

## IV

(Otros actos)

## ESPACIO ECONÓMICO EUROPEO

## ÓRGANO DE VIGILANCIA DE LA AELC

## DECISIÓN DEL ÓRGANO DE VIGILANCIA DE LA AELC

Nº 356/08/COL

de 11 de junio de 2008

relativa al régimen de devolución de impuestos para marinos empleados a bordo de buques de pasaje inscritos en el registro marítimo ordinario de Noruega (NOR) (Noruega)

EL ÓRGANO DE VIGILANCIA DE LA AELC <sup>(1)</sup>,

Vistas las Decisiones nº 280/06/COL <sup>(6)</sup> y 412/06/COL <sup>(7)</sup>,

Visto el Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo <sup>(2)</sup> y, en particular, los artículos 61 a 63 y el Protocolo 26 del mismo,

Considerando lo siguiente:

Visto el Acuerdo entre los Estados de la AELC por el que se instituyen un Órgano de Vigilancia y un Tribunal de Justicia <sup>(3)</sup> y, en particular, su artículo 24,

## I. HECHOS

## 1. Procedimiento

Visto el artículo 1, apartado 3, de la parte I y el artículo 4, apartado 3, de la parte II del Protocolo 3 del Acuerdo de Vigilancia y Jurisdicción,

Mediante carta de 23 de febrero de 2007 (Ref. nº 411169), las autoridades noruegas notificaron, de conformidad con el artículo 1, apartado 3, de la Parte I del Protocolo 3 del Acuerdo de Vigilancia y Jurisdicción, una modificación del régimen de devolución de impuestos para marinos empleados a bordo de buques de pasaje inscritos en el registro marítimo ordinario de Noruega (NOR).

Vistas las Directrices del Órgano de Vigilancia <sup>(4)</sup> para la aplicación e interpretación de los artículos 61 y 62 del Acuerdo EEE y, en particular, el capítulo dedicado a las ayudas al transporte marítimo,

Por carta de 7 de marzo de 2007 (Ref. nº 412343), el Órgano de Vigilancia solicitó información adicional. Las autoridades noruegas respondieron a esta solicitud de información por carta fechada el 22 de abril de 2008 (Ref. nº 474517).

Decisión del Órgano de Vigilancia de la AELC nº 195/04/COL, de 14 de julio de 2004, relativa a las disposiciones de aplicación del artículo 27 de la parte II del Protocolo 3 del Acuerdo de Vigilancia y Jurisdicción <sup>(5)</sup>,

<sup>(6)</sup> Decisión del Órgano de Vigilancia de la AELC nº 280/06/COL, de 4 de octubre de 2006, relativa a las modificaciones de los regímenes de devolución de impuestos a los armadores de buques por los marinos empleados a bordo de buques inscritos en el registro marítimo ordinario de Noruega (NOR) y en el registro de matriculación internacional de Noruega (NIS), publicado en DO C 143 de 28.6.2007, p. 5 y en el Suplemento EEE nº 30 de 28.6.2007, p. 6. El texto completo de la Decisión puede consultarse en la página web del Órgano de Vigilancia: <http://www.eftasurv.int/fieldswork/fieldstateaid/stateaidregistry/>

<sup>(1)</sup> En lo sucesivo denominado «el Órgano».

<sup>(2)</sup> En lo sucesivo denominado «el Acuerdo EEE».

<sup>(3)</sup> En lo sucesivo denominado «el Acuerdo de Vigilancia y Jurisdicción».

<sup>(4)</sup> Directrices para la aplicación e interpretación de los artículos 61 y 62 del Acuerdo EEE y del artículo 1 del Protocolo 3 del Acuerdo de Vigilancia y Jurisdicción, adoptadas y publicadas por el Órgano de Vigilancia de la AELC el 19 de enero de 1994, publicadas en el DO L 231 de 3.9.1994, p. 1 y Suplemento EEE nº 32 de 3.9.1994. Las Directrices se modificaron en último lugar el 19 de diciembre de 2007. En lo sucesivo denominadas las «Directrices sobre ayudas estatales».

