom cuja publicação não é obrigatória)

DECISÕES

COMISSÃO

DECISÃO DA COMISSÃO

de 13 de Janeiro de 2009

relativa ao auxílio estatal C 22/07 (ex N 43/07) no que respeita à extensão às actividades de dragagem e de assentamento de cabos do regime que isenta as empresas de transportes marítimos do pagamento do imposto sobre o rendimento e das contribuições sociais dos marítimos na Dinamarca

[notificada com o número C(2008) 8886]

(Apenas faz fé o texto em língua dinamarquesa)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

(2009/380/CE)

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

zado por Decisão da Comissão de 13 de Novembro de 2002 ⁽³⁾.

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia, nomeadamente o n.º 2, primeiro parágrafo, do artigo 88.º,

(2) A alteração notificada foi registada com a referência N 43/07. Por carta datada de 27 de Março de 2007 ⁽⁴⁾, a Dinamarca transmitiu à Comissão as novas informações solicitadas na carta de 20 de Março de 2007 ⁽⁵⁾.

Tendo em conta o Acordo sobre o Espaço Económico Europeu, nomeadamente o n.º 1, alínea a), do artigo 62.º,

(3) Por carta datada de 10 de Julho de 2007 ⁽⁶⁾, a Comissão informou a Dinamarca do início de um procedimento formal de investigação, nos termos do n.º 4 do artigo 4.º do Regulamento (CE) n.º 659/1999 do Conselho, de 22 de Março de 1999, que estabelece as regras de execução do artigo 93.º do Tratado CE (a seguir, «Regulamento processual relativo à aplicação dos auxílios estatais») ⁽⁷⁾. A Dinamarca transmitiu as suas observações por carta datada de 5 de Setembro de 2007 ⁽⁸⁾.

Tendo convidado as partes interessadas a apresentarem as suas observações, nos termos das disposições *supra* ⁽¹⁾, e tendo em conta essas observações,

Considerando o seguinte:

(4) A decisão da Comissão de dar início ao procedimento foi publicada no *Jornal Oficial da União Europeia* ⁽⁹⁾. Pela referida decisão, a Comissão convidou as partes interessadas a pronunciarem-se sobre as medidas em questão.

1. PROCEDIMENTO

(1) Por carta datada de 15 de Janeiro de 2007 ⁽²⁾, a Dinamarca notificou à Comissão uma alteração ao regime que isenta os armadores do pagamento na Dinamarca do imposto sobre o rendimento dos marítimos ao seu serviço (o chamado regime DIS). O regime DIS foi autori-

⁽³⁾ O texto da decisão no Processo N 116/98 está disponível na língua oficial no seguinte endereço internet: http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/transport-1998/nn116-98.pdf

⁽⁴⁾ Registada com a referência TREN(2007) A/28077.

⁽⁵⁾ Registada com a referência TREN(2007) D/306985.

⁽⁶⁾ Registada com a referência C(2007) 3219 final.

⁽⁷⁾ JO L 83 de 27.3.1999, p. 1.

⁽⁸⁾ Registada com a referência TREN(2007) A/41561.

⁽⁹⁾ Ver nota de pé-de-página 1.

⁽¹⁾ JO C 213 de 12.9.2007, p. 22.

⁽²⁾ Registada com a referência TREN(2007) A/21157.

(5) A Comissão recebeu observações dos seguintes interessados: a Associação Europeia de Dragagens, a Associação dos Armadores da Comunidade Europeia, a Câmara de Comércio da Marinha Mercante Britânica, a Associação dos Armadores Noruegueses, *Armateurs de France*, *Alcatel-Lucent* e a Associação dos Armadores Dinamarqueses. A Comissão transmitiu à Dinamarca as observações respectivas das partes interessadas, dando-lhe a oportunidade de as comentar. A Dinamarca transmitiu os seus comentários por carta datada de 9 de Janeiro de 2008 ⁽¹⁰⁾.

2. DESCRIÇÃO PORMENORIZADA DAS MEDIDAS NOTIFICADAS

(6) A descrição das medidas notificadas estava já indicada na decisão acima mencionada, de 10 de Julho de 2007.

2.1. Descrição da alteração notificada ao regime DIS

(7) O objectivo principal das medidas notificadas [Projecto de Lei n.º L 110 (2006-07), secção 11] é estender o regime DIS às tripulações dos navios lança-cabos e das dragas.

(8) No que respeita aos navios lança-cabos, as suas actividades não eram até agora elegíveis para o regime DIS, embora os navios lança-cabos fossem autorizados a registar-se no DIS, ao abrigo da legislação dinamarquesa.

(9) A Dinamarca pretende, a partir de agora, conceder aos navios lança-cabos o benefício integral do regime DIS.

(10) No que respeita às dragas, um decreto de 27 de Maio de 2005 que aplica o regime DIS (a seguir, «o decreto») especifica o que pode ser considerado transporte marítimo na indústria da dragagem, para efeitos do estabelecimento de normas para a elegibilidade das actividades de dragagem. Nos termos da secção 13 do decreto em questão, são consideradas transporte marítimo as seguintes actividades das dragas:

1. navegação entre o porto e o local de extracção;
2. navegação entre o local de extracção e o local onde os materiais extraídos devem ser descarregados, incluindo a descarga;
3. navegação entre o local da descarga e o porto;
4. navegação nos locais de extracção ou entre eles;

5. navegação para prestação de assistência, a pedido das administrações públicas, relacionada com operações de limpeza subsequentes a derrames de hidrocarbonetos, etc.

