

## PROCEDURY ZWIĄZANE Z REALIZACJĄ POLITYKI KONKURENCJI

## KOMISJA

## POMOC PAŃSTWA — DANIA

**Pomoc państwa nr C 22/07 (ex N 43/07) — Rozszerzenie na określone rodzaje działalności systemu zwalniającego duńskie przedsiębiorstwa transportu morskiego z podatku dochodowego i składek na ubezpieczenie społeczne marynarzy**

**Zaproszenie do zgłaszania uwag zgodnie z art. 88 ust. 2 Traktatu WE**

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(2007/C 213/06)

Pismem z dnia 10 lipca 2007, zamieszczonym w autentycznej wersji językowej na stronach następujących po niniejszym streszczeniu, Komisja powiadomiła Królestwo Danii o swojej decyzji w sprawie wszczęcia postępowania określonego w art. 88 ust. 2 Traktatu WE, dotyczącego wyżej wymienionej pomocy.

Zainteresowane strony mogą zgłaszać uwagi w terminie jednego miesiąca od daty publikacji niniejszego streszczenia i następującego po nim pisma, na następujący adres lub numer faksu:

European Commission  
Directorate-General for Energy and Transport  
Directorate A — Unit 4  
B-1049 Bruxelles  
Faks (32-2) 296 41 04

Uwagi te zostaną przekazane Królestwu Danii. Zainteresowane strony zgłaszające uwagi mogą wystąpić z odpowiednio umotywowanym pisemnym wnioskiem o objęcie ich tożsamości klauzulą poufności.

## TEKST STRESZCZENIA

3. Analizowane środki nie dotyczą systemu podatku tonażowego. Aktualnie ograniczają się do systemu DIS.

## 1. OPIS ŚRODKA POMOCY

## 1.1. Tytuł

1. Rozszerzenie systemu DIS na działalność związaną z układaniem kabli i pogłębianiem.

## 1.2. Opis zgłoszonej zmiany systemu

2. Głównym celem zgłoszonej zmiany jest rozszerzenie tzw. systemu DIS na załogi statków zajmujących się układaniem kabli i pogłębianiem. System ten polega na zwolnieniu właścicieli statków z podatku dochodowego i składek na ubezpieczenie społeczne odprowadzanych za marynarzy pracujących na statkach zarejestrowanych w *Dansk Internationalt Skibsregister* (duńskim międzynarodowym rejestrze morskim), dalej zwanym rejestrem DIS, w odniesieniu do statków wykorzystywanych do transportu komercyjnego osób i towarów.

4. Jeśli chodzi o układanie kabli, działalność ta nie mogła podlegać istniejącym systemom, korzystnym dla transportu morskiego, takim jak system podatku tonażowego i system DIS, chociaż statki zajmujące się układaniem kabli mogły być wpisywane do rejestru DIS. Działalność ta podlegała opodatkowaniu podatkiem od przedsiębiorstw i normalnym składkom na ubezpieczenie społeczne. W tej chwili Dania chce przyznać statkom układającym kable pełne korzyści wynikające z systemu DIS.

5. Dodatkowo Dania notyfikowała rozporządzenie wykonawcze, które wcześniej nigdy nie było notyfikowane Komisji, ustanawiające istotne zasady wdrażania systemu DIS. Przedmiotowy akt to rozporządzenie wykonawcze w sprawie opodatkowania marynarzy w zastosowaniu rozdziału 12 ustawy nr 386 z dnia 27 maja 2005 w sprawie opodatkowania marynarzy.

