

IV

(Actos adoptados, antes del 1 de diciembre de 2009, en aplicación del Tratado CE, del Tratado UE y del Tratado Euratom)

DECISIÓN DEL ÓRGANO DE VIGILANCIA DE LA AELC

Nº 303/09/COL

de 8 de julio de 2009

relativa al régimen de ayudas aplicable al transporte marítimo en forma de régimen fiscal sobre el tonelaje y de un régimen de devolución de impuestos para marinos

(Islandia)

EL ÓRGANO DE VIGILANCIA DE LA AELC⁽¹⁾,

Visto el Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo⁽²⁾ y, en particular, sus artículos 61 a 63 y su Protocolo 26,

Visto el Acuerdo entre los Estados de la AELC sobre el establecimiento de un Órgano de Vigilancia y un Tribunal de Justicia⁽³⁾ y, en particular, su artículo 24,

Visto el artículo 1, apartado 2, de la Parte I y el artículo 4, apartado 4, el artículo 6 y el artículo 7, apartado 5, de la Parte II del Protocolo 3 del Acuerdo de Vigilancia y Jurisdicción⁽⁴⁾,

Vistas las directrices del Órgano de Vigilancia para la aplicación e interpretación de los artículos 61 y 62 del Acuerdo EEE⁽⁵⁾ y, en particular, el capítulo sobre las ayudas al transporte marítimo⁽⁶⁾,

Vista la Decisión del Órgano de Vigilancia de 14 de julio de 2004 relativa a las disposiciones de aplicación del artículo 27 de la Parte II del Protocolo 3⁽⁷⁾,

⁽¹⁾ Denominado en lo sucesivo «el Órgano de Vigilancia».

⁽²⁾ Denominado en lo sucesivo «el Acuerdo EEE».

⁽³⁾ Denominado en lo sucesivo «el Acuerdo de Vigilancia y Jurisdicción».

⁽⁴⁾ Denominado en lo sucesivo «el Protocolo 3».

⁽⁵⁾ 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 promulgadas por el Órgano de Vigilancia el 19 de enero de 1994, publicadas en el *Diario Oficial de la Unión Europea* (denominado en lo sucesivo «el DO») L 231 de 3.9.1994, p. 1, y en el Suplemento EEE nº 32 de 3.9.1994, p. 1. Denominadas en lo sucesivo «las Directrices sobre ayudas estatales». La versión actualizada de las Directrices sobre ayudas estatales se encuentra disponible en el sitio web del Órgano de Vigilancia: <http://www.eftasurv.int/state-aid/legal-framework/state-aid-guidelines/> (en inglés).

⁽⁶⁾ Denominadas en lo sucesivo «las Directrices sobre ayudas al transporte marítimo».

⁽⁷⁾ Decisión nº 195/04/COL, de 14 de julio de 2004, publicada en DO L 139 de 25.5.2006, p. 37, y en el Suplemento EEE nº 26 de 25.5.2006, p. 1, modificada por la Decisión nº 319/05/COL, de 14 de diciembre de 2005, publicada en el DO C 286 de 23.11.2006, p. 9, y en el Suplemento EEE nº 57 de 23.11.2006, p. 31.

Después de haber emplazado a los interesados para que presentaran sus observaciones de conformidad con las disposiciones anteriormente citadas⁽⁸⁾,

Considerando lo siguiente:

I. HECHOS

1. PROCEDIMIENTO

Por carta con fecha de 23 de marzo de 2007 (ref. nº 415003), las autoridades islandesas notificaron al Órgano de Vigilancia una ayuda prevista al sector del transporte marítimo, de conformidad con el artículo 1, apartado 3, de la Parte I del Protocolo 3.

Tras intercambiar correspondencia en varias ocasiones⁽⁹⁾, mediante una carta con fecha de 19 de diciembre de 2007, el Órgano de Vigilancia comunicó a las autoridades islandesas su Decisión de incoar el procedimiento establecido en el artículo 1, apartado 2, de la Parte I del Protocolo 3 en relación con las ayudas estatales al sector del transporte marítimo en Islandia en forma de régimen fiscal sobre el tonelaje y de régimen de devolución de impuestos para marinos.

La Decisión nº 721/07/COL del Órgano de Vigilancia de incoar el procedimiento se publicó en el *Diario Oficial de la Unión Europea* y en el Suplemento EEE correspondiente.⁽¹⁰⁾ El Órgano de Vigilancia instó a los interesados para que presentaran sus observaciones al respecto.

El Órgano de Vigilancia no recibió observaciones de ninguna parte interesada.

2. DESCRIPCIÓN DE LAS MEDIDAS PROPUERTAS

En la notificación se hacía referencia a dos medidas independientes: un régimen fiscal sobre el tonelaje y un régimen especial de devolución para los armadores. A continuación, se ofrece una descripción de ambas medidas.

⁽⁸⁾ Publicadas en el DO C 96 de 17.4.2008, p. 37, y en el Suplemento EEE nº 20 de 17.4.2008, p. 17.

⁽⁹⁾ Para obtener información más detallada sobre la correspondencia mantenida entre el Órgano de Vigilancia y las autoridades islandesas, véase la Decisión del Órgano de Vigilancia de incoar el procedimiento de investigación formal, Decisión nº 721/07/COL, publicada en el DO C 93 de 17.4.2008, p. 37, y en el Suplemento EEE nº 20 de 17.4.2008, p. 17.

⁽¹⁰⁾ Véase la referencia del DO en la nota a pie 8.

2.1. TÍTULO Y OBJETIVO DE LOS REGÍMENES NOTIFICADOS

Bajo el régimen denominado «Ríkisstyrkur vegan kaupskipaútgerðar á Íslandi», es decir, de ayudas estatales al sector del transporte marítimo en Islandia, se engloban las dos medidas comunicadas. El objetivo del régimen es apoyar el transporte marítimo en Islandia mediante la concesión de determinadas ventajas a los armadores a fin de animarles a registrarse en el país, en lugar de navegar bajo una bandera de conveniencia.

2.2. BASE JURÍDICA NACIONAL PARA LAS MEDIDAS NOTIFICADAS

La base jurídica para las medidas mencionadas es la Ley nº 86/2007 sobre la fiscalidad de las operaciones de los buques mercantes («Lög um skattlagningu kaupskipaútgerðar», en lo sucesivo, «la ley sobre la fiscalidad del tonelaje»). Esta ley fue aprobada por el Parlamento el 17 de marzo de 2007 y se publicó en el Boletín Oficial el 30 de marzo de 2007. De conformidad con su artículo 17, la entrada en vigor de la ley sobre la fiscalidad del tonelaje se produjo el 1 de enero de 2008.