(11) Nos termos da lei dinamarquesa actual, as dragas de areia não podem ser registadas no registo DIS. As dragas de areias não podem, portanto, reunir as condições básicas de elegibilidade para o regime DIS. Além disso, como as dragas de areia são, em certa medida, utilizadas para, por exemplo, trabalhos de construção em águas territoriais, é difícil para a Dinamarca incluir as dragas de areia no regime geral dos salários líquidos. Em vez disso, a Dinamarca decidiu tributar as pessoas que trabalham a bordo de dragas de areias de acordo com as regras gerais e, subsequentemente, reembolsar o imposto aos armadores dos navios, quando as condições para tanto estejam preenchidas.

(12) A dragagem é assim indirectamente abrangida pelo regime DIS e goza das mesmas vantagens que as concedidas às companhias de navegação que têm navios registados no registo DIS.

2.2. Descrição do regime DIS existente

(13) O regime DIS está descrito na decisão mencionada da Comissão, de 10 de Julho de 2007 ⁽¹¹⁾.

(14) O regime existente consiste na isenção — para os armadores — do pagamento das contribuições sociais e do imposto sobre o rendimento dos marítimos ao seu serviço que trabalham a bordo de navios registados no *Dansk Internationalt Skibsregister*, o Registo Naval Internacional da Dinamarca (a seguir, «o registo DIS»), quando os navios sejam utilizados para o transporte comercial de passageiros ou mercadorias.

(15) A Comissão recorda que o registo DIS foi introduzido pela Lei n.º 408, de 1 de Julho de 1988, e entrou em vigor em 23 de Agosto de 1988. Foi concebido para combater as transferências de registo a partir do registo nacional dinamarquês para países terceiros.

(16) Existe a condição de que a isenção fiscal seja tida em conta quando são fixados os salários. O benefício fiscal reverte assim para a empresa de navegação e não para os marítimos a título individual.

⁽¹⁰⁾ Registada com a referência TREN(2008) A/80508.

⁽¹¹⁾ Registada com a referência C(2007) 3219 final

- (17) O regime DIS foi, não obstante, aprovado pela Comissão em 13 de Novembro de 2002.
- (18) A Dinamarca aplica agora também outro regime em benefício dos operadores de transporte marítimo: regime de tributação com base na arqueação ⁽¹²⁾.

2.3. Orçamento

- (19) O orçamento total do regime DIS ascende a cerca de 600 milhões de coroas dinamarquesas.

3. RAZÕES QUE LEVARAM A INICIAR O PROCEDIMENTO DE INVESTIGAÇÃO

3.1. Dúvidas quanto à compatibilidade das medidas relativas ao assentamento de cabos

- (20) Na sua decisão de iniciar o procedimento, a Comissão considerou que devia examinar os efeitos económicos potenciais que a referida extensão pode produzir no sector em causa. O sector em causa é o do assentamento de cabos de telecomunicações ou de transporte de electricidade no leito marinho e a reparação dos cabos aí existentes.
- (21) A Comissão considerou impossível dividir uma viagem marítima determinada em uma parte abrangida pela noção de transporte marítimo e outra parte dela excluída. Considera, em vez disso, que é necessário, para todos os tipos de actividades marítimas, empreender uma avaliação global, a fim de concluir se, efectivamente, a viagem marítima examinada é integralmente abrangida pela noção de transporte marítimo.
- (22) Consequentemente, a Comissão exprimiu, na decisão de iniciar um procedimento formal de investigação, o parecer de que a actividade de assentamento de cabos no mar não poderia ser entendida como a sobreposição de um serviço de transporte marítimo e do assentamento efectivo de cabos no mar.
- (23) Os navios lança-cabos não transportam habitualmente carretéis de cabos de um porto para outro, ou de um porto para uma instalação *offshore*, sendo esta a definição de transporte marítimo estabelecida no Regulamento (CEE) n.º 4055/86 do Conselho, de 22 de Dezembro de 1986, que aplica o princípio da livre prestação de serviços aos transportes marítimos entre Estados-Membros e Estados-Membros para países terceiros ⁽¹³⁾ e no Regulamento (CEE) n.º 3577/92 do Conselho, de 7 de Dezembro de 1992, relativo à aplicação do princípio da livre prestação de serviços aos transportes marítimos internos nos Estados-Membros (cabotagem marítima) ⁽¹⁴⁾. Em vez disso, os navios lança-cabos instalam cabos, a pedido de um cliente, de um ponto determinado localizado numa costa para um ponto determinado localizado

noutra costa. Por conseguinte, os navios lança-cabos não parecem fornecer serviços de transporte marítimo propriamente dito, na acepção daqueles regulamentos comunitários, ou seja, o transporte por mar de mercadorias entre um porto de um Estado-Membro e um porto ou instalação *offshore* de outro Estado-Membro. Ainda que esses navios possam ocasionalmente transportar mercadorias por mar, como previsto nos Regulamentos (CEE) n.º 4055/86 e (CEE) n.º 3577/92, essa actividade, que corresponde à definição de transporte marítimo, parece ser puramente secundária, em comparação com a sua actividade principal, que consiste no assentamento de cabos.

