

## II

*(Actos cuya publicación no es una condición para su aplicabilidad)*

## COMISIÓN

### DECISIÓN DE LA COMISIÓN

de 30 de junio de 2004

**relativa a un conjunto de medidas fiscales que Bélgica tiene previsto ejecutar en favor del transporte marítimo**

[notificada con el número C(2004) 2040]

**(Los textos en lengua francesa y neerlandesa son los únicos auténticos)**

**(Texto pertinente a efectos del EEE)**

(2005/417/CE)

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

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

Visto el Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo y, en particular, su artículo 62, apartado 1, letra a),

Después de haber instado a los interesados a presentar sus observaciones, de conformidad con los citados artículos <sup>(1)</sup>, y vistas dichas observaciones,

Considerando lo siguiente:

#### 1. PROCEDIMIENTO

##### 1.1. Líneas generales del procedimiento

(1) Por carta de 14 de junio de 2002, de su Representación Permanente, el Gobierno belga notificó, con arreglo al artículo 88, apartado 3, del Tratado, un conjunto de medidas fiscales en favor de la marina mercante, incluidas en un proyecto de Ley-Programa. El conjunto de estas medidas se inscribió en el registro de ayudas notificadas con la referencia N 433/02. Antes de que la Comisión pudiera pronunciarse, las medidas previstas se establecieron en la Ley-Programa de 2 de agosto de 2002.

(2) El 19 de marzo de 2003, la Comisión decidió <sup>(2)</sup> incoar el procedimiento de investigación formal establecido en el artículo 6 del Reglamento (CE) nº 659/1999 del Consejo, de 22 de marzo de 1999, por el que se establecen disposiciones de aplicación del artículo 93 del Tratado <sup>(3)</sup>, en contra de determinados aspectos de la Ley-Programa de 2 de agosto de 2002 (quedando registrado el expediente con el nuevo número C 20/03), y aprobar el resto de las disposiciones de la Ley-Programa en favor del sector del transporte marítimo.

(3) Las autoridades belgas ejecutaron por un Real Decreto de 7 de mayo de 2003 todas las disposiciones de la Ley-Programa en favor del sector marítimo (artículos 115 a 127 de la citada Ley-Programa) indicando en el preámbulo del Real Decreto que este último no ofrecía «ninguna base jurídica al contribuyente para poder acogerse, ante la administración fiscal o ante los tribunales nacionales, a la aplicación de las medidas de ayuda fiscal cuya compatibilidad será examinada por la Comisión» en virtud de la decisión de esta última, de 19 de marzo de 2003.

(4) Por carta de 7 de mayo de 2003, las autoridades belgas aportaron sus comentarios sobre la decisión de la Comisión de 19 de marzo de 2003.

(<sup>2</sup>) Véase la nota 1.

(<sup>3</sup>) DO L 83 de 27.3.1999, p. 1. Reglamento modificado por el Tratado de adhesión de 2003.

- (5) Por carta de 26 de junio de 2003, la Comisión planteó un cierto número de preguntas suplementarias a las autoridades belgas. Tras una carta recordatorio enviada por la Comisión con fecha de 18 de agosto de 2003, las autoridades belgas respondieron por carta de 12 de septiembre de 2003.
- (6) El 17 de enero de 2004 se publicaron nuevas Directrices comunitarias sobre ayudas de Estado al transporte marítimo en el *Diario Oficial de la Unión Europea*<sup>(4)</sup>. Dichas Directrices entraron en vigor el mismo día.

### 1.2. Título de la ayuda

- (7) La presente Decisión se refiere a las medidas fiscales en favor del transporte marítimo establecidas en el capítulo I (Navegación marítima) del título V (Finanzas) de la Ley-Programa de 2 de agosto de 2002.

### 1.3. Beneficiarios de la ayuda

- (8) Los beneficiarios de los diferentes regímenes de ayuda son las empresas establecidas en Bélgica y con actividad en los sectores del transporte marítimo, de la explotación de las riquezas del mar y del remolcado.

### 1.4. Objetivo de la ayuda

- (9) El principal objetivo de las medidas fiscales previstas es repatriar los buques bajo control belga hacia la bandera nacional, de la que ha huido toda la marina mercante.

## 2. DESCRIPCIÓN DETALLADA DE LA AYUDA

- (10) La Ley-Programa establece una serie de medidas fiscales en favor del transporte marítimo en Bélgica:

- un régimen fiscal a tanto alzado basado en el arqueo para las compañías marítimas,
- un conjunto de medidas en favor de las compañías marítimas que no hayan optado por un régimen fiscal a tanto alzado basado en el arqueo, conjunto que incluye una amortización acelerada para los buques, una exención de las plusvalías por la venta de buques, sujeta a condiciones de reutilización, y deducciones fiscales en la compra de buques,
- una abolición de la tasa de registro aplicable al registro de hipotecas sobre buques,

<sup>(4)</sup> DO C 13 de 17.1.2004, p. 3.

- un régimen fiscal a tanto alzado basado en el arqueo aplicable a los gestionarios de buques por cuenta de terceros, al ser éstos últimos prestatarios de servicios por cuenta de armadores.

- (11) El régimen fiscal a tanto alzado basado en el arqueo<sup>(5)</sup> consiste en sustituir, para las compañías marítimas que hayan optado por dicho régimen, la base imponible utilizada en el cálculo del impuesto de sociedades por un importe a tanto alzado determinado en función del arqueo de la flota en cuestión. Este régimen no impone ninguna condición en lo que respecta al pabellón de los buques.

- (12) Para los gestionarios de buques por cuenta de terceros se ha establecido un mecanismo similar que lleva a determinar un importe a tanto alzado aún más ventajoso. No obstante, dicho mecanismo estará sometido a la condición de poner bajo pabellón belga las tres cuartas partes de la flota que gestiona.

### 2.1. Régimen fiscal a tanto alzado

- (13) Pueden acogerse al régimen fiscal a tanto alzado aquellos buques que se utilicen para las siguientes actividades subvencionables:

- la explotación de un buque para el transporte de bienes o de personas por vía marítima internacional, y para la exploración o explotación de las riquezas naturales del mar,
- los beneficios procedentes de la explotación de un buque, con patente de navegación, para el remolcado, la asistencia y otras actividades en el mar,
- todas las actividades relacionadas directamente con la explotación anteriormente citada.

- (14) Por carta de 5 de septiembre de 2002, las autoridades belgas señalaron que el sector pesquero no podía constituir una actividad subvencionable.

- (15) El total del impuesto de sociedades para las compañías marítimas<sup>(6)</sup> que hayan optado por este régimen se establecerá a tanto alzado en función del arqueo neto de sus buques subvencionables. La base imponible a la que se aplique el tipo del impuesto de sociedades será igual a la suma de los totales obtenidos para cada uno de los buques subvencionables<sup>(7)</sup> en función del siguiente baremo establecido por tramo de 100 toneladas netas (TN) y por

<sup>(5)</sup> Aún denominado *Tonnage Tax* en inglés.

<sup>(6)</sup> Véase la sección 2.8 de la decisión de la Comisión de 19 de marzo de 2003.

<sup>(7)</sup> Véase la nota 6.

período de 24 horas iniciado, ya esté el buque operativo o no:

	(en EUR por 100 TN)
Hasta 1 000 toneladas netas	1,00
Entre 1 001 y 10 000 toneladas netas	0,60
Entre 10 001 y 20 000 toneladas netas	0,40
Entre 20 001 y 40 000 toneladas netas	0,20
Más de 40 001 toneladas netas	0,05

- (16) Tras haber optado por este régimen fiscal a tanto alzado, las compañías de transporte marítimo permanecerán sujetas a él por un período de 10 años. Al finalizar dicho período, el régimen se renovará tácitamente por un nuevo período de 10 años, salvo en caso de que la empresa en cuestión comunique con antelación su voluntad de abandonar el régimen fiscal a tanto alzado.

- (17) El régimen establece también reducciones suplementarias para los buques con menos años. Así, el artículo 119, apartado 2, de la Ley-Programa establece que los beneficios imponibles determinados a tanto alzado con arreglo a las siguientes tarifas se reducirán al:

- 50 % del tanto alzado diario para los buques con menos de 5 años, calculados a partir de la fecha de entrega;
- 75 % del tanto alzado diario para los buques que tengan como mínimo 5 años pero que no superen los 10 años, calculados a partir de la fecha de entrega.

- (18) La edad de un buque se determinará en función de la fecha de entrega, tal como sea estipulada por el registrador de la propiedad marítima y fluvial o las autoridades competentes en materia de registro.

- (19) En virtud del artículo 120, apartado 2, de la Ley-Programa, no se podrá realizar ninguna deducción, sobre la base imponible determinada a tanto alzado, en concepto de pérdidas durante los ejercicios anteriores. La parte eventual no imputada de las pérdidas procedentes de la navegación marítima que subsista cuando la base imponible para las actividades marítimas se determine por primera vez en función del arqueo, podrá deducirse nuevamente de los futuros beneficios una vez expirado el período durante el que la base imponible se haya determinado así. No obstante, con carácter excepcional, podrán deducirse de la base imponible determinada a tanto alzado las pérdidas profesionales sufridas durante el mismo período fiscal por otra división de la sociedad, siempre y cuando dichas pérdidas profesionales no hayan podido ser deducidas de los beneficios de cualquier otra división de la sociedad no sometida al régimen a tanto alzado.