Esta ley se debe considerar en relación con la Ley nº 38/2007 um íslenska alþjóðlega skipaskrá relativa al registro internacional de buques islandés⁽¹¹⁾ (en lo sucesivo, el «IIS»), que entró en vigor igualmente el 1 de enero de 2008.⁽¹²⁾

2.3. FISCALIDAD DEL TONELAJE

En Islandia, el tipo estándar del impuesto de sociedades es del 15 %.⁽¹³⁾ En virtud de la ley sobre la fiscalidad del tonelaje, en lugar de aplicarse directamente el impuesto de sociedades ordinario que grava con un 15 % los beneficios generados con las operaciones de los buques mercantes, las navieras pueden gozar de un impuesto sobre el tonelaje más favorable que les permite calcular sus beneficios sobre la base de un índice de beneficio ficticio por día en función del tonelaje real de la nave en cuestión. Si así lo desean, las navieras podrán optar por acogerse a las normas ordinarias en materia de fiscalidad de sociedades a la hora de calcular sus beneficios.

El tipo estándar del impuesto de sociedades se aplica posteriormente a la cantidad de beneficio ficticio obtenido con arreglo a determinado índice.

Por lo tanto, el régimen de fiscalidad sobre el tonelaje exime a las empresas acogidas al mismo del impuesto de sociedades ordinario aplicable a los beneficios derivados de su actividad,

⁽¹¹⁾ Ya existe un registro de buques islandés aplicable a barcos de pesca, veleros, transbordadores, etc., que no será sustituido por el nuevo IIS. Los dos registros funcionarán de forma simultánea.

⁽¹²⁾ Las autoridades islandesas han señalado que el Gobierno de Islandia había presentado un proyecto de ley al Parlamento a fin de posponer la entrada en vigor de la Ley nº 38/2007 hasta el 1 de enero de 2009. El proyecto de ley se envió al Parlamento el 28 de noviembre de 2007 y se sometió a debate el 4 de diciembre de 2007. No obstante, no se llegó a ningún acuerdo al respecto y, por consiguiente, no se llevó a cabo la segunda lectura en el Parlamento. Por tanto, tanto la Ley nº 86/2007 como la Ley nº 38/2007 entraron en vigor el 1 de enero de 2008.

⁽¹³⁾ En el momento de la notificación del régimen el tipo aplicable del impuesto de sociedades era de un 18 %. Este tipo se redujo a un 15 % en virtud de la Ley de 7 de junio de 2007 («Lög um breyting á lögum nr. 90/2003, um tekjuskatt, með síðari breytingum, og lögum nr. 86/2007, um skattlagningu kaupskipaútgerðar»).

siempre y cuando dichos beneficios sean objeto de acumulación en dichas empresas. Esta exención no se aplica a intereses, beneficios derivados de la negociación de acciones en Internet o ingresos de otras fuentes.

2.3.1. Actividades que pueden acogerse al régimen

Actividades principales

El régimen abarca los buques inscritos en el IIS con un arqueo bruto mínimo de 100 GT utilizados para el transporte internacional de personas o de carga en el extranjero y para el transporte de carga a escala nacional. En el artículo 3 de la ley sobre la fiscalidad del tonelaje se especifica que el transporte de mercancías o personas se debe realizar a través de:

1. buques mercantes que sean propiedad del armador;
2. buques mercantes arrendados sin tripulación (fletamiento a casco desnudo);
3. buques mercantes arrendados con tripulación (fletamiento por tiempo determinado).

Entre las operaciones con buques mercantes no se incluye el arrendamiento de fletamiento a casco desnudo por períodos de más de tres años. Las autoridades islandesas han señalado que no existe ninguna norma específica en relación con la proporción de buques mercantes que se pueden arrendar con o sin tripulación en comparación con los que son propiedad del armador.

En el artículo 4 de la ley sobre la fiscalidad del tonelaje se establece que las actividades siguientes no pueden acogerse a dicha normativa: pesca, construcción de puertos, buceo, prácticas y salvamento, actividades educativas y académicas, actividades deportivas, de ocio y entretenimiento, como el avistamiento de ballenas, y transporte de pasajeros entre puertos islandeses que no sean puertos de escala entre países.

Las autoridades islandesas confirmaron asimismo que las actividades de remolque y dragado tampoco pueden beneficiarse de la fiscalidad de la ley.

Actividades secundarias

De conformidad con el artículo 3 de la ley sobre la fiscalidad del tonelaje, son asimismo subvencionables las siguientes actividades secundarias:

1. el uso de contenedores en transportes de carga;
2. la operación de carga, descarga y mantenimiento;
3. la actividad de las terminales de pasajeros y de venta de billetes;
4. la actividad de las oficinas y las instalaciones de administración;
5. la venta de productos de consumo a bordo de buques mercantes.

2.3.2. *El requisito del registro de nave en el IIS y el requisito de estar sujetamente a las obligaciones fiscales*

Según lo dispuesto en el artículo 1 de la ley sobre la fiscalidad del tonelaje:

«[I]as sociedades anónimas y las sociedades de responsabilidad limitada, sujetas a la imposición establecida en el punto 1 del apartado 1 del artículo 2 de la Ley nº 90/2003 del impuesto sobre la renta, y los buques mercantes activos inscritos en el registro internacional de buques islandés (IIS) pueden decidir tributar por la actividad de sus buques mercantes de conformidad con la presente Ley en lugar de acogerse a la Ley nº 90/2003».

Además del requisito relativo a las actividades subvencionables, la ley sobre la fiscalidad del tonelaje estipula que es obligatorio cumplir las dos condiciones siguientes:

- en primer lugar, los buques deben estar matriculados en el IIS. Las autoridades islandesas sostienen que la matriculación en el IIS no se puede considerar un ejemplo del denominado vínculo de pabellón. No se impone strictu sensu la obligación de enarbolar explícitamente el pabellón islandés. De hecho, según el artículo 6 de la Ley nº 38/2007 sobre el IIS, «todo buque mercante inscrito en el registro internacional de buques islandés se considerará un buque islandés y tendrá derecho a navegar con pabellón de Islandia». Por tanto, las autoridades islandesas describen el vínculo de pabellón como un derecho y no como una condición para poder acogerse al régimen.

Los buques que no enarbolen el pabellón islandés podrán beneficiarse de la fiscalidad sobre el tonelaje siempre y cuando estén inscritos en el IIS. En este sentido, el artículo 4 de dicha ley establece que el registro se considera abierto cuando el «propietario del buque mercante es un ciudadano islandés, un ciudadano de otro Estado del Espacio Económico Europeo o de los Estados fundadores del Espacio Europeo de Libre Comercio, un ciudadano de las Islas Feroe o una entidad jurídica registrada en Islandia».