- (24) Além disso, a Comissão observou nessa fase que não estava ainda provado que as empresas de assentamento de cabos estabelecidas na Comunidade estivessem sujeitas a uma concorrência semelhante à que enfrentam os operadores de transportes marítimos no mercado mundial. Segundo a Comissão, não é claro que os navios lança-cabos comunitários se confrontem com uma concorrência dos navios de bandeiras de conveniência tão intensa como a que caracteriza o transporte marítimo.
- (25) A Comissão estabeleceu assim, na sua decisão de iniciar o procedimento, que a actividade de assentamento de cabos não poderá ser considerada transporte marítimo e não poderá, por conseguinte, ser elegível para auxílios estatais aos transportes marítimos, na acepção das Orientações comunitárias sobre auxílios estatais aos transportes marítimos (a seguir, «as Orientações») ⁽¹⁵⁾.

3.2. Dúvidas quanto à compatibilidade das medidas relativas à dragagem

- (26) A decisão de dar início ao procedimento estabeleceu que a Comissão tinha sérias dúvidas de que todas as actividades de dragagem abrangidas pelo regime constituíssem transporte marítimo, na acepção das Orientações. A Comissão considerou assim que nem todas essas actividades de dragagem poderiam ser elegíveis para auxílios estatais aos transportes marítimos.

4. OBSERVAÇÕES DA DINAMARCA QUANTO À DECISÃO DE INICIAR A INVESTIGAÇÃO

4.1. Observações no que diz respeito à actividade de assentamento de cabos

- (27) No que diz respeito aos navios lança-cabos, a Dinamarca salienta que os serviços da Comissão, por carta datada de 11 de Agosto de 2006 ⁽¹⁶⁾, lhe haviam confirmado que os navios lança-cabos podiam ser abrangidos pelas medidas de auxílio estatal em questão, na condição de o requisito de 50 % de transporte marítimo ser cumprido.

⁽¹²⁾ Auxílio NN 116/98, aprovado pela Decisão da Comissão de 13 de Novembro de 2002. O texto da decisão está disponível na língua oficial no seguinte endereço internet: http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids/transport-1998/nn116-98.pdf

⁽¹³⁾ JO L 378 de 31.12.1986, p. 1.

⁽¹⁴⁾ JO L 364 de 12.12.1992, p. 7.

⁽¹⁵⁾ JO C 13 de 17.1.2004, p. 3.

⁽¹⁶⁾ Registada com a referência TREN(2006) D/212345.

- (28) Segundo a Dinamarca, a Comissão indicou que as actividades de assentamento de cabos podiam ser equiparadas a transporte marítimo, no que respeita à parte das actividades que consiste em transporte de carretéis de cabos do porto de carga para o ponto do mar onde o assentamento de cabos se deve iniciar, o que implica que a taxa das actividades marítimas na totalidade das actividades efectuadas deve ser calculada com base na distância navegada pelo navio sem proceder a assentamento de cabos.
- (29) Além disso, a Dinamarca salienta que não compreendeu por que razão a Comissão, na sua carta datada de 10 de Julho de 2007, considera que a actividade de assentamento de cabos não pode ser uma combinação de transporte marítimo e de outras actividades e defende que essa posição é contrária à da carta dos serviços da Comissão datada de 11 de Agosto de 2006.

4.2. Observações no que diz respeito à dragagem

- (30) Segundo a Dinamarca, as Orientações dão a possibilidade de dividir a actividade global das dragas em transporte marítimo e em outras actividades. Por conseguinte, a Dinamarca não compreende por que razão não se pode fazer uma divisão semelhante para os navios lança-cabos.
- (31) A Dinamarca salienta que o acórdão do Tribunal de Justiça no processo C-251/04, mencionado pela Comissão na sua decisão de dar início ao procedimento, não altera a base da garantia que a Comissão concedeu à Dinamarca pela carta mencionada de 11 de Agosto de 2006. Segundo a Dinamarca, o Tribunal clarificou a questão de as actividades dos rebocadores serem ou não abrangidas pelo Regulamento (CEE) n.º 3577/92, concluindo que não o eram. A Dinamarca considera que o julgamento em questão é irrelevante para a aplicação das Orientações aos navios lança-cabos.
- (32) As autoridades dinamarquesas indicam que as Orientações abrangem não só o transporte marítimo, tal como definido nos Regulamentos (CEE) n.º 4055/86 e (CEE) n.º 3577/92, mas, «[...] também, em partes específicas, fazem referência ao reboque e à dragagem».
- (33) De acordo com as Orientações, pelo menos 50 % da totalidade das actividades constituem transporte marítimo, que, segundo as autoridades dinamarquesas, no que toca às dragas, é definido nas Orientações como «[...] transporte no mar de materiais extraídos [...]». Segundo as autoridades dinamarquesas, as Orientações deveriam ser interpretadas no sentido de qualificarem o transporte no mar dos materiais extraídos como transporte marítimo.
- (34) A Dinamarca contesta também a iniciativa da Comissão de alargar unilateralmente o âmbito do procedimento de investigação a áreas não incluídas na notificação que é

objecto de investigação, como a Comissão parece estar a fazer ⁽¹⁷⁾. Segundo a Dinamarca, não existem, no capítulo II do Regulamento processual relativo à aplicação dos auxílios estatais, disposições respeitantes ao auxílio notificado que permitam à Comissão incluir na investigação medidas de auxílio estatal já existentes. Se a Comissão desejar investigar medidas de auxílio estatal existentes deve, segundo a Dinamarca, fazê-lo ao abrigo do capítulo V, relativo ao processo aplicável aos regimes de auxílios existentes, do referido regulamento.