## 2.2. Medidas fiscales en favor de las compañías marítimas que no se hayan acogido al régimen fiscal a tanto alzado

- (20) Para todos los períodos imponibles durante los cuales una compañía marítima no se encuentre sometida al régimen a tanto alzado, la empresa podrá beneficiarse de tres tipos de ventajas fiscales que suponen una excepción al Código belga del impuesto sobre la renta de 1992.

### 2.2.1. Amortización acelerada <sup>(8)</sup>

- (21) Los barcos que se compren nuevos o de segunda mano y que pasen a ser por primera vez propiedad de un contribuyente belga, las cuotas de dichos barcos y los gastos occasionados por grandes reparaciones y por los arreglos efectuados al adquirir barcos de segunda mano podrán ser objeto de la siguiente amortización:

- 20 % en el ejercicio contable de la puesta en servicio;

<sup>(8)</sup> Medida prevista en el artículo 121 de la Ley-Programa de 2 de agosto de 2002:

«Art. 121

§ 1. Sin perjuicio de las excepciones mencionadas en la presente sección, las amortizaciones sobre los buques nuevos o de segunda mano se determinarán con arreglo a los artículos 61 a 64 del Código del impuesto sobre la renta de 1992.

§ 2. Los siguientes porcentajes de amortización se admitirán para los buques nuevos, para las cuotas en copropiedad de buques nuevos y para las cuotas de buque en buques nuevos: 20 % en el ejercicio contable de puesta en servicio, 15 % en cada uno de los dos ejercicios contables siguientes; luego, 10 % en cada ejercicio contable hasta la amortización completa.

§ 3. Las insuficiencias de amortización de los tres primeros ejercicios contables, a partir del ejercicio contable de la puesta en servicio del buque, se recuperarán durante los períodos imponibles siguientes al período en que se produjo la insuficiencia, incluso fuera de la duración normal de amortización conforme al § 2, entendiéndose que la anualidad total de amortización anual por buque no podrá superar en ningún caso el 20 % del valor de inversión o de coste.

§ 4. Los buques amortizados con arreglo al régimen establecido en el presente artículo no podrán beneficiarse del régimen optional de amortizaciones decrecientes previsto en el artículo 64 del Código del impuesto sobre la renta de 1992.

§ 5. Los buques, las cuotas en copropiedad de buque y las cuotas de buque en aquellos buques que no se hayan comprado nuevos, podrán beneficiarse de la amortización contemplada en los §§ 1 a 4 cuando dichos buques pasen a ser por primera vez propiedad de un contribuyente belga. Aquellos buques que no se hayan comprado nuevos y que, con arreglo al apartado 1, no puedan beneficiarse de la amortización contemplada en los §§ 1 a 4, podrán amortizarse de manera lineal sobre la duración de uso normal. Las amortizaciones contempladas en los §§ 1 a 4 se aplicarán también a los gastos occasionados por las reparaciones grandes y los arreglos llevados a cabo al adquirir barcos de segunda mano.

§ 6. Las disposiciones del presente artículo no serán aplicables durante el período en el cual los beneficios procedentes de la navegación marítima se determinen en función del arqueo.

§ 7. En caso de enajenación después de finalizar el período durante el cual los beneficios procedentes de la navegación marítima se determinaban en función del arqueo, para calcular la plusvalía contemplada en el artículo 122, el valor fiscal neto se establecerá en base a reglas de amortización normales en el plan fiscal, incluso para el período durante el cual los beneficios procedentes de la navegación marítima se determinan en función del arqueo.»

- 15 % en cada uno de los dos ejercicios contables siguientes;
  - 10 % a continuación, en cada uno de los ejercicios contables hasta la amortización completa.
- (22) Las insuficiencias de amortización de los tres primeros ejercicios contables, a partir del ejercicio contable de la puesta en servicio del buque, podrán recuperarse durante los períodos imponibles siguientes al ejercicio en que se produjo la insuficiencia, incluso después del período de amortización, entendiéndose que la anualidad total de amortización anual por buque no podrá superar en ningún caso el 20 % del valor de inversión.
- (23) Los buques amortizados de este modo no podrán beneficiarse del régimen de amortizaciones decrecientes previsto en el artículo 64 del Código belga del impuesto sobre la renta de 1992.
- (24) No obstante, los barcos que no se hayan comprado nuevos y que no pasen a ser por primera vez propiedad de un contribuyente belga, podrán amortizarse de manera lineal a lo largo de su duración normal de uso.
- (25) El régimen de amortización particular recogido en la Ley-Programa constituye la expresión legal de una medida administrativa que ya se aplicaba desde hace algunas décadas en Bélgica. Dicha medida se recogió en la ley para aumentar su seguridad jurídica y asegurar la continuidad del sistema.

## 2.2.2. Exención de las plusvalías por venta de barcos

- (26) El artículo 122<sup>(9)</sup> establece que las plusvalías realizadas con motivo de la venta de buques estarán exentas de impuestos siempre y cuando el barco o barcos enajenados lleven en los inmovilizados de la compañía más de 5 años

<sup>(9)</sup> Medida prevista en el artículo 122 de la Ley-Programa de 2 de agosto de 2002:

«Art. 122

§ 1. Sin perjuicio de las excepciones mencionadas en la presente sección, las disposiciones establecidas en el artículo 190 del Código del impuesto sobre la renta de 1992 se aplicarán a las plusvalías realizadas sobre los buques por empresas residentes o establecimientos belgas de sociedades no residentes que ejerzan exclusivamente actividades descritas en el § 2 del artículo 115.

§ 2. Cuando una cantidad igual al valor de ejecución se vuelve a utilizar del modo y en los plazos que a continuación se indican, quedarán exentas las plusvalías realizadas con motivo de la enajenación de barcos toda vez que los buques enajenados tengan, en el momento de su enajenación, la naturaleza de inmovilizados desde hace más de 5 años.

§ 3. La nueva utilización deberá efectuarse en buques, cuotas de copropiedad de buques, cuotas de buque o cuotas o participaciones de una sociedad - empresa de explotación marítima cuyo domicilio social se encuentre en la Unión Europea.

en el momento de la venta, y un importe como mínimo igual al valor de la ejecución se reutilice en un plazo de 5 años para la compra de barcos, de cuotas de copropiedad de barcos, de cuotas de barco o de cuotas o participaciones de compañías marítimas cuyo domicilio social se encuentre en la Comunidad y que ejerzan exclusivamente actividades subvencionables<sup>(10)</sup>.

- (27) En ausencia de nueva utilización en las condiciones descritas, la plusvalía realizada se considerará como un beneficio del período fiscal durante el cual ha expirado el plazo de nueva inversión.

- (28) La inversión considerada para la nueva utilización deberá conservarse como elemento del activo durante al menos cinco años. No obstante, si se vende dicha inversión, podrá eventualmente sustituirse en un plazo de tres meses. En caso de que la inversión considerada para la nueva utilización se haya sustituido de este modo, se aplicarán las mismas reglas sobre las plusvalías para la enajenación del activo adquirido en su lugar.

- (29) En caso de venta al finalizar el período durante el cual la base imponible viene determinada en función del arqueo, para el cálculo de la plusvalía, el valor fiscal neto se establecerá en función de las reglas normales de amortización, incluido para el período durante el cual los beneficios procedentes de la navegación marítima se determinaban en función del arqueo.

§ 4. La nueva utilización deberá efectuarse, como más tarde, al producirse el cese de la actividad profesional y en un plazo de 5 años a partir del primer día del período fiscal de realización de la plusvalía, o del primer día del penúltimo período fiscal que precede al de la realización de la plusvalía.

§ 5. Para justificar el sistema de imposición establecido en el § 1, el contribuyente deberá adjuntar un extracto conforme al modelo decretado por el Ministro de Hacienda o por su delegado, a su declaración de impuesto sobre la renta del ejercicio fiscal correspondiente al período fiscal de realización de la plusvalía, y de cada ejercicio fiscal posterior hasta que la nueva utilización se efectúe conforme a los §§ 2 a 4.

§ 6. Si no se realiza ninguna nueva utilización en las formas y plazos previstos en los §§ 1 a 4, la plusvalía realizada se considerará como un beneficio del período fiscal durante el cual ha expirado el plazo de nueva inversión.

§ 7. La inversión considerada para la nueva utilización deberá conservarse como elemento del activo durante al menos cinco años. No obstante, si se enajena dicha inversión, podrá eventualmente sustituirse en un plazo de tres meses. En caso de que la inversión considerada para la nueva utilización se haya sustituido de este modo, se aplicarán las mismas reglas sobre las plusvalías para la enajenación del activo adquirido en su lugar.

§ 8. Las disposiciones del presente artículo no se aplicarán al período durante el cual los beneficios procedentes de la navegación marítima se determinen en función del arqueo.»

<sup>(10)</sup> Véase la sección 2.8.2 de la decisión de la Comisión de 19 de marzo de 2003.