- en segundo lugar, las sociedades anónimas y las sociedades de responsabilidad limitada deben estar sujetas al pago de impuestos de conformidad con el artículo 2, apartado 1, subapartado 1 de la Ley nº 90/2003 del impuesto sobre la renta (en lo sucesivo, la «ley del impuesto sobre la renta»). Esta disposición establece que las empresas con domicilio social en Islandia están obligadas a tributar en Islandia por sus ingresos (sujetos pasivos por obligación personal). Se considera que una persona jurídica tiene domicilio en Islandia si está registrada en este Estado, si de acuerdo con su reglamento Islandia se contempla como su residencia o si su sede real de administración está ubicada en Islandia. En el artículo 3 de la ley del impuesto sobre la renta se estipula que las empresas sin domicilio en Islandia están obligadas a tributar en este Estado por los ingresos en él originados (imposición en origen). Las autoridades islandesas han confirmado que, para poder acogerse a este régimen, no es necesario que las empresas se constituyan como empresas islandesas de conformidad con el Derecho de sociedades islandés. Por consiguiente, las empresas constituidas en virtud del Derecho de sociedades de otro Estado del EEE pueden optar al régimen de fiscalidad sobre el tonelaje, siempre y cuando cumplan el resto de los requisitos.

2.3.3. *Determinación de la base imponible*

Según el artículo 6 de la ley sobre la fiscalidad del tonelaje, la base imponible (beneficio ficticio) se establecerá del siguiente modo:

- Hasta 25 000 TN – 30 coronas islandesas (ISK) por cada 100 TN;
- De 25 001 TN en adelante – 10 ISK por cada 100 TN.

No se permiten deducciones de la base imponible.

2.3.4. *Fiscalidad en virtud de la ley del impuesto sobre la renta y contabilidad separada*

En el artículo 4 de la ley sobre la fiscalidad del tonelaje, se especifica que, si un armador lleva a cabo otras actividades aparte de las contempladas por el impuesto favorable sobre el tonelaje, deberá tributar por ellas de acuerdo con la ley del impuesto sobre la renta.

En el artículo 7 de la ley sobre la fiscalidad del tonelaje se estipula que los ingresos y los gastos relativos a la explotación de un buque mercante se deben registrar aparte de los ingresos y los gastos correspondientes a otras actividades en proporción al valor contable de los activos utilizados para la explotación del buque mercante, por un lado, y para otros fines, por el otro.

En el artículo 9 de la ley sobre la fiscalidad del tonelaje se establece que los costes de explotación del buque mercante no se pueden deducir de los ingresos del armador sujetos a impuestos en virtud de la ley del impuesto sobre la renta. Todos los gastos, excepto los de tipo financiero, que se relacionen al mismo tiempo con la adquisición de ingresos por operaciones del buque mercante y con ingresos de otro tipo se deben dividir en proporción a la renta. En caso de que los gastos en concepto de intereses, las amortizaciones y las pérdidas por cambio de moneda de acuerdo con el artículo 49 de la ley del impuesto sobre la renta se relacionen al mismo tiempo con la adquisición de ingresos por operaciones del buque mercante y con ingresos de otro tipo, dichos costes financieros se dividirán en proporción al valor contable de los activos utilizados para la explotación del buque mercante, por un lado, y para otros fines, por el otro. Los gastos que se consideren relacionados con la generación de otros ingresos distintos a los derivados de la explotación del buque mercante quedarán sujetos a la ley del impuesto sobre la renta.

En el artículo 11 de la ley sobre la fiscalidad del tonelaje se establece que las pérdidas derivadas de la explotación del buque mercante no se considerarán deducibles con respecto a la tributación por otras actividades conforme a la ley del impuesto sobre la renta.

2.3.5. *Duración del régimen y período de afiliación*

Las autoridades islandesas han señalado que la duración de los regímenes notificados es ilimitada, aunque están dispuestas a volver a estudiar este punto tras el período de tiempo que se acuerde con el Órgano de Vigilancia.

De conformidad con el artículo 2 de la ley sobre la fiscalidad del tonelaje, el régimen de fiscalidad sobre el tonelaje conlleva un período de afiliación de tres años. Esto significa que un armador que opte por el impuesto sobre el tonelaje debe seguir acogido al mismo durante tres años.

2.4. RÉGIMEN ESPECIAL DE DEVOLUCIÓN DE IMPUESTOS PARA MARINOS

Las autoridades islandesas también han notificado un régimen de apoyo al salario bruto de los marinos, por el cual los armadores pueden beneficiarse de una subvención de hasta un 90 % del impuesto sobre la renta calculado sobre los salarios brutos de los marinos contratados. Para poder acogerse a estas subvenciones, el armador debe ser una sociedad anónima o una sociedad de responsabilidad limitada que sea sujeto pasivo por obligación personal en Islandia, los buques deben estar inscritos en el IIS y se debe contratar a marinos sujetos al impuesto en dicho Estado.

En el artículo 16 de la ley sobre la fiscalidad del tonelaje se estipula lo siguiente:

«Las sociedades anónimas y las sociedades de responsabilidad limitada sujetas a impuestos con arreglo al punto 1 del apartado 1 del artículo 2 de la Ley nº 90/2003 del impuesto sobre la renta, que se dediquen a la explotación de buques mercantes, cf. el artículo 3, y estén inscritas en el registro internacional de buques islandés (IIS) recibirán una subvención correspondiente al 90 % de la cantidad determinada correctamente de impuesto sobre la renta y de impuesto municipal en las retenciones de los salarios de la tripulación de los buques mercantes en cuestión, teniendo en cuenta las desgravaciones fiscales de carácter personal y las desgravaciones propias de los marinos. A otros efectos, se abonará un 5 % de la retención al Ministerio de Hacienda islandés y un 5 % a la municipalidad del miembro de la tripulación en cuestión. Esta asignación sustituirá a la división y la asignación establecidas en la Ley de retenciones, la Ley del impuesto sobre la renta y la Ley de ingresos municipales.

El Ministro de Economía deberá, mediante una normativa, especificar la ejecución de los pagos de acuerdo con el apartado 1, y establecer, entre otras cuestiones, la forma de solicitar las subvenciones, los períodos de pago y los ajustes en relación con otras cuentas públicas pendientes».

Las autoridades islandesas han confirmado que en lo que respecta al marino, los únicos criterios para acogerse al régimen son estar contratado por una naviera y estar sujeto a las obligaciones fiscales en Islandia. La devolución solo se aplica al impuesto sobre la renta, calculado sobre los salarios de los marinos. No cubre ningún tipo de aportación a la seguridad social. Además, las autoridades islandesas han confirmado que el hecho de estar en posesión de la nacionalidad islandesa no constituye un factor relevante a estos efectos. No es preciso que el marino tenga residencia en Islandia para que el armador pueda optar a la subvención.