6. Jeśli chodzi o pogłębiarki, przedmiotowe rozporządzenie określa co można uznać za transport morski w działalności związanej z pogłębianiem w celu ustalenia zasad kwalifikowalności wspomnianej działalności.
7. Zgodnie z rozdziałem 13 powyższego rozporządzenia następującą działalność wykonywaną przez pogłębiarki uważa się za transport morski:
  - (1) przepłynięcie statku z portu do miejsca wydobycia;
  - (2) przepłynięcie statku z miejsca wydobycia do miejsca, gdzie wydobyty materiał zostaje rozładowany, wraz z samym rozładunkiem;
  - (3) przepłynięcie statku z miejsca rozładunku do portu;
  - (4) żegluga w miejscach wydobycia i pomiędzy nimi;
  - (5) przepłynięcie statku w celu udzielenia pomocy na wniosek władz publicznych w związku z oczyszczeniem wód po wycieku ropy, itp.
8. Zgodnie z obowiązującym prawem pogłębiarki wydobywające piasek nie mogą być wpisywane do duńskiego międzynarodowego rejestru morskiego. Nie mogą zatem być objęte systemem podatku tonażowego. W związku z tym pogłębiarki wydobywające piasek nie spełniają podstawowych warunków zastosowania systemu DIS. Ponieważ dodatkowo pogłębiarki wydobywające piasek w pewnym stopniu wykorzystywane są do prac wykraczających poza zakres wspólnotowych wytycznych w sprawie pomocy państwa dla transportu morskiego<sup>(1)</sup>, dalej zwanych wytycznymi, np. prac budowlanych na wodach terytorialnych, Dania napotkała trudności z włączeniem pogłębiarek wydobywających piasek do ogólnego systemu wynagrodzeń netto.
9. W zamian Dania podjęła decyzję o opodatkowaniu osób zatrudnionych na pogłębiarkach wydobywających piasek zgodnie z ogólnymi zasadami, a następnie decyzję o zwrocie podatku właścicielom statków po spełnieniu przez nich odpowiednich warunków. Tym samym działalność związana z pogłębianiem jest pośrednio objęta systemem DIS.

## 2. WSTĘPNA OCENA ISTNIENIA POMOCY

10. Komisja dokona niniejszym analizy mającej na celu stwierdzenie, czy system DIS w odniesieniu do działalności związanej z pogłębianiem i układaniem kabli jest zgodny z zasadami wspólnego rynku.

## 3. WĄTPLIWOŚCI DOTYCZĄCE ZGODNOŚCI ŚRODKA Z ZASADAMI WSPÓLNEGO RYNKU

11. Komisja ma poważne obawy, czy działalność związana z układaniem kabli i niektóre prace związane z pogłębianiem objęte systemem stanowią transport morski w rozumieniu wytycznych.

### 3.1. Układanie kabli

12. Komisja uważa za niemożliwe podział danej działalności na część wchodzącą w zakres transportu morskiego oraz na część wyłączonej z transportu morskiego. Komisja stoi na stanowisku, że raczej konieczne jest przeprowadzenie ogólnej oceny wszystkich rodzajów działalności morskiej

w celu stwierdzenia, czy analizowana działalność w pełni wchodzi w zakres transportu morskiego, czy też nie.

13. W związku z tym Komisja jest zdania, że w ramach działalności układania kabli w morzu nie da się wyodrębnić dwóch rodzajów działalności, czyli „usługi transportu morskiego” i „rzeczywistego układania kabli w morzu”.
14. Statki układające kable zazwyczaj nie przewożą bębnow do kabli z jednego portu do drugiego lub z portu do miejsca instalacji na morzu. Statki te układają kable na zamówienie klienta, biegnące z określonego miejsca na brzegu do określonego miejsca na drugim brzegu.
15. Ponadto nie zostało jeszcze udowodnione, że przedsiębiorstwa zajmujące się układaniem kabli, posiadające siedzibę na terenie Wspólnoty, narażone są na taką samą presję konkurencji jak przewoźnicy morscy na rynku światowym. Nie jest jasne, czy wspólnotowe przedsiębiorstwa układające kable wystawione są na działanie konkurencji ze strony tanich bander w takim samym stopniu jak przewoźnicy morscy.