### 2.2.3. Deducciones de impuestos por compra de buques<sup>(11)</sup>

- (30) Las empresas residentes o los establecimientos belgas de empresas no residentes que ejercen exclusivamente actividades subvencionables<sup>(12)</sup>, podrán beneficiarse, por la compra de buques nuevos o de segunda mano que son por primera vez propiedad de un contribuyente belga, de una deducción por inversión equivalente a 30 % del precio de su adquisición.
- (31) La deducción de impuestos no concedida por ausencia o insuficiencia de beneficios en el transcurso del correspondiente ejercicio contable se trasladará sucesivamente a los beneficios de los siguientes períodos imponibles. Conforme a las disposiciones aplicables a los saldos de pérdidas al entrar en el régimen fiscal a tanto alzado, la parte eventual no imputada de la deducción para inversión que subsista al determinar por primera vez en función del arqueo los beneficios procedentes de la navegación marítima, podrá deducirse nuevamente de los beneficios una vez expirado el período durante el que se había determinado de esa forma la base imponible.

### 2.2.4. Reducción de la tasa de registro aplicable a las hipotecas sobre buques

- (32) El Código belga de las tasas de registro, de hipoteca y de escribanía se modificará para que las constituciones de hipotecas sobre un buque ya no soporten ninguna tasa de registro proporcional, independientemente de si el barco va a estar posteriormente sometido o no al régimen fiscal a tanto alzado. Esta reducción de la tasa de registro afecta a las hipotecas tanto sobre los barcos de alta mar como sobre los barcos de navegación interior.

<sup>(11)</sup> Medida prevista por el artículo 123 de la Ley-Programa de 2 de agosto de 2002:

«Art. 123

§ 1. No obstante lo dispuesto en los artículos 68 y 201 del Código del impuesto sobre la renta de 1992, las empresas residentes o los establecimientos belgas de empresas no residentes que ejercen exclusivamente actividades descritas en el artículo 115, relativas a la compra de buques nuevos o de segunda mano que pasan a ser por primera vez propiedad de un contribuyente belga, podrán beneficiarse de una deducción por inversión equivalente al 30 % del precio de adquisición de dichos buques.

§ 2. Las disposiciones del presente artículo no se aplicarán al período durante el cual los beneficios procedentes de la navegación marítima se determinen en función del arqueo.

§ 3. En caso de ausencia o de insuficiencia de beneficios de un período fiscal para el cual pueda aplicarse la deducción por inversión, la exención no concedida para este período fiscal se trasladará sucesivamente a los beneficios de los períodos fiscales siguientes.

§ 4. La parte eventual no imputada de la deducción por inversión que subsista cuando los beneficios procedentes de la navegación marítima se determinen por primera vez en función del arqueo, podrá deducirse nuevamente de los beneficios una vez expirado el período durante el cual se habían determinado así los beneficios.»

<sup>(12)</sup> Véase la nota 10.

- (33) En el régimen belga actual, para registrar una hipoteca (además de una serie de tasas fijas muy limitadas) se calcula, por una parte, un salario para el registrador de las hipotecas del orden de 0,052 % y, por otra parte, una tasa de registro de 0,5 % sobre el total de la hipoteca. Según las autoridades belgas, es evidente que esta última tasa disuade relativamente a las empresas de efectuar el registro bajo bandera belga. Según el nuevo régimen, la tasa de registro al inscribir una hipoteca se reducirá a la tasa fija general de 25 EUR, prevista en el artículo 11, puntos 2 y 3, del Código belga de las tasas de registro, de hipoteca y de escribanía.

- (34) La transmisión de una hipoteca sobre un buque o un barco consiguiente a la cesión a título oneroso del crédito, de la subrogación contractual o de cualquier otro acuerdo a título oneroso, estará también sometida a una tasa de registro de 0,5 % conforme al artículo 92/2<sup>(13)</sup> del citado Código. Con arreglo al artículo 93 del mismo Código, este derecho de registro se liquidará sobre el total de las cantidades garantizadas por la hipoteca, excepto los intereses o créditos de tres años asegurados por el artículo 87 de la Ley hipotecaria de 16 de diciembre de 1951.

### 2.2.5. Régimen fiscal a tanto alzado en función del arqueo, aplicable a los gestores de buques por cuenta de terceros<sup>(14)</sup>

- (35) En virtud del artículo 124 de la Ley-Programa, los gestores de buques por cuenta de terceros se beneficiarán también de un régimen fiscal a tanto alzado pero con un baremo diez veces más ventajoso que el previsto en el régimen aplicable a las compañías marítimas, ya que de este modo se aplican los mismos tipos para los buques en gestión, no por tramo de 100 tn, sino por tramo de 1 000 tn:

	(en EUR por 1 000 TN)
Hasta 1 000 toneladas netas	1,00
Entre 1 001 y 10 000 toneladas netas	0,60
Entre 10 001 y 20 000 toneladas netas	0,40
Entre 20 001 y 40 000 toneladas netas	0,20
Más de 40 001 toneladas netas	0,05

- (36) El beneficio de este régimen estará sometido, no obstante, a la condición de que como mínimo el 75 % de los buques en gestión deberán estar registrados bajo bandera belga.

<sup>(13)</sup> Modificado por el artículo 17 del Real Decreto nº 12 de 18 de abril de 1967 y por el artículo 64 de la Ley de 22 de diciembre de 1998.

<sup>(14)</sup> Artículo 124 de la Ley-Programa de 2 de agosto de 2002.

(37) Los gestionarios por cuenta de terceros son generalmente empresas de servicios que preparan los buques, los dotan con los equipos exigidos y proporcionan las tripulaciones por cuenta del armador. El artículo 115, apartado 4, de la Ley-Programa define por su parte al gestor de un barco por cuenta de terceros como el «contribuyente [que] asume la gestión técnica y/o el armamento de un buque por cuenta de terceros». Estos gestores por cuenta de terceros no son empresas de transporte en sí. De hecho, las autoridades belgas habían confirmado en su carta de 5 de diciembre de 2002 que la gestión de buques por cuenta de terceros constituye una actividad de prestación de servicios en beneficio de los armadores, y que los gestores por cuenta de terceros no venden prestaciones de transporte, ya sea de mercancías o de pasajeros.

### 2.3. Otras ayudas en favor del transporte marítimo

(38) El transporte marítimo en Bélgica se beneficia además de los siguientes regímenes de ayuda:

- el régimen de exención de pago de las cotizaciones patronales de la seguridad social y de tope del pago de las cotizaciones de los trabajadores (aprobado por la Comisión por decisiones de 24 de febrero de 1998 (<sup>15</sup>) y de 23 de junio de 1999 (<sup>16</sup>)),
- el régimen de exención del pago del impuesto sobre la renta de las personas físicas (aprobado por la Comisión por decisión de 27 de junio de 2000 (<sup>17</sup>)).

### 2.4. Descripción de las razones conducentes a la apertura del procedimiento

(39) En su decisión de 19 de marzo de 2003, la Comisión aprobó las medidas de ayuda establecidas por la Ley-Programa excepto siete puntos particulares de esta última con respecto a los cuales manifestó dudas sobre su compatibilidad con el mercado común. Cuatro de estos siete puntos se refieren al régimen fiscal a tanto alzado y tres de ellos a los demás dispositivos de ayuda establecidos por la citada Ley-Programa.

#### 2.4.1. Régimen fiscal a tanto alzado en favor de los armadores

##### 2.4.1.1. Tipo para los buques de más de 40 000 toneladas

(40) Aunque las Directrices comunitarias permiten en principio ese tipo, la Comisión se ha planteado si la introducción de un tipo de 0,05 EUR por tramo de 100 toneladas superior a 40 000 toneladas podría desembocar en una

distorsión de la competencia intracomunitaria, ya que ninguno de los regímenes fiscales a tanto alzado anteriormente aprobados por la Comisión prevé tipos tan ventajosos para los buques que superan este tonelaje.

(41) De hecho, el siguiente cuadro ilustra, en lo referente a los regímenes fiscales a tanto alzado ya aprobados por la Comisión, los tipos para determinar la base imponible a la que se aplica el tipo del impuesto de sociedades.

Cuadro 1

#### Tipos para la determinación de la base imponible en los regímenes fiscales a tanto alzado de algunos Estados miembros

	Tipos en euros por tramo de 100 toneladas y por día								
	NL	DE	DK	UK	ES	IE	FI	FR	
0-1 000 TN	0,91	0,92	0,94	0,97	0,9	1	1,38	0,93	
hasta 10 000 TN	0,67	0,69	0,67	0,73	0,7	0,75	1,03	0,71	
hasta 25 000 TN	0,46	0,46	0,4	0,48	0,4	0,5	0,69	0,47	
superior a 25 000 TN	0,23	0,23	0,27	0,24	0,2	0,25	0,57	0,24	

Fuente: Comisión

(42) Así es como, por carta de 30 de octubre de 2002, la Comisión le solicitó a Bélgica que le proporcionase toda la información y los argumentos que permitan justificar el tipo de 0,05 EUR para los buques de más de 40 000 toneladas, respecto al hecho de que los tipos anteriormente aceptados por la Comisión para los recientes regímenes fiscales a tanto alzado en los demás Estados miembros varían de 0,20 a 0,25 EUR para los arqueos más grandes.