2.5. BENEFICIARIOS DE LA AYUDA, PRESUPUESTO, DURACIÓN Y ENTRADA EN VIGOR DE LAS MEDIDAS NOTIFICADAS

Las autoridades islandesas no han presentado cifras exactas relativas a la reducción en los ingresos del Estado que se derivaría de la aplicación del régimen de fiscalidad sobre el tonelaje en comparación con los ingresos fiscales que se habrían recaudado al aplicar el impuesto de sociedades ordinario.

Dichas autoridades han señalado que el coste de las medidas notificadas variará en función del número de buques inscritos en el IIS. Esperan que se inscriban 12 buques cuya imposición por tonelaje se estima en una media de 120 000 ISK. Por lo tanto, los impuestos por tonelaje alcanzarían un total de 1 440 000 ISK. No obstante, en este cálculo preliminar no se indica la cantidad que deberían pagar esos 12 buques en caso de aplicárseles el impuesto de sociedades ordinario.

Las autoridades islandesas han manifestado que todavía no se han presentado solicitudes de inscripción en el IIS.

La duración de los dos regímenes es ilimitada.

2.6. ACUMULACIÓN

De acuerdo con la sección 11 de las Directrices sobre ayudas estatales al transporte marítimo, el nivel máximo aceptable de las ayudas es la reducción a cero de las cargas fiscales y sociales aplicables a los marinos y una reducción del impuesto de sociedades de las actividades marítimas en conexión con los regímenes ya aprobados en otros Estados del EEE. Para evitar posibles falseamientos de la competencia, no podrán concederse beneficios superiores por medio de otros sistemas de ayuda. La ayuda no deberá superar el importe total de los impuestos y contribuciones sociales ingresados por las actividades de transporte marítimo y los marinos.

Las autoridades islandesas han confirmado que la acumulación de los dos regímenes con otras medidas de apoyo estará supervisada por la administración tributaria del Estado y que se respetarán los niveles máximos de ayuda.

2.7. INFORMACIÓN SOBRE LA RENTABILIDAD MACROECONÓMICA ESPERADA DEL SECTOR MARÍTIMO

De conformidad con la sección 12, apartado 2, de las Directrices sobre ayudas estatales al transporte marítimo, las autoridades islandesas llevaron a cabo un análisis de rentabilidad a fin de determinar la rentabilidad macroeconómica de los regímenes fiscales notificados. En dicho análisis se afirma que es complicado prever las consecuencias económicas de la ley sobre la fiscalidad del tonelaje, ya que estos variarán en función del número de buques inscritos en el IIS. En lo que respecta a la estimación del número de puestos de trabajo mantenidos o creados, las autoridades islandesas calculan que, como resultado de la aplicación de estas dos medidas de apoyo, en los próximos seis años se contratarán 200 marinos para incorporarse como tripulación en los buques mercantes acogidos a dichos regímenes.

3. PREOCUPACIONES RELATIVAS A LA DECISIÓN DE INCOACIÓN

El 19 de diciembre de 2007, el Órgano de Vigilancia decidió incoar el procedimiento de investigación formal sobre la propuesta de ayudas del Estado al transporte marítimo en Islandia presentada en forma de régimen fiscal sobre el tonelaje y de régimen de devolución de impuestos para marinos.⁽¹⁴⁾

⁽¹⁴⁾ Para obtener un análisis detallado de los motivos de preocupación identificados por el Órgano de Vigilancia, véase la Decisión nº 721/07/COL, sección 3.

En la Decisión de incoación, el Órgano de Vigilancia expresó sus dudas con respecto al régimen fiscal sobre el tonelaje en los puntos relativos al requisito de inscripción del buque en el IIS, que supone la exclusión de la explotación de buques registrados en otros Estados del EEE, y al requisito de ser sujeto pasivo por obligación personal, que implicaba que las actividades sujetas a la imposición en origen no pueden acogerse al régimen más favorable de fiscalidad sobre el tonelaje.

Además, el Órgano de Vigilancia manifestó su preocupación por el requisito de que solo se puedan inscribir en el IIS aquellas empresas que estén registradas en Islandia, el trato de las empresas de gestión de naves, la determinación de la base imponible y la duración del período durante el que el armador debe acogerse al régimen fiscal sobre el tonelaje («el período de afiliación»).

En lo que respecta al régimen de devolución de impuestos para marinos, el Órgano de Vigilancia manifestó dudas en relación con el requisito de inscripción en el IIS y de ser sujeto pasivo por obligación personal en Islandia. Además, con respecto a los servicios de transporte de pasajeros entre puertos del EEE, el Órgano de Vigilancia no tenía claro si la ayuda solo se concedería por la contratación de marinos del EEE.

4. OBSERVACIONES PRESENTADAS POR LAS AUTORIDADES ISLANDESAS

Las autoridades islandesas han remitido al Órgano de Vigilancia una serie de observaciones relativas tanto al régimen de fiscalidad sobre el tonelaje como al régimen de devolución de impuestos para marinos por medio de una carta con fecha de 15 de febrero de 2008 (ref. nº 465550).

Las observaciones de las autoridades islandesas son las siguientes:

- ningún armador ha solicitado la inscripción en el IIS;
- para poder optar a los regímenes, las empresas deben estar sujetas a las obligaciones fiscales en Islandia, si bien no es preciso que se hayan establecido como empresas islandesas en virtud del Derecho de sociedades islandés;
- no existen normas específicas en cuanto a la proporción de buques que son propiedad del armador y aquellos gestionados por una tripulación;
- los buques pertenecientes a entidades jurídicas establecidas en otros Estados del EEE con obligaciones fiscales parciales en Islandia no pueden inscribirse en el IIS;
- en el artículo 3 de la ley sobre la fiscalidad del tonelaje se declara que la imposición establecida en virtud de dicha ley contempla la explotación de todos los buques mercantes que cumplan las condiciones de inscripción en el IIS. A la hora de optar por el régimen de fiscalidad sobre el tonelaje, la empresa acepta que todos sus buques susceptibles de aco-

gerse al régimen y las actividades relacionadas queden sujetos a los impuestos sobre el tonelaje (la denominada norma del «todo o nada»);

- tipos impositivos: las autoridades islandesas han explicado que los tipos impositivos sobre el tonelaje se corresponden con los aceptados por el Órgano de Vigilancia en los regímenes fiscales sobre el tonelaje aprobados en Noruega;
- duración del régimen: las autoridades islandesas han señalado que están dispuestas a volver a notificar los regímenes según lo acordado con el Órgano de Vigilancia;
- acumulación: las autoridades islandesas han indicado que asegurarán el cumplimiento de las normas relativas a la acumulación.

