

II

(Actos adoptados en aplicación de los Tratados CE/Euratom cuya publicación no es obligatoria)

DECISIONES

COMISIÓN

DECISIÓN DE LA COMISIÓN

de 25 de febrero de 2009

relativa al régimen de ayudas C 2/08 (ex N 572/07) sobre la modificación del sistema del impuesto sobre el tonelaje marítimo que proyecta aplicar Irlanda

[notificada con el número C(2009) 688]

(El texto en lengua inglesa es el único auténtico)

(Texto pertinente a efectos del EEE)

(2009/626/CE)

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y, en particular, su artículo 88, apartado 2, párrafo primero,

Después de haber emplazado a los interesados para que presentaran sus observaciones, de conformidad con el citado artículo (1),

Considerando lo siguiente:

1. PROCEDIMIENTO

- (1) Por cartas electrónicas de 3 de octubre de 2007 y 19 de noviembre del mismo año, las autoridades irlandesas notificaron a la Comisión una modificación del régimen del impuesto sobre el tonelaje vigente N 504/02, inicialmente aprobado por la Comisión el 11 de diciembre de 2002 (2).
- (2) Por carta de 16 de enero de 2008 (3), la Comisión informó a Irlanda de su decisión de incoar un procedimiento con arreglo al artículo 88, apartado 2, del Tratado CE con respecto a la modificación del régimen.

- (3) La decisión se publicó en el *Diario Oficial de la Unión Europea* (4) el 14 de mayo de 2008. Irlanda presentó sus observaciones el 29 de febrero de 2008. La Comisión no recibió observaciones de los interesados.

2. DESCRIPCIÓN DETALLADA DE LA MEDIDA

2.1. Disposiciones esenciales del impuesto sobre el tonelaje de 2002

- (4) El impuesto irlandés sobre el tonelaje, introducido en 2002, es un «régimen fiscal aplicable a las compañías navieras dedicadas al transporte marítimo. Las compañías que reúnan los requisitos (“idóneas”) pueden optar por que sus actividades marítimas tributen en función del tonelaje neto de su flota, en lugar de según sus beneficios reales. Las compañías idóneas deben optar por el régimen en el plazo de tres años desde la entrada en vigor de la normativa. Las empresas que opten por este régimen deberán permanecer en el mismo durante un plazo de 10 años (período del impuesto sobre el tonelaje).

Si varias compañías irlandesas idóneas forman parte de un mismo grupo empresarial, todas deberán optar por el sistema del impuesto sobre el tonelaje. Las actividades empresariales que no estén sujetas a dicho régimen tributarán de conformidad con las disposiciones normales del impuesto de sociedades.

(1) DO C 117 de 14.5.2008, p. 32.

(2) Decisión C(2002) 4371 final.

(3) SG(2008)D/200091.

(4) DO C 117 de 14.5.2008, p. 32.

En el marco del régimen del impuesto sobre el tonelaje [...], la cuantía del impuesto para las compañías marítimas idóneas se fija sobre la base del tonelaje neto de la flota admisible. Para cada buque sujeto al impuesto sobre el tonelaje, el beneficio imponible relativo a las actividades idóneas se determinará en forma de suma global calculada con referencia a su tonelaje neto, por cada 100 toneladas netas y período de 24 horas, con independencia de si el buque se utiliza o no:

Hasta 1 000 toneladas netas	1 EUR por 100 TN
Entre 1 001 y 10 000 toneladas netas	0,75 EUR por 100 TN
Entre 10 001 y 25 000 toneladas netas	0,50 EUR por 100 TN
Más de 25 000 toneladas netas	0,25 EUR por 100 TN

El tipo normal del impuesto de sociedades irlandés, actualmente del 12,5 %, se aplica a los beneficios así determinados ⁽⁵⁾.

2.2. La limitación del «fletamento por tiempo» en el régimen del impuesto sobre el tonelaje de 2002

- (5) Una «precondición para la admisibilidad al régimen del impuesto sobre el tonelaje de [2002] es que la proporción de buques idóneos de los que la compañía sea propietaria no ha de ser inferior al 25 %, medido en tonelaje, de todos los buques idóneos de la compañía. Así, para incorporarse al régimen del impuesto sobre el tonelaje y mantenerse en él, una compañía no debe haber fletado por tiempo más del 75 % del tonelaje neto de los buques idóneos que explote. En el caso de un grupo, el límite es el 75 % del tonelaje neto agregado de todos los buques idóneos operados por todas las compañías idóneas del grupo. Por «fletamento por tiempo de un buque» se entiende arrendarlo con una tripulación aportada por el fletador, frente al fletamento «a casco desnudo», en el cual es el arrendatario quien aporta la tripulación ⁽⁶⁾».