### 3.2. Pogłębianie

16. Komisja uważa, że wydobycie materiałów w celu utrzymania głębokości kanałów żeglugowych lub basenów portowych oraz ich zrzucanie do morza nie stanowią transportu. W rzeczywistości, klient (władze portowe lub wodne) wymagają od przedsiębiorstw zajmujących się pogłębianiem pozbycia się materiałów, które utrudniają lub uniemożliwiają żeglugę, a nie ich przewiezienia w konkretne miejsce.
17. Ponadto Komisja zastanawia się, czy wydobycie kruszyw w morzu i ich transport do portu, gdzie przedsiębiorstwo zajmujące się pogłębianiem ma siedzibę, stanowi transport morski. Należy w tym miejscu przypomnieć, że transport morski stanowi przewóz towarów pomiędzy „portem i innym portem lub instalacją na morzu”. Ponieważ miejsca wydobycia nie można traktować jako instalacji na morzu, można kwestionować uznanie działalności polegającej na wydobyciu kruszyw i ich transporcie do portu rozładunku za transport morski.
18. Jednak Komisja może zgodzić się z opinią, że plac budowy (pozyskiwanie łądu, budowa mola lub grobli, itp.) może stanowić instalację na morzu ze względu na stały charakter miejsca budowy. Pod tym względem transport kruszyw z portu na plac budowy na morzu może stanowić transport morski.
19. W związku z tym Komisja ma wątpliwości, czy działalność pogłębiarek, określona w notyfikowanym środku, może w pełni zostać uznana za transport morski, dla celów wdrożenia wytycznych.
20. Zatem na bieżącym etapie analizy Komisja uważa, że układanie kabli nie może stanowić transportu morskiego i dlatego nie kwalifikuje się do otrzymania pomocy państwa dla transportu morskiego w rozmiennieniu wytycznych. Jeśli chodzi o pogłębianie, na tym etapie Komisja ma wątpliwości, czy działalność objęta systemem stanowi transport morski i czy spełnia ona warunki kwalifikujące ją do otrzymania pomocy państwa dla transportu morskiego.

<sup>(1)</sup> Dz.U. C 13 z 17.1.2004, str.3.

## TEKST PISMA

## „1. SAGSFORLØB

1. Danmark anmeldte med brev til Kommissionen den 15. januar 2007 <sup>(2)</sup> en ændring af den nuværende ordning, hvorved rederier fritages for at betale indkomstskat for deres søfolk i Danmark.
2. Denne statsstøtteordning blev oprindeligt registreret under nr. NN 118/96 og senere godkendt af Kommissionen ved beslutning af 13. november 2002 <sup>(3)</sup>. Ændringen er blevet registreret under nr. N 43/07.
3. Danmark fremsendte med brev til Kommissionen af 27. marts 2007 <sup>(4)</sup> yderligere oplysninger om sagen, som Kommissionen havde anmodet om i brev af 20. marts 2007 <sup>(5)</sup>.

## 2. BESKRIVELSE AF FORANSTALTNINGEN

## 2.1. Titel

4. Udvidelse af DIS-ordningen til kabellægnings- og sandsugningsaktiviteter

## 2.2. Beskrivelse af den anmeldte ændring af ordningen

5. Det vigtigste formål med den anmeldte ændring er at udvide den såkaldte DIS-ordning til også at omfatte mandskabet ombord på kabelskibe og sandsugere. Ordningen består i, at rederne fritages fra at betale socialsikringsbidrag og indkomstskat for deres søfolk, som arbejder ombord på skibe, der er registreret i *Dansk International Skibsregister* (i det følgende benævnt »DIS-registeret«), når skibene anvendes til kommerciel transport af passagerer eller gods.
6. De foranstaltninger, der undersøges, vedrører ikke tonnageskatteordningen. De er indtil videre begrænset til DIS-ordningen.
7. Hvad angår kabelskibe, så har deres aktiviteter indtil nu ikke været støtteberettigede under bestående ordninger til fordel for søtransportaktiviteter, dvs. tonnageskatteordningen og DIS-ordningen, selv om kabelskibe kunne registreres i DIS-registeret. Aktiviteterne var underlagt normal virksomhedsbeskatning, og der skulle betales normale socialsikringsbidrag. Danmark ønsker at inddrage kabelskibe fuldt ud i DIS-ordningen fra nu af.
8. Samtidig med denne anmeldelse anmeldte Danmark en bekendtgørelse, som ikke tidligere er anmeldt til Kommissionen; bekendtgørelsen fastsætter vigtige regler for gennemførelsen af DIS-ordningen. Den pågældende bekendtgørelse handler om beskatning af søfolk i medfør

af § 12 i Lov om beskatning af søfolk (Lov nr. 386 af 27. maj 2005).