<sup>(5)</sup> DO L 139 de 25.5.2006, p. 37.

<sup>(7)</sup> Decisión del Órgano de Vigilancia de la AELC nº 412/06/COL, de 19 de diciembre de 2006, relativa a las modificaciones al régimen de devolución de impuestos para marinos empleados a bordo de buques inscritos en el registro marítimo ordinario de Noruega (NOR). Publicado en el DO C 111 de 17.5.2007, p. 20, y en el Suplemento EEE nº 23 de 17.5.2007, p. 6. El texto completo de la Decisión puede consultarse en la página web del Órgano de Vigilancia: <http://www.eftasurv.int/fieldswork/fieldstateaid/stateaidregistry/>

## 2. Descripción de las medidas propuestas

### 2.1. Denominación del régimen de ayudas

La notificación mencionada modifica el ámbito de aplicación del régimen denominado «Régimen de devolución de impuestos para marinos empleados a bordo de buques inscritos en el registro marítimo ordinario de Noruega (NOR) y en el registro de matriculación internacional de Noruega (NIS)»<sup>(8)</sup>, autorizado inicialmente por el Órgano de Vigilancia en su Decisión nº 280/06/COL y modificado por la Decisión nº 412/06/COL<sup>(9)</sup>.

### 2.2. Objetivo del régimen de ayudas

Según las autoridades noruegas, los principales objetivos del régimen de devolución de impuestos para marinos son salvaguardar e incrementar el empleo de marinos noruegos y del EEE, garantizar la contratación y la formación cualificada de los marinos y mejorar la competitividad de las empresas que emplean a dichos marinos. Al mismo tiempo, el régimen tiene el objetivo estratégico más amplio de preservar y desarrollar conocimientos técnicos y mejorar la seguridad en las industrias marítimas en general.

El régimen de devolución de impuestos para marinos supone que el impuesto sobre la renta y las cotizaciones a la seguridad social que paga el empresario por los marinos le son reembolsados (régimen conocido como «sistema de salario neto»). Las autoridades noruegas proponen ampliar el sistema a los buques de pasaje que cubren la ruta Bergen-Kirkenes, expuestos a la competencia y registrados en el registro marítimo ordinario de Noruega (NOR).

Las autoridades noruegas han calculado que la modificación del régimen de devolución de impuestos para marinos empleados a bordo de buques inscritos en el registro marítimo ordinario de Noruega (NOR) afectará a unos 750 marinos.

### 2.3. Base jurídica nacional de la medida de ayuda

La base jurídica del régimen modificado es el presupuesto fiscal *Budsjett-innst. S. nr. 8 (2006-2007)* y la Decisión presupuestaria nº 197 adoptada por el Parlamento noruego el 12 de diciembre de 2006, *Budsjett-innst. S. nr. 13 (2006-2007)*, *jf St.prp.nr. 1 (2006-2007) Bevilgninger på statsbudsjettet 2007*.

El texto de aplicación de la Decisión presupuestaria nº 197 es el Reglamento nº 1720, de 21 de diciembre de 2005 (*Forskrift om forvaltning av tilskudd til sysselsetting av sjøfolk*), que se modificará en consecuencia. Las autoridades noruegas han señalado que las directrices de aplicación del régimen se modificarán para adecuarse a las modificaciones del régimen propuestas.

<sup>(8)</sup> En lo sucesivo denominado «régimen de devolución de impuestos para marinos».

<sup>(9)</sup> Véanse las notas 6 y 7.

### 2.4. Admisibilidad al régimen

El régimen de devolución de impuestos para marinos se aplica a la tripulación de seguridad empleada a bordo de buques inscritos en el registro marítimo ordinario de Noruega (NOR) de por lo menos 100 GT, utilizados para el transporte marítimo. El cambio notificado respecto del régimen aprobado lo hace extensivo a la tripulación de seguridad empleada a bordo de buques de pasaje que cubren la ruta Bergen-Kirkenes. Las autoridades noruegas afirman que estos son, en la práctica, los llamados barcos «Hurtigrute».

