

## A VERSENYPOLITIKA VÉGREHAJTÁSÁRA VONATKOZÓ ELJÁRÁSOK

## BIZOTTSÁG

## ÁLLAMI TÁMOGATÁS – DÁNIA

**C 22/07 (ex N 43/07) számú állami támogatás – A tengerészek jövedelemadója és társadalombiztosítási hozzájárulása alól a dán tengeri szállítási vállalatoknak mentességet biztosító rendszer egyes tevékenységekre történő kiterjesztése**

**Felhívás észrevételek benyújtására az EK-Szerződés 88. cikkének (2) bekezdése értelmében**

(EGT-vonatkozású szöveg)

(2007/C 213/06)

A Bizottság a 2007. július 10-i levelében, amelynek hiteles nyelvű másolata ezen összefoglaló után található, értesítette a Dán Királyságot az EK-Szerződés 88. cikkének (2) bekezdése szerinti eljárás megindítására vonatkozó határozatáról a fent említett támogatással kapcsolatosan.

Az érdekelt felek észrevételeiket ezen összefoglaló és az azt követő levél közzétételét követő egy hónapon belül nyújthatják be az alábbi címre:

European Commission  
Directorate-General for Energy and Transport  
Directorate A – Unit 4  
B-1049 Brussels  
Fax: (32-2) 296 41 04

Ezeket az észrevételeket közlik a Dán Királysággal. A megjegyzéseket benyújtó érdekelt fél személyazonosságának bizalmas kezelését írásban, a kérés indokainak megjelölésével kérheti.

## AZ ÖSSZEFOGLALÁS SZÖVEGE

3. A vizsgált intézkedések nem érintik a tonnás adórendszert. Azok egyelőre a DIS-rendszerre korlátozódnak.

## 1. AZ INTÉZKEDÉS LEÍRÁSA

## 1.1. Cím

1. A DIS-rendszer kiterjesztése a kábelfektetési és kotrási tevékenységekre

## 1.2. A rendszer értesítésben szereplő módosításának leírása

2. Az értesítésben szereplő módosítás fő célja, hogy kiterjessze az úgynevezett DIS-rendszert a kábelfektetők és kotrók fedélzetén tartózkodó legénységre. A rendszer a hajótulajdonosok számára mentességet biztosít a *Dansk Internationalt Skibsregister*-ben (Dán Nemzetközi Hajónyilvántartás [a továbbiakban: DIS-hajónyilvántartás]) bejegyzett hajók fedélzetén dolgozó tengerészek társadalombiztosítási hozzájárulásának és jövedelemadójának befizetése alól, amennyiben a hajókat kereskedelmi célú utas- vagy áruszállításra használják.

4. A kábelfektetők által végzett tevékenységek – annak ellenére, hogy a kábelfektetők bekerülhettek a DIS-hajónyilvántartásba – a tengeri szállításnak kedvező, meglévő rendszerek (a tonnás adórendszer és a DIS-rendszer) keretében nem voltak támogatásra jogosultak. Az említett tevékenységek esetében rendes társasági adó és társadalombiztosítási hozzájárulás volt érvényben. Dánia ezentúl szeretné biztosítani a DIS-rendszer összes előnyét a kábelfektetők számára.

5. Kiegészítésképpen Dánia bejelentett egy kormányrendeletet, amelyről a Bizottság egyelőre nem kapott értesítést, és amely a DIS-rendszer végrehajtásának fontos szabályait határozza meg. A szóban forgó rendelet a tengerészek adózásáról szóló, 2005. május 27-i 386. számú törvény 12. szakasza szerinti, a tengerészek adózásáról szóló kormányrendelet.

6. A szóban forgó rendelet megadja, mi tekinthető tengeri szállításnak a kotróhajók iparága számára, a kotrási tevékenységek támogathatóságára vonatkozó szabályok meghatározása érdekében.
7. Az említett rendelet 13. szakaszának értelmében a kotróhajók által végzett következő tevékenységek tekinthetők tengeri szállításnak:
1. a kikötő és a kitermelési hely közötti hajózás;
  2. a kitermelés helye és a kitermelt anyagok kirakodásának helye közötti hajózás, beleértve a kirakodást is;
  3. a kirakodás helye és a kikötő közötti hajózás;
  4. a kitermelési helyen való és az azok közötti hajózás;
  5. olajszenyeződés megszüntetésével stb. kapcsolatban a nemzeti hatóságok kérésére nyújtott segítség céljából végzett hajózás.
8. A hatályban lévő jogszabályok értelmében a homokkotró hajók nem jegyezhetők be a Dán Nemzetközi Hajónylvántartásba. Ezenkívül a tonnás adórendszer sem vonatkozik rájuk. A homokkotró hajók ezért nem teljesíthetik a DIS-rendszerbe való jelentkezés alapfeltételeit. Ezenfelül mivel a homokkotró hajókat olyan munkákra – többek között felségvizeken végzett építési munkák – is használják, amelyek kívül esnek a tengeri szállításhoz nyújtott állami támogatásokról szóló közösségi iránymutatások<sup>(1)</sup> (a továbbiakban: az iránymutatások) hatályán, Dánia problémásnak találta a nettóbér-rendszer kiterjesztését a homokkotrókra.
9. Ehelyett Dánia úgy határozott, hogy a homokkotrók fedélzetén tartózkodó személyeket az általános szabályok szerint adóztatja, és az adót a hajótulajdonosoknak téríti vissza, amennyiben az ehhez szükséges feltételek teljesülnek. A kotrási tevékenység tehát közvetett módon tartozik a DIS-rendszer hatálya alá.