9. Hvad angår sandsugere, fastsætter den pågældende bekendtgørelse, hvad der udgør søtransport for sandsugere med henblik på at fastlægge regler for sandsugningsaktiviteters støtteberettigelse.
10. I henhold til bekendtgørelsens § 13 regnes følgende aktiviteter for at være søtransport i forbindelse med sandsugere:
  - (1) Sejlads mellem havn og indvindingsplads
  - (2) Sejlads mellem indvindingsplads og det sted, hvor de indvundne materialer skal losses, herunder selve losningen
  - (3) Sejlads mellem lossested og havn
  - (4) Sejlads på og mellem indvindingspladser
  - (5) Sejlads ved assistance på foranledning af offentlig myndighed i forbindelse med oprydning efter olieudslip m.v.
11. Ifølge den nuværende lovgivning kan sandsugere ikke registreres i DIS-registeret. De kan heller ikke omfattes af tonnageskatteordningen. Sandsugere kan derfor ikke opfylde de grundlæggende betingelser for at anvende DIS-ordningen. Eftersom sandsugere desuden i et vist omfang anvendes til aktiviteter, som ligger uden for rammerne af Fællesskabets retningslinjer for statsstøtte til søtransport <sup>(6)</sup> (i det følgende benævnt retningslinjerne), f. eks. konstruktionsarbejder i søterritoriet, har det været vanskeligt for Danmark at inkludere sandsugere i den generelle nettolønsordning.
12. I stedet har Danmark besluttet at beskatte personer, som arbejder ombord på disse fartøjer, i henhold til de generelle beskatningsregler og derefter refundere skatten til rederierne, når disse opfylder betingelserne. Det vil sige, at sandsugning indirekte er omfattet af DIS-ordningen.

## 2.3. Beskrivelse af den nuværende ordning

13. Ordningen består af en fritagelse for indkomstskat og socialsikringsbidrag for personer, som arbejder ombord på fartøjer, der er registreret i DIS-registeret, når disse fartøjer anvendes til kommerciel transport af passagerer og gods.
14. DIS-registeret blev indført ved Lov nr. 408 af 1. juli 1988 og trådte i kraft den 23. august 1988. Det blev indført for at standse udflagningen fra det danske register til tredjelande.
15. DIS adskiller sig hovedsageligt fra *Dansk Skibsregister* (DAS) ved at tilbyde rederne muligheden for at ansætte søfolk fra tredjelande på grundlag af disses nationale lønvilkår, medens statsborgere fra tredjelande, som arbejder på DAS-registrerede fartøjer, betales efter de danske regler.

<sup>(2)</sup> Registreret under reference TREN (2007) A/21157.

<sup>(3)</sup> Beslutningens tekst findes på det officielle sprog på følgende internetadresse:  
[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> Registreret under reference TREN (2007) A/28077.

<sup>(5)</sup> Reference: TREN(2007) D/ 306985.

<sup>(6)</sup> EUT C 13 af 17.1.2004, s. 3.

16. Inden indførelsen af DIS-registeret skulle alle søfolk på danske skibe betale indkomstskat i Danmark uanset deres nationalitet og bopæl.
17. Loven om oprettelse af DIS-registeret blev ledsaget af en række støtteforanstaltninger (<sup>7</sup>), som skulle gøre det nye åbne register meget tiltrækkende. Rederierne skulle ikke længere betale indkomstskat og socialsikringsbidrag for deres søfolk ombord på DIS-registrerede fartøjer, uanset om disse var bosiddende i Danmark eller ej. Det er en betingelse, at der tages hensyn til skattefritagelsen ved fastsættelsen af lønnen. Skattefordelen tilfalder hermed rederiet og ikke den enkelte søfarende.
18. Personer, som uden for begrænset fart erhverver lønindkomst ved arbejde om bord på danske eller udenlandske skibe, kan ved opgørelsen af den skattepligtige indkomst fradrage et beløb på 56 900 kr. Tilsvarende gælder ved arbejde om bord på stenfiskerfartøjer, herunder sandsugere, som har egne fremdrivningsmidler og eget lastrum til transport af materialer indvundet fra havbunden, og som har en bruttotonnage på 20 t eller derover. Har den pågældende kun lønindtægt som nævnt i det foregående i en del af året, eller er der tale om ansættelse på deltid, nedsættes fradraget forholdsmæssigt. Det er en betingelse for fradrag, at forhyringsvilkårene for den pågældende svarer til, hvad der sædvanligvis gælder for søfolk.
19. Fritagelsen for indkomstskat og socialsikringsbidrag for søfolk, som er ansat ombord på DIS-registrerede fartøjer, blev ikke anmeldt til Kommissionen, men blev ikke desto mindre godkendt af Kommissionen den 13. november 2002 (<sup>8</sup>).