- (35) A Dinamarca declara que notificou as alterações em 21 de Janeiro de 2005, sob a forma de dois projectos de lei que o Governo apresentou ao Parlamento, em 12 de Janeiro de 2005 (Projecto de lei relativo à tributação de marítimos e Projecto de lei relativo à alteração da lei do imposto sobre a arqueação). Segundo a Dinamarca, seria possível considerar os dois projectos de lei em questão aprovados pela Comissão, pelas duas razões seguintes:

— Em primeiro lugar, porque, como alegado pelas autoridades dinamarquesas, a Comissão não reagiu à carta de 21 de Janeiro de 2005 da Representação Permanente dentro do prazo estipulado pelo Regulamento processual relativo à aplicação dos auxílios estatais,

— Em segundo lugar, os serviços da Comissão confirmaram posteriormente que as alterações estavam em conformidade com as Orientações.

- (36) Por conseguinte, a Dinamarca alega que a lei relativa à tributação de marítimos, na sua versão da Primavera de 2005, constitui uma medida de auxílio estatal aprovada, ao abrigo da legislação da UE.
- (37) Por conseguinte, a Dinamarca conclui que o procedimento de investigação só pode abranger aquela que, alegadamente, é a única medida notificada, ou seja, a possível inclusão no regime DIS das tripulações dos navios lança-cabos.
- (38) Em relação às dragas, o Governo dinamarquês indica que em 13 de Dezembro de 2006 adoptou a lei que altera a lei sobre a tributação de marítimos. A alteração da lei sobre a tributação de marítimos foi notificada em 15 de Janeiro de 2007.
- (39) A Dinamarca considera que o transporte no mar de materiais extraídos é transporte marítimo, para efeitos das Orientações. As dragas são, pois, abrangidas pelas Orientações, independentemente do conteúdo dos Regulamentos (CEE) n.º 4055/86 e (CEE) n.º 3577/92, quando as dragas estejam a efectuar transporte marítimo (definido, segundo a Dinamarca, como «transporte no mar de materiais extraídos») durante, no mínimo, 50 % do período em que estão a trabalhar.

⁽¹⁷⁾ Comunicado de imprensa IP/07/1047 da Comissão, de 10 de Julho de 2007.

- (40) As autoridades dinamarquesas acrescentam que as actividades de «tráfego marítimo limitado» não são abrangidas pelos regimes dinamarqueses de auxílios estatais. «Entende-se por» «tráfego marítimo limitado» as actividades em portos e fiordes, por exemplo. O trabalho de escavação ou dragagem em portos e fiordes ou nas suas imediações é, por conseguinte, sempre excluído do âmbito do regime DIS. O mesmo se aplica aos casos em que um navio está fundeado.
- (41) As autoridades dinamarquesas explicam que, na prática, os trabalhos de escavação e dragagem são (na sua maioria) realizados frequentemente por dragas com grua de baldes, que não têm motores próprios e que, portanto, estão fora do âmbito do regime DIS, por esse motivo também. Os navios munidos de meios mecânicos de propulsão próprios podem ser abrangidos. Contudo, os navios empregados em actividades subcontratadas no mar estão igualmente excluídos do regime DIS. Por actividades subcontratadas entende-se a construção e reparação de portos, molhes, pontes, plataformas petrolíferas, parques eólicos e outras instalações no mar.

5. OBSERVAÇÕES EXPRESSAS PELAS PARTES INTERESSADAS

5.1. Associação Europeia de Dragagem (EUDA)

- (42) Segundo a EUDA, a Comissão introduziu um regime muito mais estrito para os auxílios estatais a actividades de dragagem do que se verificava ao abrigo das Orientações de 1997. Embora apoie o objectivo de manter uma frota de dragagem da Comunidade, a EUDA exprime duas preocupações de ordem geral:
- Em primeiro lugar, a EUDA apoia o ponto de vista de que o conglomerado marítimo da indústria europeia da dragagem deve ter a possibilidade de receber auxílios estatais ao abrigo das Orientações, em todos os casos em que se defronte com concorrência por parte de navios de países terceiros,
 - Em segundo lugar, a EUDA considera que os auxílios estatais aprovados pela Comissão com base nas Orientações não devem impor sobrecargas administrativas indevidas ao conglomerado marítimo da indústria europeia da dragagem.

5.2. Associação dos Armadores da Comunidade Europeia (ECSA)

- (43) A ECSA considera que a abordagem da Comissão é muito teórica e não tem em conta os objectivos e conteúdos das Orientações.
- (44) Segundo a ECSA, é já uma condição prévia das Orientações que uma parte substancial da actividade de dragagem deve consistir em transporte marítimo. A ECSA sustenta que o transporte por dragas e navios lança-cabos extrai, respectivamente, materiais e cabos do ponto A

para o ponto B. Neste contexto, o ponto de carga e de descarga seria irrelevante, segundo a ECSA.