(43) En su carta de 5 de diciembre de 2002, las autoridades belgas aportaron los siguientes elementos para justificar la introducción de un tipo específico para más de 40 000 toneladas. Según las cifras presentadas, el número total de buques de más de 40 000 toneladas netas en el mundo ascendía en noviembre de 2002 a 1 257 unidades en una flota mundial de 28 155 unidades. Aunque este tipo de buques sólo representa el 4,5 % de la flota mundial en número de unidades, su peso en cambio representa el 34,17 % del peso muerto de esta última (<sup>18</sup>).

(44) Como se ilustra en el siguiente cuadro presentado por las autoridades belgas, sólo 143 de estos barcos, es decir el 0,5 % de la flota mundial en unidades y el 3,5 % en capacidad, se encuentran registrados en un Estado miembro.

(<sup>15</sup>) Carta SG(98) D/1660. Asunto NN 98/97.

(<sup>16</sup>) Carta SG(99) D/4583. Asunto NN 35/99.

(<sup>17</sup>) Carta SG(2000) D/105460. Asunto N 142/00.

(<sup>18</sup>) 253 430 610 TN de las 741 600 000 TN de la flota mundial.

Cuadro 2

## Número de buques de más de 40 000 toneladass en los Estados miembros

País	Número de buques	Comentarios
Grecia	108	en una flota griega de 3 261 barcos de los cuales 2 476 (75 %) poseen bandera extranjera según la UNCTAD (36 barcos >60 000 TN de los cuales 17 > 100 000 TN)
España	7	6 petroleros < 48 933 TN + 1 petrolero de 60 120 TN
Italia	6	2 petroleros de 45 740 TN + 4 graneleros o mineraleros < 47 584 TN + 1 granelero de 56 579 TN
GB	6	4 portacontenedores < 48 880 TN + 1 petrolero de 41 316 TN + 1 petrolero de 105 889 TN
Francia	4	1 granelero de 56 709 TN + 2 petroleros <100 000 TN + 1 petrolero de 108 708 TN
Alemania	4	4 portacontenedores < 42 233 TN
Países Bajos	4	2 portacontenedores de 46 660 TN + 2 portacontenedores de 48 880 TN
Luxemburgo	3	3 petroleros entre 84 545 TN y 95 323 TN
Portugal	1	1 granelero de 49 344 TN

Fuente : autoridades belgas

(45) Las autoridades belgas opinan que las anteriores cifras muestran, por si fuese necesario, que aunque los otros regímenes fiscales a tanto alzado tengan un tipo decreciente frente al arqueo de los buques, no tienen suficientemente en cuenta los buques de gran tamaño. En particular los buques cisterna (53 % de los buques de más de 40 000 toneladass) y los graneleros (41,7 % de los buques de más de 40 000 toneladass) ocupan un puesto importante en la flota de los armadores belgas. Para apoyar estos datos, las autoridades belgas afirman que, sin la introducción de un tipo atractivo para los barcos que superen las 40 000 toneladass, los barcos más grandes de propiedad belga seguirán estando bajo bandera de conveniencia.

(46) No obstante, en su decisión de 19 de marzo de 2003, la Comisión manifestó su temor a que la introducción de un tipo tan bajo anime a algunos armadores no belgas a transferir sus barcos de un registro comunitario al registro belga. La Comisión considera efectivamente que el tipo en cuestión puede crear de esa forma distorsiones de la competencia dentro de la Comunidad. Por tanto, la Comisión ha incoado el procedimiento de investigación contra la introducción del tipo de 0,05 EUR por tramo de 100 toneladass netas aplicable por encima de 40 000 toneladass.

#### 2.4.1.2. Actividades anexas sin relación directa con la actividad de transporte

(47) Hasta el momento, la Comisión se ha opuesto a que los regímenes fiscales a tanto alzado en función del arqueo puedan cubrir actividades que no se encuentren directamente relacionadas con el transporte marítimo. Sin

embargo, en su carta de 5 de diciembre de 2002, las autoridades belgas citaban una lista de actividades subvencionables, algunas de las cuales han provocado grandes dudas en la Comisión sobre su relación directa con la actividad de transporte:

- las actividades anexas y temporales que la sociedad emprende para utilizar plenamente el personal y los activos adscritos a la función principal de la sociedad, y siempre y cuando estas actividades sean mínimas comparadas con la función principal,
- la venta de productos no destinados al consumo a bordo, tales como los artículos de lujo, y la prestación de servicios sin relación directa con el transporte marítimo, como las apuestas, los juegos de mesa y los casinos, así como las excursiones para los pasajeros,
- la publicidad y la mercadotecnia,
- las rentas de inversión a corto plazo del capital de explotación; no obstante, quedan excluidas las rentas de inmovilizados financieros,
- la actividad de corretaje marítimo por cuenta de sus propios buques,
- la enajenación de los activos de explotación, tales como el inmobiliario que sirve para la gestión y los medios de explotación utilizados para cargar y descargar los buques bajo explotación.

(48) La Comisión ha considerado efectivamente que tales actividades anexas no se encuentran directamente asociadas con el transporte marítimo y no contribuyen directamente a la prestación de un servicio de transporte.

(49) Por tanto, en este caso específico, la Comisión manifestó en su decisión de 19 de marzo de 2003 dudas sobre la compatibilidad con el mercado común de la cobertura por el régimen fiscal a tanto alzado de las actividades arriba mencionadas.

#### 2.4.1.3. Deducción sobre el impuesto a tanto alzado de pérdidas procedentes de otras divisiones no sometidas al régimen fiscal a tanto alzado

(50) Los regímenes fiscales a tanto alzado aprobados por la Comisión en los demás Estados miembros no han introducido, según los datos actualmente a su disposición, mecanismos semejantes al previsto por el artículo 120, apartado 1, de la Ley-Programa<sup>(19)</sup>. De hecho, este último establece, para aquellas sociedades que ejercen simultáneamente actividades subvencionables y actividades no subvencionables, la posibilidad de deducir del impuesto determinado a tanto alzado en función del arqueo las pérdidas de otras de sus divisiones, en la medida en que estas pérdidas no se hayan podido deducir de los beneficios de cualquier otra de sus divisiones para el ejercicio contable en cuestión.

(51) La Comisión ha considerado que esta regla era contraria al principio general de estanqueidad entre las actividades subvencionables y las no subvencionables para determinar el gravamen, principio observado en los demás regímenes fiscales a tanto alzado ya aprobados.

(52) Por tanto, la Comisión ha manifestado dudas sobre la ventaja que de este modo se concedería a las compañías marítimas sometidas al impuesto belga y ha querido recoger la opinión de los demás Estados miembros y de cualquier parte interesada sobre las consecuencias eventuales de esta disposición en materia de competencia. Por ello, la Comisión ha sometido también al procedimiento de investigación formal las disposiciones del artículo 120, apartado 1, de la Ley-Programa.

#### 2.4.1.4. Deducciones para los buques más nuevos

(53) Ninguno de los regímenes fiscales a tanto alzado anteriormente aprobados por la Comisión establece reducciones en función de la edad del buque para determinar la base imponible.

<sup>(19)</sup> «Art. 120

§ 1. De aquellos beneficios determinados a tanto alzado durante un período fiscal según el artículo 119, podrán deducirse las pérdidas profesionales sufridas durante el mismo período fiscal por otra división de la sociedad, siempre y cuando estas pérdidas profesionales no se hayan podido deducir de los beneficios de cualquier otra división de la sociedad.»

(54) La Comisión se planteó en su decisión de 19 de marzo de 2003 si esta ventaja suplementaria fomentaría realmente el registro bajo bandera belga de los buques más nuevos, al tener estos últimos, en general, más posibilidades de reunir las condiciones de seguridad impuestas bajo el régimen de la bandera belga que los barcos con más años. La Comisión señala que, de hecho, los barcos con más años tienden *a priori* a registrarse bajo banderas de conveniencia. Además, esta disposición conduciría a un gravamen a tanto alzado claramente más bajo para los barcos de menos de 10 años que los gravámenes que estos últimos deberían soportar en los demás Estados miembros que han introducido un régimen fiscal a tanto alzado aprobado por la Comisión.

(55) Por ello, la Comisión decidió incoar el procedimiento de investigación formal contra las reducciones previstas por el artículo 119, apartado 2, de la Ley-Programa para los buques de menos de 10 años.

#### 2.4.2. Medidas fuera del régimen fiscal a tanto alzado a favor de los armadores

##### 2.4.2.1. Amortización acelerada fuera del transporte marítimo

(56) Contrariamente a las exigencias de las Directrices comunitarias, el régimen de amortización acelerada no establece ninguna relación con las actividades subvencionables. Por ello la Comisión manifestó en su decisión de 19 de marzo de 2003 sus dudas en cuanto a la compatibilidad de este régimen de amortización en lo que respecta a su aplicación a otros buques diferentes de los destinados al transporte marítimo y de los que efectúan actividades subvencionables.