#### 2.4. Budget

20. Det årlige indtægtstab på ca. 600 mio. kr. (ca. 300 mio. EUR) dækker hele fritagelsesordningen (DIS-ordningen), og ikke kun udvidelsen til at omfatte kabelskibe og sandsugere.
21. Danmark har ikke givet noget skøn over omkostningerne for at udvide ordningen til at omfatte kabelskibe og sandsugere.

#### 2.5. Andre statsstøtteordninger, som finder anvendelse på søtransport i Danmark

22. Så vidt Kommissionen ved, anvender Danmark i øjeblikket kun én anden støtteordning inden for søtransport, nemlig tonnageskatteordningen (<sup>9</sup>).

(<sup>7</sup>) Lov nr. 361, 362, 363 og 364 af 1. juli 1988, som trådte i kraft den 1. januar 1989.

(<sup>8</sup>) Beslutningens tekst findes på det officielle sprog på følgende internetadresse:  
[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>9</sup>) Støtte NN 116/98, godkendt ved Kommissionens beslutning af 13. november 2002. Beslutningens tekst findes på det officielle sprog på følgende internetadresse:  
[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)

#### 2.6. Kabellægning

23. Et kabelskib er et højsøfartøj, som er udformet og anvendes til at udlægge undervandskabler til telekommunikation eller el-transmission. Sådanne fartøjer kan også anvendes til at reparere bestående kabler. Et kabelskib er til forskel fra andre fartøjer udstyret med en stor overbygning og en eller flere kabeltromler.
24. Udlægning af søkabler er et erhverv, som tog sin begyndelse i midten af det 19. århundrede, og som kun har kendt fremgang siden og navnlig efter, at lyslederkabler vandt indpas i teleindustrien i midten af 1980'erne. Kabellægningsvirksomhedernes kunder er normalt teleselskaber.
25. De vigtigste ejere og operatører af kabelskibe i verden for tiden er:
- TYCO
  - ASN Marine
  - Elettra
  - FT Marine
  - Global Marine Systems Limited
  - NTT World Engineering Marine Corporation (NTT-WEM)
  - S. B. Submarine Systems
  - YIT Primatel Ltd
  - E-MARINE
  - IT International Telecom Inc.
26. Ifølge oplysninger fra de danske myndigheder fører mere end halvdelen af verdens kabellægningstonnage et EØS- eller EU-flag.
27. Danmark mener, at kabellægning kan ligestilles med søtransport, og at det kunne være berettiget til at modtage statsstøtte til søtransport.

#### 2.7. Sandsugning

28. Sandsugere kan tjene to formål; enten at sørge for bibeholdelse af vanddybden i en sejlrende eller havn (opmudring) eller at indvinde sten og/eller sand fra havbunden.
29. Den førstnævnte aktivitet er hovedsagelig lokal eller national, og der er nære kontakter mellem havnemyndighederne og sandsugningsvirksomhederne. Sidstnævnte aktivitet er mere international og mere åben for verdensomspændende konkurrence, navnlig i forbindelse med store bygge- og anlægsprojekter til havs.
30. Verdens førende på området er nederlandske *Boskalis-HBG* [30 %-40 % af EU-markedet], fulgt af belgiske *DEME* [10 %-20 %] og *De Nul* [10 %-20 %]. Andre vigtige aktører er nederlandske *Van Oord* [5 %-10 %], *Ballast Nedam* [5 %-10 %] og *Blankevoort* [0 %-5 %], spanske *Grupo Dragados* [0 %-5 %], og danske *Rohde Nielsen* [0 %-5 %]. Store sandsugningsvirksomheder fra den lukkede del af verdensmarkedet, f.eks. *Hyundai*, *Samsung*, *Daewoo* og *Hanjin Construction* fra Sydkorea, anses for at være stærke potentielle konkurrenter til EU/EØS-selskaber.