- (45) A ECSA sublinha que o facto de as actividades de transporte das dragas e dos navios lança-cabos serem abrangidas pelas Orientações está inteiramente em conformidade com os objectivos das Orientações, já que estes navios especializados funcionam também num mercado mundial com uma concorrência feroz e dentro de um mercado de trabalho mundial.

5.3. Câmara de Comércio da Marinha Mercante Britânica

- (46) A Câmara de Comércio da Marinha Mercante Britânica salienta que as Orientações reconhecem que actividades elegíveis e não elegíveis das dragas poderiam, de facto, ser exercidas pelo mesmo navio e devem, portanto, ser diferenciadas. Por conseguinte, a Câmara de Comércio da Marinha Mercante Britânica exprime a sua preocupação relativamente à afirmação de que «a Comissão considera impossível dividir uma determinada actividade em uma parte abrangida pela noção de transporte marítimo e uma parte dela excluída».
- (47) No parecer da Câmara de Comércio da Marinha Mercante Britânica não há necessidade de estabelecer uma distinção entre o transporte de mercadorias ou passageiros efectuado para um ponto ou a partir de um ponto que figure numa lista de portos e instalações e o transporte para outros pontos específicos no mar. Receia que se esteja, aparentemente, a introduzir um novo teste relacionado com o objectivo do transporte da carga ou do passageiro. Sustenta, por isso, que a motivação por parte do cliente não é relevante para a elegibilidade de uma actividade de uma companhia de navegação. A Câmara de Comércio da Marinha Mercante Britânica esclarece que o destino específico do material transportado é fundamentalmente determinado pelo cliente, de acordo com a sua utilização futura e/ou as licenças ambientais, ou outras.

- (48) No que toca à descrição do funcionamento normal de um navio lança-cabos, no aviso publicado no *Jornal Oficial da União Europeia*, a Câmara de Comércio da Marinha Mercante Britânica discorda da avaliação preliminar da Comissão: segundo ela, os navios lança-cabos carregam a carga de cabos do cliente nas instalações portuárias e transportam-na para uma sequência de outros pontos, que podem incluir outros portos, onde é entregue, mediante assentamento ou enterramento no leito marinho.

5.4. Associação dos Armadores Noruegueses

- (49) Segundo a Associação dos Armadores Noruegueses, a Comissão deveria interpretar o conceito de «transporte marítimo» de maneira flexível, dado que empresas de assentamento de cabos e de dragagem têm a mesma mobilidade internacional e estão submetidas às mesmas forças da concorrência mundial que o «transporte marítimo» clássico.

- (50) Considera que o transporte e o assentamento de um cabo do ponto A ao ponto B constituem uma operação simultânea e integrada, em que o cabo é gradualmente «descarregado» para o leito marinho.
- (51) Do mesmo modo, a Associação dos Armadores Noruegueses considera que o transporte destinado à eliminação das lamas resultantes de uma operação de dragagem deve ser considerado transporte, mesmo que o ponto de dragagem e/ou de descarga não seja um porto, nem uma instalação *offshore*.

5.5. *Armateurs de France*

- (52) Segundo a associação *Armateurs de France*, o transporte marítimo não é definido de modo idêntico nos Regulamentos (CEE) n.º 4055/86 e (CEE) n.º 3577/92, como as Orientações indicam. Por conseguinte, a definição de transporte marítimo em matéria de auxílios estatais não tem de ser a mesma que a definição que consta dos regulamentos. A *Armateurs de France* considera, não obstante, que a definição prevista pelo Regulamento (CEE) n.º 3577/92 deve ser entendida como não sendo exaustiva. Segundo a *Armateurs de France*, as Orientações não excluem as actividades de assentamento de cabos e de dragagem.
- (53) Na opinião da *Armateurs de France*, o acórdão do Tribunal de Justiça de 11 de Janeiro de 2007 no Processo C-251/04 não é relevante para as actividades em questão, por não excluir as actividades de assentamento de cabos ou de dragagem do transporte marítimo. A *Armateurs de France* sublinha que essas actividades não são um serviço «conexo, acessório ou de apoio à prestação dos serviços de transporte marítimo», na acepção do acórdão, mas constituem, sim, um transporte por mar de mercadorias a partir de instalações *offshore* ou para elas.
- (54) A *Armateurs de France* sustenta que, se as Orientações fossem interpretadas de forma a que apenas o transporte marítimo propriamente dito fosse elegível para auxílios ao transporte marítimo, essa interpretação deveria, em teoria, excluir também do âmbito das Orientações os navios que navegam vazios na viagem de regresso após um transporte de mercadorias. Uma vez que as Orientações já abrangem os rebocadores e as dragas, no caso de mais de 50 % da actividade efectivamente realizada por um rebocador durante um ano determinado constituir transporte marítimo, segundo a *Armateurs de France* este conceito deve estender-se a todos os navios de serviços, como as dragas e os navios lança-cabos.