##### 2.4.2.2. Reducción del derecho de registro de hipotecas sobre buques

(57) La reducción del pago de la tasa de registro de hipotecas sólo afecta a las hipotecas establecidas sobre buques, tanto si están destinados a la navegación marítima como a la navegación interior, excepto aquellas relativas a otros tipos de inversiones, tales como los bienes inmobiliarios. La opinión preliminar de la Comisión era que esta reducción parecía ser selectiva, en la medida en que sólo afecta a una parte de los tipos de activos que pueden ser objeto de una hipoteca y en que favorece, aunque muy ligeramente, las actividades que corresponden a los barcos. Por tanto, la Comisión ha manifestado dudas sobre si una reducción como esta constituiría una ayuda estatal o una medida general.

(58) Si la medida resultase ser una ayuda en el sentido del Tratado, la Comisión tendría grandes dudas sobre su compatibilidad con el mercado común, ya que esta medida ayudaría no sólo a todas las actividades marítimas, incluidas aquellas que no son competencia del transporte marítimo, sino también a las actividades adscritas a la navegación interior, que no están sujetas a las Directrices comunitarias antes citadas, sino al Reglamento (CEE) nº 1107/70 del Consejo, de 4 de junio de 1970, relativo a

- las ayudas concedidas en el ámbito de los transportes por ferrocarril, por carretera y por vía navegable<sup>(20)</sup>. De hecho, este último no autoriza este tipo de ayudas.
- (59) Así pues, la Comisión manifestó en su decisión de 19 de marzo de 2003 dudas con respecto a la compatibilidad con el mercado común de la reducción de los derechos de registro en favor de buques diferentes de los destinados a las actividades de transporte marítimo.
- 2.4.2.3. Régimen fiscal a tanto alzado aplicable a los gestionarios de buques por cuenta de terceros**
- (60) En primer lugar, por lo que se refiere al régimen aplicable a los gestionarios por cuenta de terceros, la Comisión indicó, en su decisión de 19 de marzo de 2003, que su actividad, al menos en lo que respecta a la organización de su profesión en Bélgica, no podía asimilarse a una actividad de transporte marítimo. Ahora bien, sólo a las empresas de transporte marítimo son aplicables las Directrices comunitarias<sup>(21)</sup>. Por lo que parece, Bélgica es el primer Estado miembro que quiere aplicar un sistema fiscal a tanto alzado a subcontratistas de empresas de transporte marítimo.
- (61) En segundo lugar, la Comisión consideró el hecho de que un mismo buque pueda dar derecho al régimen fiscal a tanto alzado, de manera concomitante, a su armador y a su gestionario, beneficiándose este último, hay que recordarlo, de tipos diez veces inferiores a los que se aplican al armador para determinar a tanto alzado la base imponible.
- (62) En tercer lugar, Bélgica no ha presentado elementos que permitan demostrar que el régimen aplicable a los gestionarios por cuenta de terceros permitiría favorecer la competitividad de la flota bajo bandera comunitaria. En particular, no se ha demostrado que este régimen permitiría favorecer de manera indirecta a los armadores belgas bajando los precios de los servicios que los gestionarios efectúan por cuenta de estos últimos.
- (63) En cuarto lugar, aunque el gestionario se encuentre en Bélgica y por tanto las actividades que efectúe se lleven a cabo desde el territorio belga, no es seguro que todas las actividades en tierra adscritas a la gestión de los buques se realicen desde el territorio de la Comunidad. De hecho, una parte de las prestaciones, como la gestión comercial y estratégica, que no desempeñan los gestionarios por cuenta de terceros, podrían serlo a partir de un país tercero.
- (64) En quinto lugar, Bélgica no había presentado antes de la incoación del proceso elementos económicos que permitiesen justificar el hecho de que la base imponible para los gestores de buques por cuenta de terceros sea diez veces inferior a la que se les aplica a los armadores.
- (65) Por último, la Comisión se pregunta si los gestores por cuenta de terceros trabajan exclusivamente para armadores belgas o comunitarios. Efectivamente, el régimen propuesto sólo exige que las tres cuartas partes de los buques gestionados se encuentren matriculados en el registro belga. Si los gestores tienen la posibilidad de ofrecer sus servicios a armadores que no están sujetos a impuesto en la Comunidad, hasta un cuarto de la flota bajo su gestión, entonces corre el riesgo de conceder una ventaja económica a agentes de transporte marítimo no comunitarios.
- (66) Por todas estas razones, la Comisión expresó, en su decisión de 19 de marzo de 2003, dudas sobre la compatibilidad del régimen aplicable a los gestores de buques por cuenta de terceros<sup>(22)</sup>.

(22) «Art. 124

§ 1. A petición del contribuyente, los beneficios imponibles procedentes de la gestión de buques por cuenta de terceros, no obstante lo dispuesto en los artículos 183, 185, 189 a 207, 233, párrafo 1, y 235 a 240 del Código del impuesto sobre la renta de 1992, se determinarán a tanto alzado en función del arqueo de los buques para los que se ha ejercido la gestión.

§ 2. La petición contemplada en el § 1 será presentada por el contribuyente ante la administración fiscal, la cual tomará una decisión a este respecto en un plazo de tres meses a partir de la fecha de recepción de la solicitud. Este plazo podrá ampliarse de común acuerdo entre el contribuyente y la administración fiscal. La administración se pronunciará sobre la solicitud a través de una decisión que podrá ser recurrida.

§ 3. En caso de aceptación de la petición contemplada en el § 1, el régimen de determinación de los beneficios procedentes de la navegación marítima en función del arqueo, con arreglo al presente artículo, surtirá efecto a partir del período fiscal siguiente al período en que se presentó dicha solicitud. El contribuyente podrá renunciar al régimen antes citado como más tarde tres meses antes de la expiración del período fiscal que se cerrará durante el décimo año civil, o un múltiplo de este último, después de aquel durante el cual se presentó la petición.

§ 4. Por buque, por día y por 1 000 toneladas netas, los beneficios del período fiscal que proceden de la gestión de buques por cuenta de terceros se determinarán en función de las cantidades que se indican en el siguiente cuadro:

1,00 EUR para el tramo de hasta 1 000 toneladas netas;
0,60 EUR para el tramo entre 1 000 toneladas netas y 10 000 toneladas netas;
0,40 EUR para el tramo entre 10 000 toneladas netas y 20 000 toneladas netas;
0,20 EUR para el tramo entre 20 000 toneladas netas y 40 000 toneladas netas;
0,05 EUR para el tramo superior a 40 000 toneladas netas.

§ 5. La parte eventual no imputada de las pérdidas procedentes de la gestión de buques por cuenta de terceros que subsista cuando los beneficios se determinen por primera vez en función del arqueo, podrá deducirse nuevamente de los beneficios, una vez expirado el período durante el que se han determinado así los beneficios.

§ 6. El régimen determinado en este artículo está reservado a los contribuyentes que efectúen la gestión de buques por cuenta de terceros, cuando como mínimo el 75 % del número de buques gestionados por cuenta de terceros estén inscritos en el registro belga de buques. Las empresas que deseen acogerse a este régimen no podrán ejercer otra actividad diferente de la gestión de buques.»

<sup>(20)</sup> DO L 130 de 15.6.1970, p. 1. Reglamento cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE) nº 543/97 (DO L 84 de 26.3.1997, p. 6).

<sup>(21)</sup> En la sección 3.1 titulada «Tratamiento fiscal de las compañías marítimas», las Directrices comunitarias hacen referencia a regímenes fiscales en favor de las «compañías marítimas» y de los «armadores».

### 3. OBSERVACIONES DE LAS PARTES INTERESADAS

#### 3.1. Observaciones de la *Union Royale des Armateurs Belges*

- (67) Por carta de 26 de agosto de 2003, la *Union Royale des Armateurs Belges* (la Unión Real), asociación sin ánimo de lucro que reúne a los armadores de Bélgica, transmitió a la Comisión sus comentarios sobre el conjunto de los puntos objeto del procedimiento de investigación formal.
- (68) En primer lugar, la Unión Real destacó que el tipo bajo aplicable al tramo superior a las 40 000 toneladas tiene como objetivo promover el regreso a la bandera comunitaria de aquellos barcos que superan este arqueo, recordando que estos últimos representan en número sólo el 4,5 % de la flota mundial (1 257 unidades de un total a escala mundial de 28 155 unidades) pero el 34,17 % del peso muerto mundial (253 430 610 de 741 600 000 toneladas de peso muerto).
- (69) En cuanto a la reducción para los barcos nuevos (50 % para los barcos de menos de 5 años y 25 % para los barcos cuya edad se encuentre entre 5 y 10 años), la Unión Real afirma que su objetivo es ante todo promover las flotas jóvenes con barcos más seguros y más ecológicos. La Unión Real señala que estas reducciones también pueden contribuir a mantener empleos atractivos y de calidad en el sector marítimo y en tierra, así como a la preservación de los conocimientos técnicos del sector marítimo en Europa.
- (70) En cuanto a la posibilidad, para una compañía marítima, de deducir del impuesto a tanto alzado las pérdidas de sus demás divisiones, la Unión Real afirma que prohibir esta posibilidad conduciría a una discriminación entre empresas belgas, habida cuenta de que las empresas que no tienen ninguna división marítima pueden compensar con los beneficios de unas divisiones las pérdidas sufridas durante el año en otras divisiones, mientras que estas pérdidas no pueden deducirse del beneficio determinado por el arqueo.
- (71) En cuanto a la lista de las actividades anexas sobre las que la Comisión expresó sus dudas, la Unión Real señala que el gobierno belga se inspiró en los comentarios de la OCDE y en los regímenes de impuestos sobre el arqueo de los Países Bajos y del Reino Unido. La Unión Real señala en particular que las actividades de corretaje marítimo por cuenta de sus propios buques encajan perfectamente con el espíritu de las Directrices comunitarias.