Las autoridades noruegas no han notificado más modificaciones del régimen de devolución de impuestos aprobado por las Decisiones del Órgano de Vigilancia nº 280/06/COL y 412/06/COL. Por lo tanto, los armadores de los buques que cumplan los requisitos oportunos recibirán subvenciones por los marinos que reúnan las siguientes condiciones:

- tener su domicilio fiscal en Noruega u otro país del EEE o ser nacionales de un país del EEE;
- estar sujeto al pago del impuesto sobre la renta percibida a bordo en Noruega;
- poder acogerse a la desgravación fiscal para marinos de acuerdo con la sección 6-61 de la ley fiscal, y
- cuyos salarios estén declarados al régimen nacional de seguro de pensiones para marinos o acreditados documentalmente.

### 2.5. Presupuesto y duración

Según la notificación, la modificación del régimen surtía efecto desde el 1 de julio de 2007<sup>(10)</sup>. El régimen de devolución de impuestos está sujeto a la decisión presupuestaria anual del Parlamento noruego, y está limitado, por lo tanto, al ejercicio fiscal. Su continuación depende de los créditos presupuestarios del siguiente ejercicio fiscal. Las autoridades noruegas indicaron que, en principio, el régimen no se ha fijado por un período determinado, pero que, en caso de seguir vigente, sería objeto de una nueva notificación dentro de diez años.

Los créditos presupuestarios para el ejercicio fiscal 2007, correspondiente a la modificación notificada, ascienden a 30 millones de coronas noruegas (NOK) (aproximadamente 3,6 millones EUR)<sup>(11)</sup>. El impacto anual del régimen para 2007 se estima en 90 millones NOK (aproximadamente 10,94 millones EUR).

<sup>(10)</sup> Las empresas que pueden acogerse al régimen han de presentar una solicitud cada segundo mes para el período anterior de dos meses. La devolución se realizará, en principio, en el plazo de dos meses.

<sup>(11)</sup> Tipo de cambio NOK/EUR aplicable en 2007: 8,2224 (información publicada en el sitio Internet del Órgano de Vigilancia).

### 3. Comentarios de las autoridades noruegas, incluidas las modificaciones de la notificación

En su carta de 22 de abril de 2008, las autoridades noruegas sostenían que el contrato comercial con la empresa Hurtigruten ASA, relativo a la compra de capacidad de transporte en la ruta Bergen-Kirkenes no incluía ningún elemento de ayuda estatal. Las autoridades noruegas opinan, por lo tanto, que la ayuda concedida en virtud del régimen de devolución de impuestos para marinos no se acumula con ayudas recibidas de otros regímenes locales, regionales, nacionales o comunitarios para sufragar los mismos gastos, y no existe sobrecompensación.

## II. EVALUACIÓN

### 1. Existencia de ayuda estatal

El artículo 61, apartado 1, del Acuerdo EEE establece lo siguiente:

«Salvo que el presente Acuerdo disponga otra cosa, serán incompatibles con el funcionamiento del presente Acuerdo, en la medida en que afecten a los intercambios comerciales entre las Partes contratantes, las ayudas otorgadas por los Estados miembros de las CE, por los Estados de la AELC o mediante fondos estatales, bajo cualquier forma, que falseen o amenacen con falsear la competencia favoreciendo a determinadas empresas o producciones.»

En la Decisión nº 280/06/COL, el Órgano de Vigilancia evaluó el régimen de devolución de impuestos para marinos que, en aquel momento, se aplicaba a los transbordadores dedicados al comercio exterior, a buques de altura y buques cisterna. En aquella Decisión, el Órgano de Vigilancia consideró que el régimen era constitutivo de ayuda estatal compatible con el funcionamiento del Acuerdo EEE, a tenor de lo dispuesto en las Directrices del Órgano de Vigilancia sobre las ayudas estatales al transporte marítimo<sup>(12)</sup>. El Órgano de Vigilancia también evaluó dos modificaciones del régimen en su Decisión nº 412/06/COL y concluyó que el régimen modificado era una ayuda estatal compatible, a tenor, de nuevo, de las mismas Directrices.