2.3. Las modificaciones notificadas

2.3.1. Eliminación de la limitación del fletamento por tiempo

- (6) Las autoridades irlandesas pretenden ahora suprimir la limitación del fletamento por tiempo. Así, según la notificación, una compañía o grupo de compañías podrían beneficiarse del régimen del impuesto sobre el tonelaje sin poseer un solo buque. Según las autoridades irlandesas, la supresión de dicho límite es necesaria por varias razones:
- a) favorecer a las compañías navieras establecidas en Irlanda que cumplen los demás criterios de idoneidad, pero que no pueden optar al impuesto sobre el tone-

laje debido a un exceso de actividad en régimen de fletamento por tiempo;

- b) brindar flexibilidad adicional a compañías que se benefician del impuesto sobre el tonelaje irlandés (en lo sucesivo, «compañías del impuesto sobre el tonelaje irlandés») dedicadas a actividades de impuesto sobre el tonelaje, a fin de que puedan beneficiarse de las condiciones del mercado en situaciones en que, sin la modificación propuesta, se verían excluidas del régimen;
- c) alcanzar la paridad con los regímenes de los demás Estados miembros respecto de las condiciones relativas a la flota fletada por tiempo;
- d) incrementar la expansión de la actividad de gestión naviera en tierra;
- e) evitar que se transfiera actividad económica de las compañías del impuesto sobre el tonelaje a compañías no integradas en el régimen y, en último término, a las navieras de terceros países, o que se expulse a las compañías nacionales del régimen irlandés por incumplimiento del límite.

2.3.2. Duración

- (7) La modificación notificada de la normativa que regula el impuesto sobre el tonelaje será aplicable solamente tras la aprobación de la Comisión, aunque surtirá efectos desde la aparición de la modificación de la legislación nacional en enero de 2006.
- (8) La modificación no altera la duración del régimen del impuesto sobre el tonelaje: el régimen actual tiene una duración de 10 años y expirará el 31 de diciembre de 2012. Las compañías dispondrán en general de solo 36 meses para decidir incorporarse al régimen en calidad de «compañías idóneas», es decir, compañías sujetas al impuesto irlandés de sociedades que explotan «buques idóneos» y realizan la gestión estratégica y comercial de estos últimos en Irlanda.

2.3.3. Beneficiarios

- (9) La modificación se aplicará a todas las compañías que se encuentren actualmente en situación de beneficiarse del régimen del impuesto sobre el tonelaje, así como a las compañías o grupos de compañías idóneas:
- a) que estén sujetos al impuesto de sociedades irlandés,
- b) cuyos beneficios se deriven de buques idóneos que realizan «actividades idóneas» y que optan por el régimen del impuesto sobre el tonelaje, y
- c) que lleven a cabo su gestión estratégica y comercial del transporte marítimo idóneo desde el territorio de Irlanda.

⁽⁵⁾ Decisión C(2002) 4371 final, puntos 3) a 6).

⁽⁶⁾ Decisión C(2002) 4371 final, punto 26).

2.3.4. Presupuesto

- (10) Las autoridades irlandesas prevén que el coste durante el primer año de la supresión de la limitación del fletamento por tiempo, aplicada desde el 1 de enero de 2006, se aproximará a los 5,88 millones EUR, como consecuencia del último repunte del mercado. Se prevé que el coste a medio plazo (2007 a 2009) se reducirá, conforme los beneficios descendan a niveles más habituales, aproximadamente en 1,38 millones EUR.

2.4. Razones para incoar el procedimiento de investigación formal

- (11) En su decisión de incoar el procedimiento del artículo 88, apartado 2, del Tratado CE, la Comisión expresó sus dudas respecto de la medida en que las modificaciones notificadas por las autoridades irlandesas podrían ser contrarias a los principios establecidos en las Directrices comunitarias sobre ayudas de Estado al transporte marítimo ⁽⁷⁾ (en lo sucesivo, «las Directrices»). En particular, la Comisión dudaba sobre la compatibilidad de la supresión unilateral por parte de Irlanda del número máximo de buques en régimen de fletamento por tiempo permisibles en su régimen de impuesto sobre el tonelaje. La Comisión observó que una supresión completa de dicha limitación podría provocar una competencia fiscal entre los regímenes de impuesto sobre el tonelaje más o menos atractivos vigentes en distintos lugares de la Comunidad. Dado que las Directrices indican que se ha de tener en cuenta esta competencia fiscal ⁽⁸⁾, las modificaciones propuestas por las autoridades irlandesas para eliminar completamente el límite del fletamento por tiempo podrían ser contrarias al «interés común» del artículo 87, apartado 3, letra c) del Tratado, en el cual se basa la aprobación del impuesto sobre el tonelaje.
- (12) Además, la Comisión expresó sus dudas sobre la retroactividad de la medida prevista. Esto podía suceder si las ayudas derivadas de la modificación notificada se conceden con efectos a partir del 1 de enero de 2006.