- (72) En cuanto al régimen de amortización acelerada para los buques, la Unión Real señala que ella misma le solicitó al gobierno belga que confirmase por vía legislativa un régimen fiscal que existía, según ella, antes de la entrada en vigor del Tratado, para reforzar la seguridad jurídica de dicho régimen.

(73) En cuanto a la reducción de las tasas de registro de hipotecas sobre buques diferentes de los destinados a actividades de transporte marítimo, la Unión Real destaca que este impuesto no existe en la mayoría de los otros Estados miembros. No aceptar esta reducción situaría, según ella, a los propietarios de buques belgas en una posición de competencia desventajosa. Por lo demás, la Unión Real afirma que la medida contribuirá a mejorar la posición competitiva del sector de la navegación fluvial.

(74) En cuanto a la actividad de gestión de buques por cuenta de terceros, la Unión Real afirma que el régimen propuesto exige que al menos el 75 % de los buques gestionados se encuentren bajo bandera belga. Asimismo señala que es normal que los gestores tengan derecho a una imposición a tanto alzado diferente de la que se aplica a los armadores, ya que los gestores no realizan el mismo trabajo y no corren los mismos riesgos que los armadores.

#### 3.2. Observaciones del *Zentralverband der Deutschen Seehafenbetriebe*

(75) Por carta de 3 de julio de 2003, la *Zentralverband der Deutschen Seehafenbetriebe* (Federación de Empresas Portuarias Alemanas) transmitió sus observaciones a la Comisión. Esta Federación opina que las ayudas al transporte marítimo no deben conducir a distorsiones de competencia intracomunitarias en el sector del remolcado, y señala que la competitividad de las diferentes plazas portuarias de Europa depende, en una medida significativa, de los gastos de remolcado. La Federación afirma que el desarrollo de la competencia entre las empresas de remolcado en un mismo puerto y entre puertos es deseable, ya que contribuye a mantener la competitividad de las diferentes plazas portuarias. No obstante, por deseable que resulte, esta competencia debe ejercerse bajo condiciones similares.

(76) La Federación lamenta que el régimen fiscal a tanto alzado se aplique a las empresas de remolcado belga. De manera general, opina que los regímenes de reducción de cargas salariales a favor de empresas de remolcado no son compatibles con las Directrices comunitarias. En resumen, la Federación solicita que todos los regímenes de ayudas en favor del sector del remolcado se declaren incompatibles con el mercado común.

#### 3.3. Observaciones de la *Handelskammer Hamburg*

(77) Por carta de 18 de julio de 2003, la *Handelskammer Hamburg* (Cámara de Comercio de Hamburgo) le transmitió a la Comisión sus observaciones en calidad de representante de toda la economía de Hamburgo y de sus empresas.

- (78) La Cámara de Comercio expresa su temor de que el régimen fiscal belga a tanto alzado en función del arqueo desvirtúe la competencia no sólo entre las empresas de remolcado sino también entre los puertos de Europa del Norte. La cámara opina que las Directrices comunitarias no deben afectar a las actividades de navegación en aguas interiores, en el interior y en las inmediaciones de los puertos marítimos. Por ello solicita que el procedimiento de investigación formal se haga extensivo a la aplicación del régimen al sector del remolcado.

### 3.4. Observaciones de la empresa Bugsier

- (79) Por carta de 2 de junio de 2003, la empresa *Bugsier Rederei- und Bergungs- Gesellschaft mbH* le transmitió a la Comisión sus observaciones en calidad de parte interesada, solicitando que se tenga en cuenta toda su correspondencia enviada a la Comisión entre 2000 y 2003. En particular, considera que las condiciones previstas en la Ley-Programa para el remolcado, en especial el criterio «en el mar con patente marítima», no son suficientes para evitar, dentro de la Comunidad, una competencia desleal en el sector del remolcado portuario, y solicita a la Comisión que haga extensivo el procedimiento formal de investigación a este aspecto de la Ley-Programa.

## 4. COMENTARIOS DE BÉLGICA

- (80) La Comisión envió los siguientes documentos a las autoridades belgas para que presentaran sus comentarios en aplicación del artículo 6, apartado 2, del Reglamento (CE) nº 659/1999:

- las observaciones del *Zentralverband der Deutschen Seehafenbetriebe* por carta de 7 de agosto de 2003,
- las observaciones de la *Handelskammer Hamburg* por carta de 7 de agosto de 2003,
- las observaciones de la empresa *Bugsier Rederei- und Bergungs- Gesellschaft mbH* por carta de 7 de agosto de 2003,
- las observaciones de la *Union Royale des Armateurs Belges* por carta de 17 de septiembre de 2003.

- (81) La Comisión no recibió ningún comentario por parte de las autoridades belgas sobre las observaciones enviadas.

- (82) Por carta de 7 de mayo de 2003, las autoridades belgas enviaron a la Comisión sus comentarios sobre la decisión de la Comisión, de 19 de marzo de 2003, de incoar el procedimiento de investigación formal contra algunos aspectos de las medidas fiscales previstas en favor del transporte marítimo.

### 4.1. Régimen fiscal a tanto alzado en favor de los armadores

#### 4.1.1. Tipo bajo por encima de las 40 000 toneladass para el régimen fiscal a tanto alzado<sup>(23)</sup>

- (83) En su decisión de 19 de marzo de 2003, la Comisión se propuso averiguar, aun cuando las Directrices comunitarias sobre las ayudas al transporte marítimo<sup>(24)</sup> no prohíben en principio introducir un tipo de 0,05 EUR por tramo de 100 toneladass superior a las 40 000 toneladass, si esta ayuda podría conducir a una distorsión de competencia intracomunitaria. En efecto, ninguno de los regímenes fiscales a tanto alzado anteriormente aprobados por la Comisión había previsto medidas tan favorables para los buques de más de 40 000 toneladass. Además, la Comisión se esforzó por mantener los tipos fiscales de los diferentes regímenes aprobados anteriormente dentro de límites relativamente reducidos, como se muestra en el cuadro 1, para asegurar un alto grado de convergencia de los diferentes regímenes fiscales a través de la Comunidad.

- (84) Bélgica señala que este tipo no es de por sí contrario a las Directrices comunitarias. Además, las autoridades belgas indican que el objetivo de esta medida no es instaurar una distorsión de competencia intracomunitaria, sino promover el regreso a la bandera belga de los barcos bajo control belga cuyo arqueo supere las 40 000 toneladass.

- (85) Las autoridades belgas recuerdan que los barcos de más de 40 000 toneladass sólo representan el 4,5 % de la flota mundial, es decir 1 257 unidades. De estos buques sólo 143 se encuentran registrados en la Comunidad, es decir el 11,38 %. La mayor parte de estos últimos (108 buques, o el 75,52 % de la flota «europea» de más de 40 000 toneladass) se encuentran registrados en Grecia. Teniendo en cuenta el número limitado de estos buques, las autoridades belgas suponen que los demás Estados miembros no han introducido hasta ahora medidas específicas para este tipo de buques.

- (86) No obstante, Bélgica ha querido atraer bajo su bandera a los barcos de gran capacidad, concediendo un tipo adaptado, entre otras cosas, a sus particularidades. Las autoridades belgas señalan que la carga fiscal, incluso después de la introducción del régimen fiscal a tanto alzado previsto por Bélgica representa aún 2, o incluso 2,5, veces el total de los impuestos aplicados en países terceros que disponen de banderas de conveniencia, o en países como Malta y Chipre. Sobre estos últimos, las autoridades belgas afirman que la adhesión de estos países a la Unión Europea tendrá más posibilidades de provocar una distorsión de competencia de lo que lo haría la introducción en Bélgica de un tipo específico adaptado a los barcos de gran tonelaje.

<sup>(23)</sup> Art. 119, apartado 1, de la Ley-Programa.

<sup>(24)</sup> Versión antigua (DO C 205 de 5.7.1997, p. 5).

(87) Según las autoridades belgas, el hecho de que los demás Estados miembros no hayan mostrado un interés específico por los buques de gran capacidad, probablemente a causa del número reducido o nulo de buques de este tipo relacionados con estos Estados miembros, no tendría por qué impedir que Bélgica aplique una política diferente en este terreno.

(88) Por último, las autoridades belgas hacen referencia a las Directrices comunitarias que establecen al final del párrafo segundo de su punto 3.1 que «la mejor solución parece ser la creación de condiciones que permitan a los armadores una competencia más leal con los pabellones de conveniencia».