### 3. FORELØBIG VURDERING AF, OM DER ER TALE OM STATSSTØTTE

31. Kommissionen bemærker, at den anmeldte foranstaltning udvider en statsstøtteordning til at dække nye aktiviteter. Foranstaltningen udgør støtte efter EF-traktatens artikel 87, stk. 1, da den finansieres med offentlige midler, er til fordel for bestemte virksomheder, fordrejer eller truer med at fordreje konkurrencen og kan påvirke samhandlen mellem medlemsstaterne.
32. Kommissionen undersøger i det følgende, om anvendelsen af DIS-ordningen på sandsugnings- og kabellægningsaktiviteter ville være forenelig med fællesmarkedet.

### 4. TVIVL OM STØTTENS FORENELIGHED MED FÆLLES-MARKEDET

#### 4.1. Retsgrundlag

33. De anmeldte foranstaltningers forenelighed med fællesmarkedet skal undersøges på grundlag af Fællesskabets retningslinjer for statsstøtte til søtransportsektoren<sup>(10)</sup>. Ifølge retningslinjerne kan virksomheder modtage støtte fra medlemsstater, forudsat at de hovedsageligt leverer søtransporttjenester.
34. Som det fremgår af nedenstående, har Kommissionen alvorlige tvivl om, hvorvidt en udvidelse af DIS-ordningen til også at omfatte kabellægnings- og visse sandsugningsaktiviteter er forenelig med fællesmarkedet, idet disse aktiviteter måske ikke er søtransport i henhold til retningslinjerne.
35. Ved søtransport forstås i forbindelse med gennemførelsen af retningslinjerne søtransport i henhold til EU-lovgivningen og navnlig forordning (EF) nr. 4055/56<sup>(11)</sup>, som definerer »søtransport inden for Fællesskabet« som »befordring af passagerer og gods med skib mellem en havn i en medlemsstat og en havn eller et offshoreanlæg i en anden medlemsstat«. På dette grundlag kan søtransport defineres som »befordring af passagerer og gods med skib, på en kundes vegne, mellem en havn og enhver anden havn eller et offshoreanlæg.«
36. I denne forbindelse har Domstolen afklaret begrebet søtransport i en dom af 11. januar 2007 i sag C-251/04, Grækenland mod Kommissionen, for så vidt angår spørgsmålet om, hvorvidt bugsering ville være søtransport: »[...] adskiller bugsering sig fra cabotage i art og egenskab, således som defineret i artikel 2, stk. 1, i forordning (EØF) nr. 3577/92. Selv om bugsering er en ydelse, der normalt leveres mod betaling, består den i princippet ikke i almindelig søtransport af gods eller passagerer. Der er snarere tale om assistance til flytning af et skib, en borerig, en platform eller en bøje. En bugserbåd, som hjælper et andet skib med at manøvrere, leverer ekstra drivkraft til dette skib eller erstatter dets drivkraft i tilfælde af fejl eller svigt, assisterer det skib, som transporterer passagererne eller godset, men det er ikke selv noget transport-skib.« Domstolen bemærkede også, at forordning (EØF) nr. 3577/92 ikke finder anvendelse på »tjenesteydelser, der er relaterede til, forbundet med eller underordnet leveringen af tjenesteydelser inden for søtransport«<sup>(12)</sup>. I lyset af denne

dom bør begrebet søtransport derfor fortolkes således, at kun den direkte befordring af gods eller passagerer med skib mellem to havne eller mellem en havn og et offshoreanlæg er omfattet, og ikke tjenesteydelser, der er relateret til eller forbundet med sådan befordring.