5.6. *Alcatel-Lucent*

- (55) A *Alcatel-Lucent* sublinha a importância dos navios lança-cabos no mercado de trabalho marítimo, tendo em conta a exigência de um elevado nível de conhecimentos técnicos no domínio em questão. Na opinião da *Alcatel-Lucent*, os navios lança-cabos empregam os trabalhadores mais qualificados do mercado do trabalho marítimo. Por conseguinte, a extensão do regime DIS aos navios lança-cabos cumpre o objectivo dos auxílios estatais ao trans-

porte marítimo, tal como definido nas Orientações, pois iria preservar empregos de alta qualidade na Europa para trabalhadores marítimos europeus. Devido à crise no mercado das telecomunicações, a frota de navios lança-cabos de bandeiras comunitárias que trabalham com cabos de telecomunicações baixou de 80 para 35 navios, em situação de concorrência com navios de bandeiras de conveniência.

- (56) O mercado é global. Atingiu 100 000 km por ano no auge da «bolha internet», baixou a seguir para 20 000 km por ano entre 2003 e 2006 e avizinha-se actualmente dos 50 000 a 70 000 km por ano.
- (57) Tendo em conta que as conexões por cabos incluem viagens transoceânicas e que os maiores navios lança-cabos só podem armazenar cerca de 3 000 km de cabos transportados em carretéis, a *Alcatel-Lucent* considera que a actividade mais significativa dos navios lança-cabos é o transporte de carretéis de cabos da fábrica para o ponto no mar onde o cabo tem de ser conectado e a partir do qual será assente no leito marinho. Segundo *Alcatel*, um navio lança-cabos está incluído no conceito de transporte marítimo, tendo em conta a descarga constante de carga a que procede no itinerário, ao mesmo tempo que se encontra a navegar. Por conseguinte, a operação de assentamento de cabos deve ser considerada transporte de carga.
- (58) Segundo a *Alcatel-Lucent*, os Regulamentos (CEE) n.º 4055/86 e (CEE) n.º 3577/92 não limitam de modo estrito os tipos de destinos marítimos (entre dois portos, ou entre um porto e uma instalação *offshore*). Em sua opinião, um ponto determinado no mar deve também ser considerado como um destino abrangido pelas Orientações. Além disso, poderia considerar-se que, com o primeiro metro de cabo assentado no leito marinho, a actividade de assentamento do cabo passa a ser uma instalação *offshore* e que, por conseguinte, o assentamento subsequente não é mais do que o transporte para essa instalação *offshore*.
- (59) Do ponto de vista da *Alcatel-Lucent*, o acórdão do Tribunal de Justiça de 11 de Janeiro de 2007 no Processo C-251/04 autoriza indirectamente a extensão da definição de transporte marítimo na condição de ser abrangido pelos objectivos das Orientações. Segundo a *Alcatel-Lucent*, os seus objectivos fundamentais são manter os navios com bandeiras comunitárias e preservar uma frota concorrencial nos mercados mundiais. Por conseguinte, apesar de as actividades de assentamento de cabos serem consideradas como prestação de um serviço (acessório ou de apoio à prestação dos serviços de transporte marítimo), as Orientações são aplicáveis a actividades de assentamento de cabos, já que estas actividades cumprem igualmente os objectivos das Orientações.

- (60) A *Alcatel-Lucent* é ainda de opinião de que, no que toca a considerações ambientais, é importante manter uma grande frota de navios lança-cabos de bandeiras comunitárias.

5.7. Associação dos Armadores Dinamarqueses

- (61) Segundo a Associação dos Armadores Dinamarqueses, o assentamento de cabos é uma actividade «por direito próprio» e não um serviço de assistência à semelhança do reboque, que o acórdão do TJCE, de 11 de Janeiro de 2007, no processo C-251/04 considerou não ser abrangido pelos Regulamentos (CEE) n.º 4055/86 e (CEE) n.º 3577/92. Além disso, a Associação dos Armadores Dinamarqueses considera que é mais importante tomar em consideração os objectivos das Orientações. Por conseguinte, a Associação Dinamarquesa de Armadores faz notar que a indústria europeia de assentamento de cabos faculta emprego a muitos marítimos na Europa. Além disso, a actividade de assentamento de cabos pode contribuir para o estabelecimento de regras e normas de segurança, bem como para o registo de navios desse tipo nos registos comunitários.
- (62) A Associação dos Armadores Dinamarqueses sustenta que a actividade de assentamento de cabos está exposta a uma concorrência semelhante à que enfrentam às companhias de navegação da Comunidade no mercado mundial. A navegação entre continentes é também uma das funções dos navios lança-cabos.
- (63) Além disso a Associação dos Armadores Dinamarqueses considera que as normas dinamarquesas para a dragagem de areia estão abrangidas pelas Orientações, tendo em conta a redacção semelhante. Segundo a Associação dos Armadores Dinamarqueses, a escavação não está abrangida pela legislação dinamarquesa em questão. Além disso, a dragagem só é elegível quando é cumprido o requisito de, pelo menos, 50 % das actividades em causa constituírem transporte marítimo.

5.8. Comentários da Dinamarca relativos às observações das partes interessadas

- (64) No seu comentário às observações apresentadas pelas partes interessadas, as autoridades dinamarquesas reiteram os seus argumentos anteriores e sublinham que todas as partes interessadas foram favoráveis a que os navios lança-cabos sejam abrangidos pelas Orientações.