2.5. Observaciones de Irlanda

- (13) Mediante carta de 29 de febrero de 2008, Irlanda presentó las siguientes observaciones:
- a) las condiciones de mercado en cuyo contexto Irlanda pretende eliminar la limitación del fletamento por tiempo no afectan solamente a los armadores irlandeses, sino también a los de la Comunidad y los terceros países. En particular, la demanda mundial de mercancías a granel se ha incrementado acusadamente desde 2002;

- b) el fletamento por tiempo ofrece una flexibilidad adicional a los armadores que desean cumplir los contratos de carga a granel con empresas de exportación e importación;
- c) se ha producido una evolución similar en otros Estados miembros (por ejemplo, en Dinamarca).

3. EVALUACIÓN

3.1. Existencia de ayudas

- (14) Por lo que respecta a la existencia de ayudas, la Comisión considera que la modificación notificada no altera el carácter de ayuda estatal que posee el régimen irlandés del impuesto sobre el tonelaje aprobado en 2002 mediante decisión N 504/02 ⁽⁹⁾.
- (15) Incluso tras la supresión de la limitación del fletamento por tiempo, las autoridades irlandesas seguirán brindando una ventaja a determinadas empresas con la aportación de recursos estatales, ya que la medida es específica al sector del transporte marítimo. Dicha ventaja amenaza con falsear la competencia y podría afectar al comercio entre los Estados miembros, pues estas actividades marítimas se llevan a cabo esencialmente en un contexto internacional de igualdad de condiciones de competencia. Por estas razones, la modificación notificada del régimen del impuesto sobre el tonelaje irlandés de 2002 no altera su calificación de ayuda estatal en el sentido del artículo 87, apartado 1, del Tratado.

3.2. Base jurídica de la evaluación

- (16) La base jurídica para evaluar la compatibilidad de la medida notificada son las Directrices.

3.3. Compatibilidad de la medida

- (17) Las Directrices disponen lo siguiente: «El objetivo de las ayudas de Estado en el marco de la política común de los transportes marítimos es fomentar la competitividad de las flotas comunitarias en el mercado mundial correspondiente. Por consiguiente, para poder acogerse a los regímenes de reducciones fiscales, es preciso demostrar un vínculo con un pabellón comunitario. Excepcionalmente, estos regímenes podrían autorizarse si se aplican a la totalidad de la flota explotada por un armador establecido en el territorio de un Estado miembro y sujeto al impuesto sobre sociedades, siempre que se demuestre que la gestión estratégica y comercial de todos los buques considerados se realiza efectivamente a partir de dicho territorio y que dicha actividad contribuye de forma significativa a la actividad económica y al empleo en la Comunidad ⁽¹⁰⁾».

⁽⁷⁾ DO C 13 de 17.1.2004, p. 3.

⁽⁸⁾ Punto 3.1 de las Directrices: Tratamiento fiscal de las compañías marítimas.

⁽⁹⁾ Véase la nota n° 2 de la presente Decisión.

⁽¹⁰⁾ Directrices, punto 3.1, séptimo párrafo.