#### 4.2. Kabellægning

37. Kommissionen mener, at det må undersøges, hvilke virkninger den påtænkte udvidelse ville have på den berørte sektor. Den sektor, det drejer sig om, er udlægning af tele- eller el-kabler på havbunden.
38. Kommissionen anser det for umuligt at inddele en given aktivitet i dele, hvoraf nogle er omfattet af begrebet søtransport, medens andre ikke er det. Det vil være nødvendigt — ligesom for alle andre maritime aktiviteter — at foretage en global vurdering og derefter konkludere, hvorvidt den undersøgte aktivitet vil være helt omfattet af definitionen af søtransport.
39. Som følge heraf mener Kommissionen ikke, at udlægning af kabler i havet kan siges at være en kombination af søtransport og udlægning af kabler i havet.
40. Kabelskibe foretager normalt ikke transport af kabel-tromler fra havn til havn eller fra en havn til et offshoreanlæg. De udlægger i stedet på en klients anmodning kabler fra et punkt på en kyst til et andet punkt på en anden kyst. Kabelskibe lader derfor ikke til at levere nogen direkte søtransporttjenester, dvs. befordring af passagerer og gods med skib mellem en havn i en medlemsstat og en havn eller et offshoreanlæg i en anden medlemsstat. Selv om et sådant fartøj eventuelt også befordrer gods med skib, så lader denne aktivitet udelukkende til at foregå i forbindelse med fartøjets hovedaktivitet, som er kabeludlægning.
41. Herudover er der endnu intet belæg for, at kabellægningsvirksomheder, der er etableret i Fællesskabet, er underlagt de samme konkurrencemæssige begrænsninger, som gælder for søtransportvirksomheder på verdensmarkedet. Det står ikke klart, om Fællesskabets kabellægningsvirksomheder på grund af konkurrenter, der sejler under bekvemmelighedsflag, befinder sig i samme konkurrence-situation som søtransportsektoren.
42. Kommissionen mener derfor på dette stade af undersøgelsen, at kabellægning måske ikke kan anses for at udgøre søtransport og derfor måske ikke kan modtage statsstøtte i overensstemmelse med Fællesskabets retningslinjer.

#### 4.3. Sandsugning

43. Kommissionen er i tvivl om, hvorvidt udgravning af materialer for at bibeholde en vanddybde i en sejlrende eller et havnebassin og deres bortskaffelse på havet er søtransport. Kunden (havne- eller søfartsmyndigheder) forventer, at den virksomhed, der foretager opmudringen, bortskaffer materialerne, som sinker eller forhindrer sejlads, men ikke at de transporteres til et bestemt sted.

<sup>(10)</sup> EUT C 13 af 17.1.2004, s. 3.

<sup>(11)</sup> Rådets forordning (EØF) nr. 4055/86 af 22. december 1986 om anvendelse af princippet om fri udveksling af tjenesteydelser på søtransportområdet (EFT L 117 af 5.5.1988, s. 33).

<sup>(12)</sup> Se dommens præmis 31 og 32.

44. Kommissionen er også i tvivl om, hvorvidt sandsugning på havet og transport af materialerne til virksomhedens hjemhavn kan siges at være søtransport. Der mindes om, at søtransport i henhold til EU-retten er transport af gods mellem »en havn og enhver anden havn eller et offshoreanlæg«.
45. Kommissionen kan dog acceptere det synspunkt, at et bygge- og anlægsområde (landindvinding, konstruktion af mole eller dige osv.) kan være et offshoreanlæg på grund af dets faste placering. I denne forbindelse kan transport af fyldmaterialer fra en havn til et bygge- og anlægsområde på havet anses for at være søtransport.
46. Som følge heraf er Kommissionen i tvivl om, hvorvidt de i punkt 10 omhandlede aktiviteter kan anses for at være søtransport i forbindelse med implementering af retningsslinjerne.

## 5. KONKLUSION

47. Med udgangspunkt i det foregående må der foretages en undersøgelse, der bygger på artikel 4, stk. 4, i procedureforordningen om statsstøtte<sup>(13)</sup>, for at hjælpe Kommissionen med at afklare, hvorvidt kabellægnings- og sandsugningsaktiviteter er berettigede til at modtage statsstøtte til søtransport.