6. AVALIAÇÃO DAS MEDIDAS

6.1. Assentamento de cabos

- (65) Em primeiro lugar, a Comissão salienta que, à semelhança do transporte marítimo, as actividades de assentamento de cabos exigem marítimos qualificados, com qualificações semelhantes às do que trabalham em navios de transporte marítimo tradicional. Salienta, além disso, que os marítimos dos navios lança-cabos são regidos pela mesma legislação laboral e o mesmo quadro social que os outros marítimos.
- (66) Em segundo lugar, a Comissão reconhece que os navios lança-cabos são navios de mar e que são obrigatoriamente submetidos aos mesmos controlos técnicos e de

segurança que os navios vocacionados para o transporte marítimo.

- (67) Em terceiro lugar, a Comissão concorda que existe o risco de as empresas de assentamento de cabos transferirem as suas actividades em terra para fora da Comunidade, a fim de buscarem ambientes fiscais mais laxistas e, posteriormente, transferirem os seus navios para registos de conveniência. Nesse contexto, a Comissão reconhece que o assentamento de cabos é, por natureza, um mercado global.
- (68) A Comissão salienta ainda que a extensão do regime DIS a actividades de assentamento de cabos no mar ajudaria a preservar empregos comunitários em navios lança-cabos de mar controlados por interesses dinamarqueses.
- (69) Os desafios que a actividade comunitária de assentamento de cabos tem de enfrentar, em termos de concorrência mundial e de deslocalização das suas actividades em terra, são semelhantes aos que confrontam o transporte marítimo comunitário. Na mesma ordem de ideias, as actividades comunitárias de assentamento de cabos estão sujeitas ao mesmo ambiente jurídico em matéria laboral, técnica e de segurança que rege o transporte marítimo comunitário. Por último, a necessidade de empregar marítimos qualificados e formados é a mesma que existe no transporte marítimo.
- (70) Estas características são as que deram origem às Orientações. De facto, o primeiro parágrafo da secção 2.2 das Orientações menciona, como principais objectivos estabelecidos, o melhoramento da segurança marítima, o incentivo da inscrição nos registos dos Estados-Membros ou a transferência para esses registos, o contributo para a consolidação do sector marítimo estabelecido nos Estados-Membros, a preservação e o melhoramento do *know-how* marítimo e a promoção do emprego dos marítimos europeus. Isto é especialmente verdade no que se refere aos auxílios estatais sob forma de reduções dos custos salariais (secção 3.2 das Orientações), consideradas como «medidas fiscais e sociais destinadas a reforçar a competitividade» (ver título da secção 3 das Orientações).

- (71) Por consequência, embora continue a defender que as actividades de assentamento de cabos não são abrangidas pela definição de transporte marítimo, tal como estabelecida nos regulamentos supracitados e nas Orientações, a Comissão considera que a actividade de assentamento de cabos deve ser associada, por analogia, com o transporte marítimo para efeitos da aplicação da secção 3.2 das Orientações e que deve, assim, ser abrangida pela mesma disposição.

- (72) A Comissão conclui, portanto, que a extensão do regime DIS aos navios lança-cabos poderia ser aceite, mediante a aplicação da secção 3.2 das Orientações, por analogia, a esses navios e, sendo assim, essa extensão é compatível com o mercado comum.