A continuación, el Órgano de Vigilancia evaluará si la modificación propuesta en la notificación objeto de la presente altera la conclusión previa de que el sistema constituye una ayuda estatal a los efectos del artículo 61, apartado 1, del Acuerdo EEE.

#### 1.1. Presencia de fondos estatales

La medida de ayuda debe ser concedida por el Estado o mediante fondos estatales. Como la devolución del impuesto sobre la renta y las contribuciones a la seguridad social seguirán financiándose con dotaciones presupuestarias, este criterio se cumple.

#### 1.2. Favorecer a determinadas empresas o la producción de determinados bienes

La devolución de los impuestos y cotizaciones a la seguridad social compensa a los armadores por unas cargas que normal-

mente debería soportar su propio presupuesto, por lo que constituye una ventaja para los que pueden acogerse a este régimen. La ayuda es asimismo una medida selectiva, ya que va dirigida únicamente al sector marítimo y a los armadores de determinados tipos de buques dentro de este sector. La modificación notificada no cambia esta circunstancia. De hecho, se limita a ampliar la aplicación del régimen a otro tipo más de buques y, en la actualidad, solo afecta a una empresa más, Hurtigruten ASA.

#### 1.3. Falseamiento de la competencia e incidencia en el comercio entre las Partes contratantes

Los armadores beneficiarios del régimen, incluida la empresa a la que se hace extensivo este de resultados de la notificación que nos ocupa, desarrolla una actividad económica en competencia con armadores/navieras de otros países del EEE y la ayuda que brinda el régimen refuerza su posición en el mercado. Así, pues, la ayuda falsea o amenaza con falsear la competencia y afecta al comercio entre las Partes contratantes.

#### 1.4. Conclusión

A la luz de las anteriores consideraciones, el Órgano de Vigilancia concluye que el régimen de devolución de impuestos para marinos, y en especial la modificación del mismo notificada, constituye ayuda estatal a efectos del artículo 61, apartado 1, del Acuerdo EEE.

## 2. Requisitos de procedimiento

De conformidad con el artículo 1, apartado 3, de la parte I del Protocolo 3 del Acuerdo de Vigilancia y Jurisdicción, «el Órgano de Vigilancia de la AELC será informado de los proyectos dirigidos a conceder o modificar ayudas con la suficiente antelación para poder presentar sus observaciones [...]. El Estado interesado no podrá ejecutar las medidas proyectadas antes que en dicho procedimiento haya recaído decisión definitiva.»

Las autoridades noruegas notificaron la ampliación del régimen de devolución de impuestos para marinos con efecto desde el 1 de julio de 2007. No obstante, las autoridades noruegas afirmaron que no se realizaría ningún pago hasta que el Órgano de Vigilancia no hubiera adoptado una decisión al respecto. Al parecer no se ha realizado ningún pago. Por consiguiente, el Órgano de Vigilancia considera que las autoridades noruegas han cumplido el mencionado requisito de notificación y la obligación de mantenimiento del *statu quo*.

## 3. Compatibilidad de la ayuda

El artículo 61, apartado 3, letra c), del Acuerdo EEE dispone que la ayuda podrá considerarse compatible con el funcionamiento del Acuerdo EEE si su objeto es facilitar el desarrollo de determinadas actividades económicas, siempre que no alteren las condiciones de los intercambios comerciales entre las partes contratantes en forma contraria al interés común. La ayuda en favor del sector marítimo debe examinarse, en particular, a tenor de las Directrices de transporte marítimo.

<sup>(12)</sup> En lo sucesivo, «las Directrices de transporte marítimo».

A continuación, el Órgano examina si la ampliación notificada del régimen de devolución de impuestos para marinos, con el fin de incluir a la tripulación de seguridad a bordo de buques de pasaje que cubren la ruta Bergen-Kirkenes, puede modificar la evaluación de compatibilidad realizada por el Órgano de Vigilancia en las Decisiones n° 280/06/COL y 412/06/COL.