Las autoridades islandesas no realizaron observación alguna con respecto a la duración del período de afiliación.

II. EVALUACIÓN

1. LA EXISTENCIA DE AYUDA ESTATAL

En el artículo 61, apartado 1, del Acuerdo EEE se 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 la 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».

A continuación se incluye un análisis de cada criterio.

1.1. PRESENCIA DE FONDOS ESTATALES

La medida de ayuda debe ser otorgada por el Estado o mediante fondos estatales.

La aplicación de una fiscalidad sobre el tonelaje más reducida que el impuesto de sociedades ordinario provoca una pérdida de ingresos para el Estado. El régimen relativo a los marinos implica una pérdida de ingresos similar, ya que el Estado otorgará a los armadores subvenciones directas equivalentes al 90 % del impuesto sobre la renta que debería gravar sobre el marino y pagar el armador. Debido a estos dos regímenes, el Estado renuncia a unos ingresos fiscales que en condiciones normales percibiría de las empresas en cuestión. Al no existir estos fondos, los gastos soportados normalmente por los presupuestos de las empresas participantes suponen ahora una carga para los recursos estatales.⁽¹⁵⁾ La pérdida de ingresos por impuestos implica el consumo de los recursos estatales en forma de gasto fiscal.⁽¹⁶⁾

⁽¹⁵⁾ Asunto C-156/98 República Federal de Alemania contra Comisión de las Comunidades Europeas, Rec. 2000, p. I-6857, apartado 26.

⁽¹⁶⁾ Véase *inter alia* la sección 3, punto 3, de las Directrices sobre ayudas estatales relativa a la aplicación de las normas sobre ayudas estatales a las medidas relacionadas con la fiscalidad directa de las empresas.

1.2. VENTAJA PARA DETERMINADAS EMPRESAS O PRODUCCIONES

Las dos medidas ofrecen ventajas a los armadores en forma de subvenciones y beneficios fiscales. Ambas quedan limitadas al sector del transporte marítimo y, en consecuencia, solo favorecen a determinadas empresas. Por este motivo, se pueden considerar como selectivas en virtud de lo dispuesto en el artículo 61, apartado 1, del Acuerdo EEE.⁽¹⁷⁾

1.3. FALSEAMIENTO DE LA COMPETENCIA Y EFECTOS EN LOS INTERCAMBIOS COMERCIALES ENTRE LAS PARTES CONTRATANTES

Las ayudas pueden falsear la competencia y afectar a las relaciones comerciales entre las Partes Contratantes.

Los armadores que se benefician de los regímenes desarrollan su actividad económica en competencia con los armadores y empresas de otros países del EEE. La fiscalidad sobre el tonelaje y el régimen de devolución para marinos refuerza la posición de los armadores por encima de la de sus competidores en el EEE, así como la de Islandia con respecto a otros Estados del EEE y terceros países. Por consiguiente, las medidas afectan al comercio entre las Partes Contratantes.

1.4. CONCLUSIÓN

Visto lo anterior, el Órgano de Vigilancia opina que las medidas de apoyo notificadas (el régimen de fiscalidad sobre el tonelaje y el régimen de devolución para marinos) constituyen ayudas estatales con arreglo al artículo 61, apartado 1, del Acuerdo EEE.

De hecho, las Directrices sobre ayudas estatales al transporte marítimo establecen de manera específica que «Estas reducciones fiscales aplicadas especialmente al sector marítimo se consideran ayudas estatales. Asimismo, se considera una ayuda de Estado el sistema que consiste en sustituir el régimen normal del impuesto de sociedades por un impuesto sobre el tonelaje».

2. REQUISITOS DE PROCEDIMIENTO

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

Al notificar las dos medidas de apoyo a través de una carta de la Misión de Islandia ante la Unión Europea con fecha de 23 de marzo de 2007 (ref. nº 415003), las autoridades islandesas han cumplido con los requisitos del procedimiento de notificación.

⁽¹⁷⁾ Asunto C-75/97 Reino de Bélgica contra Comisión de las Comunidades Europeas, Rec. 1999, p. I-3671, apartado 33.

No obstante, las autoridades de Islandia ejecutaron las medidas notificadas antes de que el Órgano de Vigilancia hubiese tomado una decisión al respecto. Por lo tanto, el Órgano de Vigilancia concluye que las autoridades islandesas no han acatado sus obligaciones con arreglo al artículo 1, apartado 3, de la Parte I del Protocolo 3.

3. COMPATIBILIDAD DE LA AYUDA

En virtud del artículo 61, apartado 3, letra c) del Acuerdo EEE, las ayudas destinadas a facilitar el desarrollo de determinadas actividades o de determinadas regiones económicas serán compatibles con el funcionamiento del Acuerdo EEE siempre que no alteren las condiciones de los intercambios en forma contraria al interés común. El Órgano de Vigilancia considera que el artículo anterior, en conjunción con las Directrices sobre ayudas estatales al transporte marítimo, forman la base jurídica para evaluar la compatibilidad de las medidas notificadas.

En la sección 1.2, letra c), apartado 4 de dichas Directrices se permite a los Estados de la AELC apoyar el sector del transporte marítimo: «las industrias marítimas están indisolublemente vinculadas al transporte marítimo. Esta complementariedad es un argumento importante en favor de medidas positivas que tengan como finalidad el mantenimiento de una flota dependiente de armadores del EEE. De hecho, el transporte marítimo es uno de los eslabones de la cadena del transporte en general y de la cadena de las industrias marítimas en particular, por lo que las medidas destinadas a mantener la competitividad de la flota europea también tienen repercusiones en las inversiones en tierra de las industrias marítimas conexas y sobre la contribución de los transportes marítimos a la economía del EEE en su conjunto y al empleo en general».

Las dos medidas notificadas hacen referencia a ayudas de explotación, es decir, a ayudas destinadas a minimizar los gastos a los que deben hacer frente las empresas normalmente en la gestión diaria de sus actividades ordinarias. En general, no se deben permitir este tipo de ayudas a menos que se autoricen de forma expresa en virtud de las Directrices del Órgano de Vigilancia sobre ayudas estatales. Estas Directrices contemplan la posibilidad de conceder ayudas de explotación bajo la forma de impuesto sobre el tonelaje en la sección 3.1, y en forma de reducción de los costes salariales en la sección 3.2.

En su análisis, el Órgano de Vigilancia ha revisado por una parte las condiciones comunes a los regímenes de fiscalidad sobre el tonelaje y de devolución de impuestos para marinos (3.1), y por otra, las condiciones específicas de cada uno de ellos (3.2 fiscalidad sobre el tonelaje) (3.3 devolución para marinos).