## 2. TÁMOGATÁSOK ELŐZETES ÉRTÉKELÉSE

10. Ezzel kapcsolatban a Bizottság megvizsgálja, hogy a DIS-rendszer kotrási és kábelfektetési tevékenységekre történő alkalmazása összeegyeztethető-e a közös piaccal.

### 3. AZ INTÉZKEDÉS KÖZÖS PIACCAL VALÓ ÖSSZE-EGYEZTETHETŐSÉGÉVEL KAPCSOLATBAN FELMERÜLT KÉTSÉGEK

11. A Bizottságnak komoly kétsége van azt illetően, hogy a támogatási rendszer körébe vont kábelfektetési tevékenységek és bizonyos kotrási tevékenységek az iránymutatások értelmében tengeri szállításnak minősülnek-e.

#### 3.1. Kábelfektetés

12. A Bizottság úgy ítéli meg, hogy egy adott tevékenység nem osztható fel egy, a tengeri szállítás körébe tartozó és egy, az alól kizárt részre. Inkább azon a véleményen van, hogy minden tengeri tevékenységet illetően átfogó értékelést kell alkalmazni annak eldöntése érdekében, hogy a vizsgált tevékenység teljességgel a tengeri szállítás körébe tartozik-e.
13. Következésképpen a Bizottság azon a véleményen van, hogy a tengeri kábelfektetést nem lehet két különálló tevé-

kenységi körre – a tengeri szállítási szolgáltatások és a tényleges tengeri kábelfektetés – osztani.

14. A kábelfektető hajók általában nem szállítanak kábeldobokat két kikötő között, vagy kikötőből tengeri létesítményre. Ehelyett megrendelőik kérésére kábelt fektetnek egy, a parton található, meghatározott ponttól egy másik parton található, meghatározott pontig.
15. Továbbá még az sem bizonyított, hogy a Közösségen belül székhellyel rendelkező kábelfektető vállalatoknak ugyanazokkal a versenykorlátokkal kell megküzdeniük, mint a tengeri szállítások világszinten jelenlevő üzemeltetőinek. Nem egyértelmű, hogy a közösségi kábelfektetők ugyanolyan minőségű szállításnak. Valójában a megrendelő (kikötői vagy hajózási hatóságok) azt várja el a kotrási tevékenységet végző vállalatoktól, hogy szabaduljanak meg a hajós közlekedést hátráltató vagy akadályozó anyagoktól, nem pedig azt, hogy ezeket az anyagokat egy bizonyos helyre szállítsák.

#### 3.2. Kotrási munkálatok

16. A Bizottság úgy ítéli meg, hogy a hajózási csatornák és kikötői öblök vízmélységének fenntartását szolgáló anyagkitermelés és a kitermelt anyag tengeren való kiürítése nem minősül szállításnak. Valójában a megrendelő (kikötői vagy hajózási hatóságok) azt várja el a kotrási tevékenységet végző vállalatoktól, hogy szabaduljanak meg a hajós közlekedést hátráltató vagy akadályozó anyagoktól, nem pedig azt, hogy ezeket az anyagokat egy bizonyos helyre szállítsák.
17. Továbbá a Bizottság nem látja, hogy a tengeri aggregátumok kitermelése és a kotrási tevékenységet végző vállalat székhelye szerinti kikötőbe történő szállítása miért tekinthető tengeri szállításnak. Itt érdemes felidézni, hogy a tengeri szállítás az áruk „egy kikötő és bármely másik kikötő vagy tengeri létesítmény közötti” szállítását jelenti. Mivel a kitermelés helye nem minősül tengeri létesítménynek, kétségre vonható, hogy az aggregátumok kitermeléséből és kirakodási kikötőbe történő szállításából álló tevékenység tengeri szállításnak tekinthető.
18. A Bizottság azonban hajlandó elfogadni azt a nézetet, hogy egy építési helyszín (szárazföldi terület növelése, kikötők és gátak építése, stb.) tengeri létesítménynek minősülhet az építés helyének rögzített volta következtében. E tekintetben az aggregátumok egy kikötőből egy tengeri építési helyszínre történő szállítása tengeri szállításnak minősülhet.
19. Következésképpen a Bizottságnak komoly kétsége van azt illetően, hogy az értesítésben szereplő kotrási tevékenységek az iránymutatások végrehajtásának alkalmazásában kivétel nélkül tengeri szállításnak minősülnek-e.
20. A Bizottság ezért úgy ítéli meg, hogy az elemzés jelenlegi állapotában a kábelfektetési tevékenységek nem minősülhetnek tengeri szállításnak és az iránymutatások értelmében nem jogosultak a tengeri szállítás céljából nyújtott állami támogatásra. A kotrási tevékenységgel kapcsolatban a Bizottságnak kétsége van azt illetően, hogy a támogatási rendszer körébe vont tevékenységek tengeri szállításnak minősülnek-e, és hogy teljesítik-e a tengeri szállítás céljából nyújtott állami támogatásra való jogosultság feltételeit.

<sup>(1)</sup> HLC 13., 2004.1.17., 3. o.

## A LEVÉL SZÖVEGE

## „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 oprindelig 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 Internationalt Skibsregister* (i det følgende benævnt »DIS-register«), 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/n116-98.pdf](http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/transport-1998/n116-98.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. Kabel-lægningsvirksomhedernes 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 transportskib.« 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 kabelromler 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 retningslinjerne.

## 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).