*4.1.2. Cobertura por el régimen fiscal a tanto alzado de los beneficios de determinadas actividades sin relación directa con la actividad de transporte*

(89) Al establecer la lista de las actividades subvencionables recogidas en la respuesta enviada a la Comisión el 5 de diciembre de 2002, Bélgica se inspiró en los siguientes elementos:

- el comentario de la OCDE relativo al modelo de acuerdo fiscal sobre la renta y la fortuna; en particular el comentario relativo al artículo 8: «navegación marítima y aérea»,
- los regímenes fiscales sobre el arqueo instaurados por los Países Bajos y el Reino Unido, aprobados por la Comisión en las decisiones de 20 de marzo de 1996 y de 2 de agosto de 2000.

(90) Dado que la lista de las actividades subvencionables se ha inspirado en algunos regímenes existentes, las autoridades belgas consideran que la Comisión deberá concederles el mismo tratamiento que el que les concedió a los demás Estados miembros.

(91) Más concretamente, las autoridades belgas señalan que, respecto a las actividades conexas y temporales que la sociedad emprende para utilizar plenamente al personal y los activos adscritos a la función principal de la sociedad, y siempre que estas actividades sean mínimas en comparación con esta función principal, este texto se inspiró en el régimen fiscal a tanto alzado en función del arqueo del Reino Unido<sup>(25)</sup>.

(92) En lo que respecta a la venta de productos no destinados al consumo a bordo, tales como los artículos de lujo y la prestación de servicios sin relación directa con el transporte marítimo, como las apuestas, los juegos de mesa y los casinos, así como las excursiones para los pasajeros, las

autoridades belgas afirman que la descripción de la medida se inspiró también en el régimen fiscal a tanto alzado en función del arqueo del Reino Unido.

(93) En lo que respecta a la publicidad y la mercadotecnia, las autoridades belgas afirman que los puntos 7 y 8 del comentario relativo al modelo de acuerdo fiscal de la OCDE incluyen la publicidad y la propaganda comercial entre las actividades complementarias asociadas a la explotación directa de buques<sup>(26)</sup>.

(94) En lo que respecta a los ingresos de inversión a corto plazo del capital de explotación, a la actividad de corretaje marítimo<sup>(27)</sup> por cuenta de sus propios buques y a la enajenación de los activos de explotación, tales como el inmobiliario que sirve para la gestión y los medios de explotación utilizados para cargar y descargar los barcos explotados, las autoridades belgas se basaron en la exposición de motivos<sup>(28)</sup> relativa al régimen fiscal neerlandés a tanto alzado en función del arqueo<sup>(29)</sup>.

*4.1.3. Disposiciones dirigidas a permitir la deducción, sobre el impuesto determinado a tanto alzado en función del arqueo, de las pérdidas de las demás divisiones que no hubiesen podido dudarse de los beneficios de cualquier otra división de la sociedad*

(95) El Derecho fiscal belga en materia de impuesto de sociedades establece que este se aplica al importe total de los beneficios de las empresas. Esto implica la compensación de los beneficios y las pérdidas sobre un mismo ejercicio fiscal entre todas las divisiones y/o establecimientos de la empresa.

- (26) «7. Las empresas de navegación marítima [...] se dedican a menudo a actividades complementarias, más o menos estrechamente relacionadas con la explotación directa de los buques [...]. Aunque no procede enumerar aquí todas las actividades auxiliares que pueden acogerse a esta disposición, resulta no obstante útil ofrecer algunos ejemplos.
8. La disposición se aplica en particular a las siguientes actividades:  
[...]  
c) la publicidad y la propaganda comercial;  
[...]

(27) También denominada «cargadoor» en neerlandés.  
(28) Tweede Kamer der Staten-Generaal, vergaderjaar 1995-1996, 24 482, nº 3. Traducción no oficial realizada por la administración belga del extracto neerlandés de la exposición de motivos: «Para la aplicación de este artículo, los beneficios procedentes de la navegación marítima incluyen los beneficios obtenidos de actividades directamente relacionadas con la explotación de los buques arriba mencionados. Se incluyen en estas actividades la carga y la descarga del armador por su cuenta, así como las actividades de corretaje marítimo ejercidas por su cuenta. Estas actividades directamente relacionadas sólo serán consideradas por el régimen si se ejercen en beneficio de los buques explotados por el contribuyente. Asimismo, se considera directamente relacionada la enajenación de bienes, siempre y cuando éstos se utilicen durante la explotación por parte del contribuyente. Esto afecta no sólo a los buques explotados por el contribuyente, sino también, por ejemplo, a los edificios en los que se localice la gestión y los activos de empresa utilizados para la carga y descarga de los buques.».

(29) Decisión de la Comisión de 20 de marzo de 1996, asunto N 738/95.

- (96) Las autoridades belgas recuerdan que el régimen a tanto alzado no determina el impuesto a tanto alzado en función del arqueo, sino los beneficios imponibles procedentes de la navegación marítima.
- (97) Además, las autoridades belgas consideran que la posición adoptada por la Comisión conduciría a una discriminación entre empresas belgas, teniendo en cuenta que las empresas que no tienen división marítima pueden compensar las pérdidas sufridas a lo largo del año en algunas divisiones con los beneficios de otras divisiones, mientras que estas pérdidas no pueden deducirse del beneficio determinado en función del arqueo.

#### *4.1.4. Reducción del 50 % para los buques de menos de 5 años, y del 25 % para los que tengan entre 5 y 10 años*

- (98) Las autoridades belgas afirman que las Directrices comunitarias no promulgan ninguna regla sobre los tipos aplicables que los Estados miembros están autorizados a introducir en regímenes fiscales a tanto alzado, ni sobre la posibilidad de introducir incentivos para los barcos nuevos. El hecho de que los demás regímenes anteriormente aprobados no establezcan esta reducción no puede impedir, según las autoridades belgas, que Bélgica introduzca un incentivo de este tipo.
- (99) La Comisión señala en su decisión de 19 de marzo de 2003 que por experiencia sabe que los buques con más años tienen mayor propensión a ser registrados bajo banderas de conveniencia. Las autoridades belgas afirman que estos argumentos se contradicen con la realidad y que no tienen fundamento, según el extracto del informe *El Transporte Marítimo en 2002* <sup>(30)</sup> que adjuntan como anexo a su carta de 7 de mayo de 2003.

### **4.2. Medidas fiscales fuera del régimen fiscal a tanto alzado en favor de los armadores**

#### *4.2.1. Régimen de amortización acelerada*

- (100) Según las autoridades belgas, el régimen de amortización acelerada se instauró en 1951 y ya ha sufrido varias modificaciones, la última con fecha de 1996. Por tanto, este régimen data de una época que precede a la firma del Tratado. Este régimen se transcribió en un texto legislativo a través de la Ley-Programa de 2 de agosto de 2002, para ofrecerle una mayor seguridad jurídica.

<sup>(30)</sup> Informe de la Secretaría de la UNCTAD, UNCTAD/RMT/2002, publicación de las Naciones Unidas, nº de venta E.02.II.D.23 ISBN 92-1-112571-5 ISSN 0566-7682

- (101) Las autoridades belgas le presentaron a la Comisión algunos elementos que demuestran que el régimen existía antes de la entrada en vigor del Tratado el 1 de enero de 1958. De hecho, las autoridades belgas presentaron, como anexo a su carta de 7 de mayo de 2003, una instrucción interna del Ministerio de Hacienda, con fecha de 24 de agosto de 1951 que establece las modalidades de aplicación del régimen de amortización específica para los buques, así como una carta del Ministerio de Hacienda al sindicato general de armadores con fecha de 13 de enero de 1967, que indica que el citado régimen aún se seguía aplicando.

#### *4.2.2. Reducción del pago de derechos de registro de las hipotecas sobre buques no destinados al transporte marítimo*

- (102) Los incentivos fiscales pueden aceptarse de manera general siempre que se limiten a las actividades de transporte marítimo. Las autoridades belgas opinan que la reducción de los derechos de registro para los buques de transporte marítimo sería compatible con la sección 3.1 de las Directrices comunitarias, si la citada medida resultase una ayuda en el sentido del Tratado.
- (103) Las autoridades belgas indicaron que la introducción de esta medida se vio motivada principalmente por la ausencia de tasas similares para el registro de hipotecas sobre buques en los Países Bajos y en el Gran Ducado de Luxemburgo. Según las autoridades, la ausencia de esta tasa en dos países limítrofes con Bélgica situaría a la flota belga en una posición desfavorable en términos de competitividad.

#### *4.2.3. Régimen aplicable a los gestionarios por cuenta de terceros* <sup>(31)</sup>

- (104) En respuesta a las observaciones expresadas por la Comisión en la decisión de 19 de marzo de 2003, las autoridades belgas indican, haciendo referencia a la exposición de motivos que acompaña al proyecto de Ley-Programa, que el régimen fiscal a tanto alzado se instauró para hacer más competitiva la gestión técnica de los buques y para constituir tripulaciones disponibles para los buques en base a un contrato de gestión. Según las autoridades belgas, para estas actividades existe un amplio mercado en el que Bélgica sólo ocupa hasta ahora una parte extremadamente reducida.

- (105) Según las autoridades belgas, las Directrices comunitarias hacen referencia explícita al traslado de las actividades anexas (como la gestión de los buques) a países terceros (párrafo quinto del punto 1.2), lo que se traduce en pérdidas de empleo aún más importantes, tanto en mar como en tierra. La Ley-Programa establece que al menos el 75 % de los buques gestionados deberán estar inscritos en el registro belga de buques. Las autoridades belgas señalan

<sup>(31)</sup> Artículo 124 de la Ley-Programa.

que para el régimen fiscal a tanto alzado en favor de empresas de transporte marítimo no existe ninguna condición semejante. Para poder beneficiarse de este régimen, los gestorios no pueden ejercer ninguna otra actividad diferente de la gestión de buques.