3.1. CONDICIÓN COMÚN AL RÉGIMEN DE FISCALIDAD SOBRE EL TONELAJE Y AL RÉGIMEN DE DEVOLUCIÓN DE IMPUESTOS PARA MARINOS: REQUISITO DE INSCRIPCIÓN DEL BUQUE EN EL IIS, QUE SUPONE LA EXCLUSIÓN DE LOS BUQUES MATRICULADOS EN OTROS ESTADOS DEL EEE

El requisito establecido en el artículo 1 de la ley sobre la fiscalidad del tonelaje en virtud del cual es preciso inscribir los buques en el IIS para poder tener acceso al régimen de fiscalidad sobre el tonelaje provoca la exclusión de los buques no matriculados en Islandia. Esta restricción se aplica incluso cuando la explotación de dichos buques está sujeta a las obligaciones

fiscales islandesas. Por consiguiente, un armador con dos buques, uno inscrito en el IIS y otro registrado en un Estado diferente del EEE, puede estar sujeto al sistema impositivo islandés en relación con los beneficios obtenidos de la explotación de ambos buques.⁽¹⁸⁾ Sin embargo, solo el buque inscrito en el IIS podría beneficiarse de la fiscalidad favorable sobre el tonelaje.

La práctica establecida es que, aunque la fiscalidad directa entra dentro de la competencia de los Estados del EEE, estos deben, no obstante, ejercer dicha competencia de forma coherente con la normativa del EEE.⁽¹⁹⁾ El derecho de establecimiento incluye el derecho a que los nacionales (personas físicas o jurídicas) de un Estado del EEE puedan crear y gestionar empresas en otro Estado del EEE conforme a las condiciones que impone el Derecho del Estado anfitrión a sus propios nacionales. La supresión de restricciones sobre el derecho de establecimiento se aplica a las restricciones relativas a la apertura de agencias, sucursales o filiales.⁽²⁰⁾ Por otra parte, la prohibición de las restricciones al derecho de establecimiento también se aplica a las disposiciones fiscales.⁽²¹⁾ Se incluye, por tanto, el derecho de una empresa establecida en un Estado del EEE, cuya sede, domicilio social, administración central o centro de actividad principal se encuentre dentro del EEE, a ejercer su actividad en otro Estado del EEE a través de una sucursal o agencia, y a recibir el mismo trato fiscal que las empresas establecidas en dicho Estado. La diferencia de trato solo puede ser compatible con las disposiciones del Acuerdo EEE si afecta a situaciones que no son objetivamente comparables o resulta justificada por razones imperiosas de interés general.⁽²²⁾

La inscripción de un buque se puede considerar establecimiento cuando dicho buque se utilice para el ejercicio de una actividad económica que implica una instalación permanente. Por consiguiente, las restricciones a la inscripción de buques en otros Estados del EEE pueden ser contrarias al derecho de establecimiento contemplado en el artículo 31 del Acuerdo EEE.⁽²³⁾

Según el ejemplo anterior, un armador sujeto plenamente a las obligaciones fiscales en Islandia que tenga buques mercantes inscritos en otro Estado del EEE recibirá un trato fiscal menos

⁽¹⁸⁾ Cuando existen en vigor convenios de doble imposición, el derecho de gravar a una empresa se concede normalmente al Estado donde se lleva a cabo la gestión efectiva de la misma, incluyéndose las actividades desarrolladas en otros Estados del EEE a través de una sucursal, etc. Por tanto, en el ejemplo anterior, una empresa con sede permanente en Islandia quedaría sujeta al sistema impositivo islandés, incluso para los ingresos generados fuera del territorio de dicho Estado. Sin embargo, solo los ingresos obtenidos con el buque registrado en el registro internacional islandés de buques se beneficiarían del régimen de fiscalidad sobre el tonelaje. Los ingresos derivados de la actividad del otro buque se gravarían de acuerdo con el impuesto de sociedades ordinario. Las autoridades islandesas han confirmado esta interpretación.

⁽¹⁹⁾ Asunto E-6/98 *Gobierno de Noruega contra Órgano de Vigilancia de la AELC*, Recopilación de jurisprudencia del Tribunal de la AELC 1999, p. 74, apartado 34; Asunto E-1/04 *Fokus Bank*, Recopilación de jurisprudencia del Tribunal de la AELC 2004, p. 11, apartado 20.

⁽²⁰⁾ Véase, por ejemplo, el Asunto C-270/83 *Comisión contra Francia*, Rec. 1986, p. 273, apartado 13, y Asunto C-311/97 *Royal Bank of Scotland*, Rec. 1999, p. 2651, apartado 22.

⁽²¹⁾ Asunto C-471/04 *Keller Holding*, Rec. 2006, p. I-2017, apartado 49.

⁽²²⁾ Asunto 270/83 *Comisión contra Francia*, Rec. 1986, p. 273, apartado 13; Asunto C-311/97 *Royal Bank of Scotland* mencionado anteriormente, apartados 23-31, y Asunto C-253/03 *CLT-UFA SA*, Rec. 2006, p. I-1831, apartados 14 a 17.

⁽²³⁾ Asunto C-221/89 *Factortame Ltd. y otros*, Rec. 1991, p. I-3905, apartados 22 y 23.

favorable que un armador con las mismas obligaciones fiscales pero cuyos buques mercantes estén inscritos en el IIS. La diferencia de trato supone una restricción al derecho de establecimiento, ya que disuade a los armadores de inscribir sus buques en otros Estados del EEE.

Las autoridades islandesas no han dado razones imperiosas y convincentes de interés general que puedan justificar esta restricción al establecimiento de los armadores en otros Estados del EEE. El Órgano de Vigilancia tampoco ha identificado motivos que expliquen por qué una restricción de este tipo sobre la libertad de establecimiento resulta necesaria para lograr el objetivo subyacente en el régimen de fiscalidad sobre el tonelaje, a saber, mejorar las condiciones competitivas de los armadores en Islandia con respecto a las condiciones de las jurisdicciones no pertenecientes al EEE.

Además, el Órgano de Vigilancia considera que el requisito de inscripción islandés no es compatible con la sección 3.1, apartado 7, de las Directrices sobre ayudas estatales al transporte marítimo, en donde se estipula que un régimen de reducciones fiscales debe exigir un vínculo con un «pabellón del EEE». En dichas Directrices se explica que la finalidad de esta norma es «fomentar la competitividad de las flotas comunitarias en el mercado mundial correspondiente». Al utilizarse la expresión «Estado del EEE» en relación con este objetivo, no cabe introducir un requisito que exija la inscripción en el Estado de la AELC específico donde se concedan las ayudas. Por el contrario, implica la posibilidad de poder realizar la inscripción en cualquier Estado del EEE.⁽²⁴⁾

Las autoridades islandesas han señalado que no se impone el denominado «vínculo de pabellón», ya que los buques inscritos en el IIS tienen libertad para enarbolar al mismo tiempo una bandera diferente. Según se ha explicado anteriormente en la sección 2.3.2, el artículo 6 de la Ley nº 38/2007 relativa al IIS establece que un buque mercante inscrito en el IIS se considerará un buque islandés independientemente de si navega o no con pabellón de Islandia.