### 3.1. Aplicación a las actividades de transporte marítimo

Las disposiciones de las Directrices de Transporte Marítimo son aplicables a las actividades de «transporte marítimo». La definición de actividades de transporte marítimo a efectos de dichas Directrices corresponde a la que figura en el Reglamento (CEE) n° 4055/86 <sup>(13)</sup>, incorporado al Acuerdo EEE como punto 53 del anexo XIII del Acuerdo EEE, y en el Reglamento (CEE) n° 3577/92 <sup>(14)</sup>, incorporado como punto 53a del anexo XIII del Acuerdo EEE <sup>(15)</sup>. Por transporte marítimo se entiende, pues, el «transporte por mar de pasajeros o de mercancías».

La modificación del régimen lo hace extensivo a la tripulación de seguridad a bordo de buques de pasaje que cubren la ruta Bergen-Kirkenes, inscritos en el registro marítimo ordinario de Noruega (NOR) y expuestos a la competencia. Mientras estos buques desarrollen actividades de transporte marítimo en el sentido de las Directrices de transporte marítimo, podrán acogerse a las ayudas del régimen de devolución de impuestos modificado.

### 3.2. Cumplimiento de los objetivos de las Directrices de transporte marítimo

Las Directrices de transporte marítimo establecen que pueden adoptarse regímenes de ayudas estatales en apoyo de los intereses marítimos del EEE para alcanzar objetivos como, por ejemplo:

- mejorar un transporte marítimo fiable, eficaz, seguro y no dañino para el medio ambiente,
- fomentar el abanderamiento o reabanderamiento en los registros de los Estados del EEE,
- contribuir a la consolidación del sector marítimo establecido en los Estados del EEE, al tiempo que se mantiene una flota competitiva global en los mercados mundiales,
- mantener y mejorar los conocimientos técnicos marítimos y proteger y fomentar el empleo para los marinos europeos, y

<sup>(13)</sup> Reglamento (CEE) n° 4055/86 del Consejo, de 22 de diciembre de 1986, relativo a la aplicación del principio de libre prestación de servicios al transporte marítimo entre Estados miembros y entre Estados miembros y terceros países (DO L 378 de 31.12.1986, p. 1).

<sup>(14)</sup> Reglamento (CEE) n° 3577/92 del Consejo, de 7 de diciembre de 1992, por el que se aplica el principio de libre prestación de servicios a los transportes marítimos dentro de los Estados miembros (cabotaje marítimo) (DO L 364 de 12.12.1992, p. 7).

<sup>(15)</sup> Punto insertado por Decisión del Comité Mixto del EEE n° 70/97 (DO L 30 de 5.2.1998, p. 42, y Suplemento n° 5 del EEE de 5.2.1998, p. 175); entrado en vigor el 1.8.1998.

- contribuir al fomento de nuevos servicios en el ámbito de la navegación marítima de corta distancia.

Como ya se indicaba en las anteriores Decisiones relativas al régimen de devolución de impuestos para marinos, uno de los objetivos declarados por las autoridades noruegas es el de preservar su destacada posición como nación marítima. Este objetivo se fundamenta, entre otras cosas, en la vital importancia de esta industria para muchas comunidades costeras.

En este contexto, las autoridades noruegas opinan que la mejor opción es crear condiciones que permitan una competencia más leal con los pabellones de conveniencia (y otros Estados del EEE). El régimen de devolución de impuestos para marinos busca fomentar el interés marítimo de Noruega, con el fin de mejorar un transporte marítimo fiable, eficaz, seguro y no dañino para el medio ambiente, fomentar el abanderamiento o reabanderamiento en el registro marítimo ordinario de Noruega (NOR), y contribuir a la consolidación del sector marítimo noruego, manteniendo una flota competitiva global en los mercados mundiales, así como mantener y mejorar los conocimientos técnicos marítimos y proteger y fomentar el empleo para los marinos del EEE. Las autoridades noruegas afirman que la ampliación del sistema de salario neto a los buques que cubren la ruta Bergen-Kirkenes promueve estos objetivos. La ampliación afectará aproximadamente a unos 750 marinos.