- (18) Las Directrices no mencionan ninguna limitación en cuanto a la inclusión de buques en régimen de fletamento por tiempo en los regímenes de impuesto sobre el tonelaje. En decisiones anteriores, la Comisión ha autorizado regímenes a los que podían acogerse compañías con una proporción entre buques propios (o fletados a casco desnudo) y buques fletados por tiempo o por viaje, calculado en tonelaje, de hasta 3:1 ⁽¹¹⁾, 4:1 ⁽¹²⁾ y 10:1 ⁽¹³⁾.
- (19) Esta proporción tiene por objetivo evitar situaciones en que las empresas acogidas al impuesto sobre el tonelaje terminen convirtiéndose en meros corredores de fletes, sin ninguna responsabilidad en la gestión de las tripulaciones o la gestión técnica de los buques que explotan. Si las compañías acogidas al impuesto sobre el tonelaje utilizasen exclusivamente buques fletados por tiempo o por viaje, perderían sus conocimientos especializados en las áreas de la gestión de tripulaciones y gestión técnica de buques, lo que sería contrario a uno de los objetivos fijados en la sección 2.2, párrafo primero, cuarto inciso, de las Directrices, a saber, «mantener y mejorar los conocimientos técnicos marítimos».
- (20) También procede señalar que esta proporción responde a otro de los objetivos de las Directrices, facilitar a las autoridades nacionales la tarea de vigilar que las actividades de tierra relacionadas con los buques acogidos al impuesto sobre el tonelaje se mantengan en el interior de la Comunidad/EEE. De hecho, es probable que los armadores que se beneficien del régimen lleven a cabo ellos mismos la gestión de tripulaciones en los casos en que sean propietarios de los buques o los fleten a casco desnudo. Cuando estas dos actividades se realizan en el interior de la empresa, resulta más sencillo para las autoridades fiscales comprobar que las actividades en tierra relacionadas con las mismas se realizan en el interior de la Comunidad/EEE. El objetivo que se persigue aquí es contribuir «a la consolidación del sector marítimo establecido en los Estados miembros», conforme a la sección 2.2, primer párrafo, tercer inciso de las Directrices.
- (21) Sin embargo, la eliminación total de la limitación permitiría beneficiarse del régimen del impuesto sobre el tonelaje a las compañías que dispongan exclusivamente de buques fletados por tiempo o por viaje. En este contexto, la Comisión opina que la modificación notificada no se corresponde con los objetivos mencionados en los considerandos 19 y 20. La Comisión entiende que debe mantenerse una proporción mínima de 10:1 entre buques fletados por tiempo y buques propiedad de la compañía.
- (22) Si no se cumplen los citados objetivos, la Comisión considera que los buques fletados por tiempo contribuirían a otro objetivo de las Directrices, a saber, favorecer el abanderamiento o reabanderamiento en los registros de los Estados miembros, tal como se señala en la sección 2.2, primer párrafo, segundo inciso de las Directrices. Por lo tanto, incluso si la gestión de tripulaciones y gestión técnica de los buques no se realizan en el territorio de la Comunidad/EEE, la Comisión podría aceptar que el interés común se protege cuando el buque en cuestión enarbola el pabellón de un Estado de la Comunidad o del EEE.
- (23) En consecuencia, la Comisión entiende que los objetivos citados se cumplirán si se reúnen las siguientes condiciones:
- a) el buque fletado por tiempo está matriculado en un registro marítimo de la Comunidad o del EEE, o
 - b) la gestión de su tripulación y gestión técnica se llevan a cabo en el territorio de la Comunidad o del EEE.
- (24) Si se verifican esas condiciones, se entienden cumplidos los objetivos de las Directrices.
- (25) De conformidad con la jurisprudencia reciente ⁽¹⁴⁾, se puede autorizar la modificación notificada con efectos a partir del 1 de enero de 2007 (fecha de la notificación), a fin de evitar su aplicación retroactiva.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

La modificación notificada del régimen de impuestos sobre tonelaje N 504/02, aprobada inicialmente por la Comisión el 11 de diciembre de 2002, es compatible con el mercado común, siempre que se reúnan las condiciones establecidas en el artículo 2.

Dicha modificación se podrá aplicar con efectos a partir del 1 de enero de 2007.

Artículo 2

Se fijará una proporción mínima de 10:1 entre los buques fletados por tiempo y en propiedad utilizados por cada compañía acogida al régimen del impuesto sobre el tonelaje.

⁽¹¹⁾ Véase por ejemplo, la Decisión C 20/03 de la Comisión, disponible en la dirección de Internet siguiente: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2003:145:0004:0047:FR:PDF>
Decisión de la Comisión N 572/02 disponible en la lengua oficial en la dirección de Internet siguiente: http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/transport-2002/n572-02.pdf

⁽¹²⁾ Decisión de la Comisión de 12 de marzo de 2002 (Ayuda estatal N 563/01), disponible en la lengua oficial en la dirección de Internet siguiente: http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/transport-2001/n563-01.pdf

⁽¹³⁾ Véase la Decisión C 58/08 de la Comisión, pendiente de publicación.

⁽¹⁴⁾ Véase la sentencia de 18 de diciembre de 2008 en el asunto C-384/07 *Wienstrom GmbH v Bundesminister für Wirtschaft und Arbeit* (pendiente de publicación) y, en particular, el subpárrafo 26: «Cuando un proyecto de ayuda estatal se haya notificado debidamente a la Comisión, y no se haya ejecutado con anterioridad a la decisión de esta última, podrá aplicarse desde el momento en que la decisión se adopte, incluido, según proceda, respecto de un período que anteceda a la decisión que esté contemplado en la medida declarada compatible».

Cada uno de los buques fletados por tiempo utilizados por una compañía que se acoja al régimen del impuesto sobre el tonelaje cumplirá al menos una de las siguientes condiciones:

- a) estar matriculado en un registro marítimo de la Comunidad o el EEE;
- b) la gestión de la tripulación y gestión técnica del buque se llevan a cabo en el territorio de la Comunidad o del EEE.

Artículo 3

Irlanda informará a la Comisión, en un plazo de dos meses a partir de la fecha de notificación de la presente Decisión, de las medidas adoptadas en cumplimiento de la misma.

Artículo 4

El destinatario de la presente Decisión será Irlanda.

Hecho en Bruselas, el 25 de febrero de 2009.

Por la Comisión
Antonio TAJANI
Vicepresidente