El Órgano de Vigilancia considera que el argumento relativo al uso de la bandera islandesa no es relevante, ya que la restricción a la libertad de establecimiento, mencionado más arriba, se deriva de los requisitos de inscripción. Así, incluso cuando se permite que el armador enarbole un pabellón que no sea el de Islandia, sigue estando obligado a inscribir el buque en el IIS para poder beneficiarse de la fiscalidad más favorable sobre el tonelaje. A pesar de las solicitudes del Órgano de Vigilancia, las autoridades islandesas no han presentado ningún argumento que justifique por qué este requisito de doble inscripción resulta necesario y proporcionado para alcanzar los objetivos del régimen de fiscalidad sobre el tonelaje.

En consecuencia, el Órgano de Vigilancia concluye que el requisito de inscripción no es compatible con lo estipulado en el Acuerdo EEE, en particular con el derecho de establecimiento del artículo 31 y, por consiguiente, no resulta admisible con arreglo a las normas en materia de ayudas estatales del EEE.

⁽²⁴⁾ Así quedó reflejado en la Decisión nº 755/08/COL de 3 de diciembre de 2008, donde según el régimen establecido se exigía un vínculo con el pabellón de uno de los Estados del EEE.

Dado lo anterior, el Órgano de Vigilancia estima que no es preciso analizar con detenimiento la duda planteada en la Decisión nº 721/07/COL relativa al requisito de estar sujeto plenamente a las obligaciones fiscales para beneficiarse del régimen de fiscalidad sobre el tonelaje y del régimen de devolución de impuestos para marinos. En cualquier caso, tal y como se ha señalado en la nota a pie 18, cuando existen en vigor convenios de doble imposición, las actividades de una empresa se gravan normalmente en el Estado donde se lleva a cabo la gestión efectiva de la misma. Por consiguiente, las navieras establecidas en el EEE que únicamente son sujetos pasivos por obligación real en Islandia solo estarán sujetas, por lo general, a la fiscalidad del Estado EEE donde estén establecidas.

3.2. CONDICIONES ESPECÍFICAS DEL RÉGIMEN DE FISCALIDAD SOBRE EL TONELAJE

3.2.1. *Determinación de la base imponible*

En la sección 3.1, apartado 18, de las Directrices sobre ayudas estatales al transporte marítimo se establece que la Comisión solo aprobará únicamente regímenes que, para el mismo tonelaje, den origen a una carga tributaria «bastante próxima a los regímenes ya aprobados». Basándose en su experiencia, el Órgano de Vigilancia señala que, en lugar de calcular los beneficios virtuales a los que se aplica el impuesto de sociedades ordinario, algunos Estados pueden decidir fijar directamente los tipos impositivos especiales sobre el tonelaje. El Órgano de Vigilancia quisiera, de la misma manera, mantener un justo equilibrio respecto de los regímenes ya aprobados.

En este sentido, el Órgano de Vigilancia ha comparado los tipos notificados por las autoridades islandesas con los tipos aplicables en los regímenes aprobados en otros estados del EEE:

Islandia	Dinamarca	Lituania	Italia	Noruega (*)
Hasta 25 000 TN	Hasta 1 000 TN	Hasta 1 000 TN	Hasta 1 000 TN	Sin impuesto hasta 1 000 TN
30 ISK (0,17 EUR) por cada 100 TN	0,90 EUR por cada 100 TN De 1 001 TN hasta 10 000 TN 0,70 EUR por cada 100 TN De 10 001 hasta 25 000 TN 0,40 EUR por cada 100 TN	0,93 EUR por cada 100 TN De 1 001 TN hasta 10 000 TN 0,67 EUR por cada 100 TN De 10 001 hasta 25 000 TN 0,43 EUR por cada 100 TN	0,90 EUR por cada 100 TN De 1 001 TN hasta 10 000 TN 0,70 EUR por cada 100 TN De 10 001 hasta 25 000 TN 0,40 EUR por cada 100 TN	
Más de 25 000 TN	Más de 25 000 TN	Más de 25 000 TN	Más de 25 000 TN	Más de 25 000 TN
10 ISK (0,06 EUR) por cada 100 TN	0,30 EUR por cada 100 TN	0,27 EUR por cada 100 TN	0,20 EUR por cada 100 TN	0,07 EUR por cada 100 TN

Todos los valores ofrecidos corresponden a un día.

(*) En Noruega no se calcula el beneficio ficticio. El impuesto sobre el tonelaje se calcula directamente multiplicando los tipos impositivos por el tonelaje real. Los tipos correspondientes a Islandia, Lituania e Italia son tipos de beneficios ficticios a los que a continuación se les aplica el impuesto de sociedades ordinario. Por consiguiente, a pesar del hecho de que los tipos en Noruega e Islandia pueden parecer muy similares, el impuesto final que deben pagar los armadores como resultado de su aplicación es muy diferente. Así, a modo de ejemplo, un armador con un tonelaje de 30 000 TN debería pagar un impuesto sobre el tonelaje de aproximadamente 46 euros en Noruega y de 7 euros en Islandia (¹).

(¹) Para más información, véase la decisión del Órgano de Vigilancia sobre el régimen fiscal noruego sobre el tonelaje, Decisión nº 755/08/COL de 3 de diciembre de 2008.

Como se puede comprobar en la tabla anterior, la base imponible del régimen islandés es considerablemente inferior a las de los otros cuatro Estados del EEE. (²)

(²) Los tipos indicados son los aplicados en la fecha de adopción de la Decisión; todos reflejan los tipos de divisa actuales. No obstante, el Órgano de Vigilancia considera que, incluso antes de que la crisis financiera afectase a la corona islandesa, el nivel de la base imponible de Islandia no coincidía con los tipos aplicables en los demás Estados del EEE, cf. Decisión nº 721/07/COL.

La Comisión ha aceptado que se apliquen tipos impositivos inferiores solo en circunstancias muy específicas.⁽²⁶⁾ Las autoridades islandesas no han proporcionado al Órgano de Vigilancia información alguna en la que se demuestre la existencia de circunstancias excepcionales que justifiquen la aplicación de tipos más bajos.

El Órgano de Vigilancia opina que el nivel de la base imponible islandesa no guarda correspondencia con los tipos aplicables en los demás Estados del EEE, ya que es significativamente más baja, por lo que tampoco se ajusta a lo dispuesto en la sección 3.1, apartado 18 de las Directrices sobre ayudas al transporte marítimo.