El Órgano de Vigilancia considera que las autoridades noruegas han demostrado suficientemente que la modificación propuesta del régimen de devolución de impuestos para marinos cumple los objetivos generales de las Directrices de transporte marítimo.

### 3.3. Ayuda concedida en forma de reducción de costes salariales

Las Directrices de transporte marítimo establecen que deben autorizarse las ayudas destinadas a aliviar la carga de los costes salariales de los marinos del EEE, a condición de que dichos marinos estén empleados a bordo de buques registrados en un Estado del EEE. Las Directrices de transporte marítimo autorizan una reducción de hasta un 100 % de las contribuciones. Estas medidas deben intentar proteger el empleo en el EEE, tanto a bordo como en tierra, preservar y desarrollar conocimientos técnicos marítimos en el EEE y mejorar la seguridad. Por lo que se refiere a los costes salariales, la sección 3.2 (2) de las Directrices establece que deben autorizarse las siguientes medidas sobre los costes del empleo para el transporte marítimo del EEE:

- reducción de los tipos de las contribuciones para la protección social de los trabajadores del mar del EEE que naveguen a bordo de buques matriculados en Estados del EEE,
- reducción del impuesto sobre la renta para los trabajadores del mar del EEE que naveguen en buques matriculados en un Estado EEE.

A estos efectos, se entiende por «trabajadores del mar del EEE»:

- los nacionales de Estados del EEE, en el caso de marinos que trabajen a bordo de buques (incluidos los transbordadores de carga rodada), que presten servicios regulares de pasajeros entre puertos del EEE,
- todos los trabajadores del mar sujetos a fiscalidad o contribuciones a la seguridad social en un Estado del EEE, en todos los demás casos.

El régimen de devolución de impuestos para marinos consiste en el reembolso del impuesto sobre la renta y de las cotizaciones a la seguridad social que el empresario paga por los marinos. Según el régimen aprobado en las Decisiones n<sup>os</sup> 280/06/COL y 412/06/COL, los armadores de los buques que cumplan los requisitos recibirán subvenciones para los marinos con domicilio fiscal en Noruega u otro Estado del EEE, o nacionales de un Estado del EEE, sujetos al pago en Noruega del impuesto sobre las rentas percibidas a bordo, que puedan acogerse a la desgravación fiscal para marinos de acuerdo con la sección 6-61 de la ley fiscal, y cuyos salarios estén declarados al régimen nacional de seguro de pensiones para marinos o acreditados documentalmente. No se ha notificado ninguna modificación en este sentido. Así pues, el Órgano de Vigilancia considera que los marinos afectados por la modificación entran en las categorías contempladas en las Directrices.

#### 3.4. Límite máximo

La sección 3.2 de las Directrices de transporte marítimo permite reducir las contribuciones para la protección social de los marinos del EEE y el tipo del impuesto sobre la renta. Según la sección 11 de las Directrices de transporte marítimo, la reducción permitida es de hasta el 100 %, lo que equivale a reducir a cero los impuestos y las cargas sociales. De acuerdo con la notificación original del régimen, las devoluciones no pueden exceder en ningún caso del importe del impuesto sobre la renta y las contribuciones a la seguridad social realmente pagados. Puesto que no se ha notificado a este respecto ninguna modificación, el Órgano de Vigilancia considera que los impuestos y contribuciones a la seguridad social que habrán de reembolsarse de acuerdo con la modificación notificada siguen acordes con las Directrices de transporte marítimo.

#### 3.5. Acumulación de la ayuda

De conformidad con la sección 11 de las Directrices de transporte marítimo, el nivel máximo de ayuda autorizado es la reducción a cero de las cargas fiscales y sociales. No pueden concederse beneficios superiores por medio de otros sistemas de ayuda. Las autoridades noruegas han declarado que la ayuda prevista por el régimen de devolución de impuestos para marinos no puede acumularse con ayudas percibidas de otros regímenes locales, regionales, nacionales o comunitarios para hacer frente a los mismos gastos subvencionables.