48. Kommissionen beslutter i lyset af ovenstående vurdering at indlede en formel undersøgelsesprocedure, jf. forordningens artikel 4, stk. 4<sup>(14)</sup>, for så vidt angår de foreslåede ændringer.
49. I lyset af de foregående overvejelser anmoder Kommissionen i overensstemmelse med forordningens artikel 6, stk. 1<sup>(15)</sup>, Danmark om at fremsætte sine bemærkninger til de ovennævnte spørgsmål og at fremsende alle oplysninger, som kan bidrage til vurderingen af de påtænkte støtteforanstaltninger, inden for én måned fra datoen for modtagelsen af dette brev. Kommissionen opfordrer de danske myndigheder til straks at fremsende en kopi af dette brev til de potentielle støttemodtagere.
50. Kommissionen minder Danmark om, at EF-traktatens artikel 88, stk. 3, har opsættende virkning. Kommissionen henviser også til forordningens artikel 14<sup>(16)</sup>, som bestemmer, at uretmæssigt udbetalt støtte kan kræves tilbagebetalt af støttemodtagerne.
51. Kommissionen gør Danmark opmærksom på, at den informerer interesserede parter ved at offentliggøre dette brev samt et resumé af det i *Den Europæiske Unions Tidende*. Kommissionen informerer også interesserede parter i EFTA-lande, som har underskrevet EØS-aftalen, ved at offentliggøre en meddelelse i *Den Europæiske Unions Tidendes* EØS-tillæg, og den informerer EFTA-Tilsynsmyndigheden ved at fremsende en kopi af dette brev. Alle interesserede parter vil blive opfordret til at fremsætte deres bemærkninger senest en måned efter offentliggørelsen.”

<sup>(14)</sup> Artikel 4, stk. 4, i forordning (EF) nr. 659/1999:

4. Konstaterer Kommissionen efter en foreløbig undersøgelse, at en anmeldt foranstaltning giver anledning til tvivl om, hvorvidt den er forenelig med fællesmarkedet, beslutter den at indlede proceduren efter traktatens artikel 93, stk. 2, i det følgende benævnt »beslutning om at indlede den formelle undersøgelsesprocedure«.

<sup>(15)</sup> Artikel 6, stk. 1, i forordning (EF) nr. 659/1999:

1. Beslutningen om at indlede den formelle undersøgelsesprocedure skal sammenfatte de relevante faktiske og retlige spørgsmål, indeholde en foreløbig vurdering fra Kommissionens side med hensyn til støttekarakteren af den påtænkte foranstaltning og anføre, om der er tvivl om, hvorvidt den er forenelig med fællesmarkedet. I beslutningen skal den pågældende medlemsstat og andre interesserede parter opfordres til at fremsætte bemærkninger inden for en nærmere fastsat frist, der normalt ikke må overstige en måned. I behørigt begrundede tilfælde kan Kommissionen forlænge denne frist.

<sup>(16)</sup> Artikel 14 i forordning (EF) nr. 659/1999:

Tilbagebetaling af støtte

1. I negative beslutninger om ulovlig støtte bestemmer Kommissionen, at den pågældende medlemsstat skal træffe alle nødvendige foranstaltninger til at kræve støtten tilbagebetalt fra støttemodtageren, i det følgende benævnt »beslutning om tilbagebetaling«. Kommissionen kræver ikke tilbagebetaling af støtten, hvis det vil være i modstrid med et generelt princip i fællesskabslovgivningen.

2. Den støtte, der skal tilbagebetales i medfør af en beslutning om tilbagebetaling, skal indeholde renter beregnet på grundlag af en passende sats, der fastsættes af Kommissionen. Renterne betales fra det tidspunkt, hvor den ulovlige støtte var til støttemodtagerens rådighed, og indtil den tilbagebetales.

3. Med forbehold af eventuel kendelse fra Domstolen efter traktatens artikel 185 skal tilbagebetalingen ske omgående og i overensstemmelse med gældende procedurer i den pågældende medlemsstats nationale ret, forudsat at disse giver mulighed for omgående og effektiv gennemførelse af Kommissionens beslutning. Til det formål og i tilfælde af søgsmål ved de nationale domstole træffer de pågældende medlemsstater alle nødvendige foranstaltninger, som er til rådighed i deres respektive retssystemer, herunder også foreløbige foranstaltninger, dog med forbehold af fællesskabsretten.

<sup>(13)</sup> Rådets forordning (EF) nr. 659/1999 af 22.3.1999 om fastlæggelse af regler for anvendelsen af EF-traktatens artikel 93 (EFT L 83 af 22.3.1999, s. 1).