3.2.2. Período de afiliación del armador al régimen de fiscalidad sobre el tonelaje

El período durante el que el armador debe permanecer acogido al régimen de fiscalidad sobre el tonelaje es de tres años.

El Órgano de Vigilancia considera que se debería aplicar un período de diez años en todos los Estados de la AELC.⁽²⁷⁾

El enfoque del Órgano de Vigilancia está en consonancia con el de la Comisión. La duración mínima de dicho período en otros regímenes fiscales sobre el tonelaje aprobados en la Unión Europea es de diez años. La Comisión hace hincapié en el hecho de que al permitir criterios diferentes para los distintos regímenes fiscales sobre el tonelaje se corre el riesgo de que se creen ventajas injustas y de que se produzca una competencia entre los Estados miembros en este ámbito. En consecuencia, la Comisión manifestó sus dudas con respecto a un régimen fiscal polaco que permitía una duración mínima de cinco años, señalando que esto podría producir una divergencia perjudicial entre los regímenes fiscales sobre el tonelaje al aumentar el atractivo del régimen fiscal polaco y podría promover los cambios de registro en la Comunidad.⁽²⁸⁾

El Órgano de Vigilancia considera que este aspecto del régimen notificado no es compatible con el artículo 61 del EEE.

3.2.3. Trato de las empresas de gestión naviera

En su Decisión nº 755/08/COL, el Órgano de Vigilancia señaló que tenía dudas en relación con la compatibilidad del régimen notificado con el Acuerdo EEE en cuanto al trato de las empresas de gestión naviera.

⁽²⁶⁾ Véase la Decisión 2005/417/CE de la Comisión de 30 de junio de 2004 relativa a una serie de medidas fiscales que planea implementar Bélgica para el sector del transporte marítimo, DO L 150 de 10.6.2005, p. 1. Las autoridades belgas pretendían ofrecer tipos impositivos más bajos a los buques de mayor tamaño que cambian de registro. En el caso belga, se aplicaba un tipo reducido para el tramo por encima de las 40 000 toneladas, el cual fue aceptado siempre y cuando el buque fuese nuevo o se hubiese registrado bajo la bandera de un tercer país durante los cinco años precedentes a su incorporación al sistema belga. La duda de la Comisión en relación con esta divergencia en la base imponible era que una base imponible inferior puede provocar una distorsión de la competencia si anima a los armadores no belgas a transferir sus buques de un registro comunitario al registro belga.

⁽²⁷⁾ Véase la Decisión nº 755/08/COL de 3 de diciembre de 2008 sobre la notificación de enmiendas al régimen fiscal especial noruego sobre el transporte marítimo.

⁽²⁸⁾ Decisión nº 93/2006 – Polonia.

Las autoridades islandesas no han facilitado al Órgano de Vigilancia ningún tipo de información a fin de disipar las dudas existentes.

En vista de los aspectos anteriores relativos a la incompatibilidad del régimen notificado con el Acuerdo EEE, el Órgano de Vigilancia no estima necesario analizar en detalle la duda planteada en la Decisión nº 721/07/COL con respecto a las empresas de gestión naviera.

3.3. CONDICIONES ESPECÍFICAS DEL RÉGIMEN DE DEVOLUCIÓN DE IMPUESTOS PARA MARINOS

3.3.1. Servicios de transporte de pasajeros entre puertos del EEE: las ayudas solo se deben otorgar a la contratación de marinos del EEE

De conformidad con la sección 3.2, apartado 2, de las Directrices sobre ayudas al transporte marítimo, la asistencia se puede conceder en forma de reducción de los porcentajes de las cotizaciones sociales de los marinos comunitarios que naveguen a bordo de buques matriculados en los Estados del EEE, así como a modo de reducción de los porcentajes del impuesto sobre la renta de los marinos comunitarios embarcados en buques matriculados en un Estado del EEE. Las autoridades islandesas han notificado una ayuda en las cotizaciones de los marinos consistente en una devolución de hasta un 90 % de las mismas al armador.

En la sección 3.2, apartado 2, de las mencionadas Directrices, el término «marinos comunitarios» se define del siguiente modo:

- los nacionales de la Comunidad/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 de la Comunidad;
- todos los marinos sujetos a fiscalidad y/o contribuciones a la seguridad social en un Estado miembro, en todos los demás casos.

Las autoridades islandesas no han presentado una definición escrita del concepto de «marino» en un acto legislativo o administrativo, aunque han confirmado que ni la nacionalidad ni la residencia del marino constituyen un requisito. En consecuencia, los nacionales de terceros países también podrían beneficiarse del régimen. En su Decisión nº 721/07/COL, el Órgano de Vigilancia indicó que, con arreglo a la sección 3.2, apartado 2, de las Directrices sobre ayudas al transporte marítimo, las ayudas a los servicios de transporte de pasajeros entre puertos del EEE solo se deberían conceder para el empleo de marinos comunitarios.

Las autoridades islandesas no han facilitado al Órgano de Vigilancia ningún tipo de información que contradiga su evaluación.

Por consiguiente, sobre la base de la información remitida, el Órgano de Vigilancia considera que este aspecto del régimen no respeta el Acuerdo EEE.

4. CONCLUSIÓN

Basándose en la evaluación anterior, el Órgano de Vigilancia opina que el régimen relativo al transporte marítimo, presentado en forma de régimen fiscal sobre el tonelaje y de régimen de devolución de impuestos por la contratación de marinos, es incompatible con las normas sobre ayudas estatales del Acuerdo EEE.

El Órgano de Vigilancia entiende que, a pesar de que el hecho en sí de aprobar la legislación implicaba el cumplimiento de la obligación de notificación citada anteriormente, no se han realizado pagos en virtud de las medidas sometidas a investigación formal y, por tanto, no serán necesarias disposiciones de recuperación.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

El régimen relativo al transporte marítimo presentado en forma de régimen de fiscalidad sobre el tonelaje y régimen de devolución de impuestos por la contratación de marinos es incompatible con el funcionamiento del Acuerdo EEE con arreglo a su artículo 61, apartado 1.

Artículo 2

Las autoridades islandesas informarán al Órgano de Vigilancia de la AELC, en un plazo de dos meses desde la notificación de la presente Decisión, de las medidas adoptadas para asegurar su cumplimiento.

Artículo 3

El destinatario de la presente Decisión será la República de Islandia.

Artículo 4

El texto en lengua inglesa es el único auténtico.

Hecho en Bruselas, el 8 de julio de 2009.

Por el Órgano de Vigilancia de la AELC

Per SANDERUD
Presidente

Kristján A. STEFÁNSSON
Miembro del Colegio