6.2. Dragagem

- (73) A Comissão refuta a posição da Dinamarca sobre o alegado abuso de poder da Comissão, ao iniciar o procedimento de investigação sobre as disposições do regime DIS no que toca à dragagem. A portaria acima referida foi anexada à notificação: a Comissão considera que tinha a obrigação de examinar também esse anexo e determinar se, efectivamente, a portaria era uma alteração ao regime DIS aprovado pela Comissão, na sua decisão mencionada de 12 de Dezembro de 2002 no Processo NN 116/98 e às medidas comunicadas pela Dinamarca à Comissão em 2005, para adaptação do regime DIS às Orientações de 2004.
- (74) Além disso, a Comissão refuta a alegação de que os dois projectos de lei foram aprovados na carta dos serviços da Comissão de 18 de Maio de 2005. Essa carta clarificou que a aceitação por um Estado-Membro de medidas adequadas propostas pela Comissão através das Orientações não deve ser considerada, de uma perspectiva processual, como notificação de um novo auxílio ou de uma alteração a um auxílio existente. Na referida resposta, a Comissão clarificou igualmente que as medidas apresentadas pelas autoridades dinamarquesas constituíram uma mera transposição das medidas adequadas propostas nas Orientações e que não obrigavam a uma notificação, nos termos do n.º 3 do artigo 88.º do Tratado CE.
- (75) Além disso, a portaria anexa à notificação distancia-se substancialmente do projecto de lei apresentado pela carta mencionada de 21 de Janeiro de 2008, por alargar o âmbito das actividades de dragagem elegíveis muito para lá do que fora previsto no projecto de lei enviado na correspondência referida. Ao iniciar a investigação, a Comissão considerou que as disposições da portaria não são um auxílio novo (e ilegal, uma vez que fora já posto em execução), mas sim uma utilização abusiva de um auxílio existente, nos termos do artigo 16.º do Regulamento processual relativo à aplicação dos auxílios estatais. Por conseguinte, o capítulo relevante do regulamento não é o capítulo V, relativo ao processo aplicável aos regimes de auxílios existentes, princípio de que partem as autoridades dinamarquesas nas suas observações, mas sim o capítulo IV, relativo ao processo aplicável aos auxílios utilizados de forma abusiva.
- (76) A Comissão tinha, portanto, pleno direito a iniciar o procedimento de investigação, no que se refere à portaria.
- (77) O quinto parágrafo da secção 3.2. das Orientações estabelece as condições em que os auxílios estatais sob forma de reduções dos custos salariais podem ser concedidos a actividades de dragagem. As condições segundo as quais os marítimos devem ser marítimos da Comunidade que trabalham em navios de mar, na acepção do terceiro parágrafo da secção 3.2 das Orientações, e as dragas devem estar registadas num Estado-Membro existem já no regime DIS.
- (78) Além disso, as autoridades dinamarquesas tornaram claro nas suas observações relativas à decisão de iniciar o procedimento que só as dragas autopropulsoras são elegíveis para o regime DIS e que, nomeadamente, as actividades de dragagem efectuadas em portos e fiordes ou nas suas imediações estão excluídas do regime DIS.
- (79) No que respeita à condição de que as dragas devem efectuar transporte marítimo durante pelo menos 50 % do período em que estão a trabalhar, a Comissão faz notar que «transporte marítimo», no caso da dragagem, é definido no décimo sexto parágrafo da secção 3.1 das Orientações como «transporte no mar de materiais extraídos» e exclui «a extracção ou a dragagem enquanto tais». Neste contexto, a Comissão observa que a extracção ou a dragagem enquanto tais estão excluídas da definição de actividades de dragagem elegíveis, tal como descrita na portaria dinamarquesa referida. A Comissão considera ainda que «a navegação entre o local de extracção e o local onde os materiais extraídos devem ser descarregados» e «a navegação entre locais de extracção» constituem efectivamente transporte de materiais extraídos. A Comissão aceita também que no transporte marítimo os navios nem sempre navegam com carga, devido aos desequilíbrios de certas actividades comerciais. É, por conseguinte, lógico considerar, por analogia, que «a navegação entre o porto e o local de extracção» e «a navegação entre o local de descarga e o porto» constituem transporte marítimo. Do mesmo modo, «a descarga» é inerente ao transporte marítimo. Por último, quando as dragas prestam assistência no alto mar, a pedido das administrações públicas, o tempo que gastam directa e exclusivamente nesse trabalho beneficia o transporte marítimo.
- (80) A Comissão conclui, por conseguinte, que as actividades das dragas, tal como definidas pela portaria, podem beneficiar do regime DIS, excepto no que respeita a actividades correspondentes à «navegação nos locais de extracção», que não é possível, de facto, distinguir da extracção ou da dragagem enquanto tais.
- (81) A aceitação pela Comissão da maioria das actividades definidas pelas autoridades dinamarquesas na portaria mencionada como elegíveis para o regime DIS baseia-se igualmente nos seguintes elementos.
- (82) A dragagem exige marítimos qualificados regidos pela mesma legislação laboral e o mesmo quadro social que os outros marítimos.
- (83) As dragas são navios de mar e estão obrigatoriamente submetidas aos mesmos controlos técnicos e de segurança que os navios vocacionados para o transporte marítimo.
- (84) Por último, existe o risco de as empresas de dragagem transferirem as suas actividades em terra para fora da Comunidade, a fim de buscarem ambientes fiscais e regimes de segurança social mais laxistas e, posteriormente, transferirem os seus navios para registos de conveniência.

(85) A Comissão considera assim que o regime DIS é aplicável à dragagem no mar, tal como definida pelo decreto, com excepção da navegação nos locais de extracção.

6.3. Limitação do período de validade das decisões da Comissão no domínio dos auxílios estatais

(86) Na sua prática recente, a Comissão deixou de aprovar regimes abertos de auxílios estatais — ou respectivas alterações — e exige, assim, agora que os regimes sejam notificados relativamente a um período de, no máximo, 10 anos.

(87) Por esse motivo a Comissão é obrigada a impor um termo à medida notificada, coerente com a sua prática actual. Por conseguinte, a Comissão deve decidir que as autoridades dinamarquesas notificarão de novo a alteração do regime DIS avaliado na presente decisão, nos termos do n.º 3 do artigo 88.º do Tratado CE, o mais tardar 10 anos após a data de notificação da presente decisão,

ADOPTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

1. As medidas que a Dinamarca prevê aplicar a favor dos navios lança-cabos de mar são compatíveis com o mercado comum, nos termos do n.º 1 do artigo 87.º do Tratado CE.

2. As medidas aplicadas pela Dinamarca a favor da dragagem de mar são compatíveis com o mercado comum, na condição de a navegação nos locais de extracção ser excluída das actividades elegíveis.

Artigo 2.º

A Dinamarca deve notificar de novo a alteração do regime DIS avaliado na presente decisão, nos termos do n.º 3 do artigo 88.º do Tratado CE, no prazo de dez anos a contar da data de notificação da presente decisão.

Artigo 3.º

O Reino da Dinamarca é o destinatário da presente decisão.

Feito em Bruxelas, em 13 de Janeiro de 2009.

Pela Comissão
Antonio TAJANI
Vice-Presidente