#### 3.6. Conclusión

A la luz de la evaluación anterior, el Órgano de Vigilancia considera que la modificación notificada del régimen de devolución de impuestos para marinos, que amplía la devolución del impuesto sobre la renta y las contribuciones a la seguridad

social de los marinos pagados por el empresario a la tripulación de seguridad a bordo de barcos de pasaje que cubren la ruta Bergen-Kirkenes, expuestos a la competencia e inscritos en el registro marítimo ordinario de Noruega (NOR), es compatible con el funcionamiento del Acuerdo EEE, a efectos del artículo 61, apartado 3, letra c), del Acuerdo EEE en relación con las Directrices de transporte marítimo. Por consiguiente, el Órgano de Vigilancia no formula ninguna objeción a la modificación notificada.

Se recuerda a las autoridades noruegas la obligación, dimanante del artículo 21 de la parte II del Protocolo 3 del Acuerdo de Vigilancia y Jurisdicción en relación con el artículo 6 de la Decisión 195/04/COL, de presentar un informe anual sobre la aplicación del régimen. Se insta a las autoridades noruegas a presentar cuanto antes, si no lo han hecho ya, todos los actos legislativos y administrativos de ejecución de las mencionadas modificaciones de los regímenes de ayudas al Órgano de Vigilancia.

De acuerdo con lo dispuesto en la sección 12 de las Directrices de Transporte Marítimo, se recuerda a las autoridades noruegas que, para todos los regímenes de ayudas incluidos en el ámbito de aplicación de las Directrices, los Estados de la AELC deben comunicar al Órgano de Vigilancia una evaluación de sus efectos durante su sexto año de aplicación.

Se recuerda asimismo a las autoridades noruegas que deberán notificar cualquier proyecto de modificación del régimen.

El régimen de devolución de impuestos para marinos aprobado mediante las Decisiones n<sup>o</sup> 280/06/COL y 412/06/COL fue notificado con una vigencia hasta el 1 de enero de 2016. Las autoridades noruegas afirman que, en principio, el régimen no se ha fijado para un período determinado, pero que, de seguir vigente, se volverá a notificar dentro de diez años. Puesto que las autoridades noruegas no han dado razones que justifiquen que la modificación notificada deba tener una vigencia más larga que el régimen inicialmente notificado, el Órgano de Vigilancia considera conveniente que la última modificación del régimen expire en la misma fecha. El Órgano de Vigilancia recuerda a las autoridades noruegas que en 2011 se revisarán las Directrices de transporte marítimo en virtud de las cuales se ha aprobado el régimen de devolución de impuestos. En caso de que cambien las normas de las Directrices de transporte marítimo, ello podría afectar a todos los regímenes de ayudas existentes regulados por las Directrices, incluida la modificación del régimen autorizado por la presente Decisión.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

#### Artículo 1

El Órgano de Vigilancia de la AELC ha decidido no formular objeciones a la modificación del régimen de devolución de impuestos para marinos empleados a bordo de buques inscritos en el registro marítimo ordinario de Noruega (NOR), que amplía la devolución del impuesto sobre la renta y las contribuciones a la seguridad social de los marinos pagados por el empresario a la tripulación de seguridad a bordo de barcos de pasaje que cubren la ruta Bergen-Kirkenes, expuestos a la competencia e inscritos en el registro marítimo ordinario de Noruega (NOR).

El sistema modificado es compatible con el artículo 61, apartado 3, letra c), del Acuerdo EEE.

*Artículo 2*

El destinatario de la presente Decisión es el Reino de Noruega.

*Artículo 3*

El texto en lengua inglesa es el único auténtico.

Hecho en Bruselas, el 11 de junio de 2008.

*Por el Órgano de Vigilancia de la AELC*

Kurt JAEGER  
*Miembro del Colegio*

Kristján A. STEFÁNSSON  
*Miembro del Colegio*

---