- (106) Además, las autoridades belgas reconocen que el mismo buque puede llegar a considerarse dos veces: una vez por parte del armador y una vez por parte del gestor, para determinar el impuesto a tanto alzado. Como se trata de personas jurídicas distintas, que ejercen actividades diferentes, las autoridades belgas consideran que es normal que en este caso se determinen y se graven rentas diferentes. De hecho, según las autoridades belgas, la aplicación de tipos diferentes se justifica por la constatación siguiente: actividades diferentes dan derecho a una remuneración diferente.

## 5. APRECIACIÓN DE LA AYUDA

### 5.1. Existencia de una ayuda en el sentido del Tratado CE

- (107) En virtud del artículo 87, apartado 1, del Tratado, son incompatibles con el mercado común, en la medida en que afecten a los intercambios entre Estados miembros, las ayudas otorgadas por los Estados o mediante fondos estatales, bajo cualquier forma, que falseen o amenacen falsear la competencia, favoreciendo a determinadas empresas o producciones.
- (108) A través de la fiscalidad a tanto alzado en función del arqueo, las autoridades belgas pretenden conceder ventajas a algunas empresas por medio de fondos estatales. Estas subvenciones amenazan falsear la competencia y podrían afectar a los intercambios entre los Estados miembros. Por estas razones, las diferentes medidas en cuestión que fueron sometidas al procedimiento de investigación formal constituyen ayudas estatales en el sentido del artículo 87, apartado 1, del Tratado.
- (109) El régimen de amortización acelerada en favor de los buques, que ofrece reglas de amortización aún más generosas que las previstas por los artículos 61 a 64 del Código belga del impuesto sobre la renta de 1992, es específico en la medida en que se limita a una familia limitada de activos. La medida constituye efectivamente una ayuda estatal en el sentido del artículo 87, apartado 1, del Tratado.
- (110) A continuación resulta conveniente comprobar si la tasa de registro por la constitución de una hipoteca sobre buques y barcos constituye una ayuda. Las autoridades belgas no han proporcionado elementos que demuestren que esta tasa de registro constituye un caso único en la Comunidad, o que el conjunto de los demás Estados miembros no dispone de un impuesto equivalente para el registro de una hipoteca sobre un buque.

(111) Además, la Comisión señala que esta tasa de registro se paga para las hipotecas contraídas sobre bienes inmobiliarios y que el régimen en cuestión no se limita a los buques, independientemente de que se utilicen para el transporte marítimo o para la navegación interior. La Comisión señala que la lógica del sistema de tasas del registro de hipotecas incluye la aplicación de derechos de registro proporcionales al importe de la hipoteca, sea cual fuere el tipo de activos sobre el que trate la hipoteca en cuestión.

(112) La Comisión opina por tanto que la supresión, o la fuerte reducción, de este impuesto sólo para una parte de los sectores de actividad en cuestión constituye una ayuda estatal en el sentido del artículo 87, apartado 1, del Tratado, ya que el régimen perdura para el resto de las actividades afectadas por el registro de hipotecas. Además, al no beneficiarse de esta reducción las demás clases de activos diferentes de los buques, sólo se ve afectada por esta medida una categoría de activos. Por tanto, esta medida no podría asimilarse a una medida general.

(113) Por último, el régimen fiscal a tanto alzado en favor de los gestorios por cuenta de terceros es específico, al igual que el régimen que favorece a los armadores. Por tanto constituye una ayuda en el sentido del artículo 87, apartado 1, del Tratado.

(114) Además, la Comisión recuerda que el carácter de ayuda estatal en el sentido del artículo 87, apartado 1, del Tratado se comprobó en la decisión de 19 de marzo de 2003. Las autoridades belgas no impugnaron esta apreciación en los comentarios que transmitieron sobre la citada decisión.

(115) De manera general, la Comisión considera que las ayudas sometidas al procedimiento de investigación formal son además ilegales en la medida en que, tras la promulgación del Real Decreto de 7 de mayo de 2003, ya no existe ningún obstáculo jurídico o administrativo a su aplicación, incluso en ausencia de concesión real de beneficios. La Comisión lamenta que Bélgica haya aplicado estas medidas sin previa aprobación por su parte.

### 5.2. Base jurídica

(116) En virtud del artículo 87, apartado 3, letra c), las ayudas destinadas a facilitar el desarrollo de algunas actividades o sectores económicos pueden considerarse compatibles con el mercado común, siempre y cuando no alteren las condiciones de los intercambios en una medida contraria al interés común. La Comisión considera el artículo 87, apartado 3, letra c), como la base jurídica apropiada aplicable en este caso específico.

(117) Las ayudas en favor del sector marítimo deberán, en particular, ser examinadas a la luz de las Directrices comunitarias sobre ayudas de Estado al transporte marítimo. Estas Directrices comunitarias definen los sistemas de ayudas estatales que pueden introducirse para apoyar los intereses del sector comunitario del transporte marítimo y para alcanzar objetivos generales tales como:

- proteger el empleo comunitario (al mismo tiempo en el mar y en tierra),
- mejorar la seguridad,
- preservar los conocimientos técnicos marítimos en la Comunidad y desarrollar las competencias marítimas.

(118) Dado que ya se han aplicado las medidas examinadas en el procedimiento de investigación formal, conviene basarse en el texto vigente en la fecha de entrada en vigor de las diferentes medidas. Así pues, la Comisión ha procedido a analizar la compatibilidad de todas las medidas fiscales examinadas, basándonos en las Directrices comunitarias en vigor, es decir las publicadas el 17 de enero de 2004<sup>(32)</sup>. Por otra parte, las nuevas Directrices no difieren sensiblemente de las antiguas en lo que respecta a las medidas de ayuda relativas a la fiscalidad de las empresas<sup>(33)</sup>, salvo en lo relativo al tratamiento de los gestorios de buques por cuenta de terceros. Cuando podían verse afectados por las medidas examinadas sectores diferentes al del transporte marítimo, la Comisión ha recurrido a los textos comunitarios aplicables a las ayudas estatales en estos sectores.

### 5.3. Análisis de las medidas derivadas del régimen fiscal a tanto alzado

(119) Con carácter preliminar, la Comisión toma buena nota de las observaciones realizadas por diferentes partes interesadas sobre la necesidad de ampliar el procedimiento de investigación formal a la aplicación de las medidas fiscales en el sector del dragado. La Comisión recuerda que este aspecto de la Ley-Programa no puede ser objeto de la presente decisión dado que la decisión de abrir el procedimiento de investigación formal no trataba sobre este aspecto. Cabe recordar que, de hecho, la Comisión había considerado en la decisión de apertura del procedimiento que las condiciones previstas por la Ley-Programa eran suficientes para apartar del beneficio de las ventajas

fiscales cualquier actividad de remolcado que no se ajustase a la definición del transporte marítimo. Esta apreciación fue cuestionada por diversas partes interesadas, aun no estando invitadas por la decisión de 19 de marzo de 2003 a hacer observaciones sobre este aspecto de la Ley-Programa. La Comisión se propone tratar este aspecto de la Ley-Programa en otra decisión a partir de un estudio más profundo de los efectos de la Ley-Programa en el sector del remolcado en Bélgica.

(120) En función de las observaciones transmitidas por las diferentes partes interesadas y de los comentarios formulados por las autoridades belgas, la Comisión examina sucesivamente los siete puntos sobre los cuales abrió el 19 de marzo de 2003 el procedimiento de investigación formal.

#### 5.3.1. Tipos para los barcos de más de 40 000 toneladas.

(121) La Comisión señala en primer lugar que las autoridades belgas se comprometieron a no aplicar el tipo de 0,05 EUR mientras que la Comisión no se hubiese pronunciado sobre su compatibilidad con el mercado común al finalizar el procedimiento de investigación formal. Por tanto, esta medida no ha sido aplicada.

(122) La Comisión señala además que ninguno de los regímenes fiscales a tanto alzado en función del arqueo anteriormente aprobados por la Comisión había previsto un tratamiento específico para los buques de muy gran capacidad y que las Directrices comunitarias dejan un margen de apreciación sobre el nivel aceptable de los tipos adscritos al régimen fiscal a tanto alzado. Además, la Comisión no tiene experiencia suficiente sobre estos regímenes para saber si los tipos han resultado lo suficientemente atractivos para incentivar a los armadores a repatriar de una bandera de un país tercero hacia una bandera comunitaria los barcos de gran tonelaje, como los contemplados para el tipo de 0,05 EUR.

(123) La Comisión considera incompatible con el mercado común el proyecto de las autoridades belgas de aplicar también el tipo especial de 0,05 EUR para los buques de más de 40 000 toneladas a buques que ya se encuentran bajo bandera de uno de los Estados miembros. El objetivo de las líneas directrices consiste sobre todo en reforzar la flota comunitaria, creando así sobre todo empleo en la Comunidad y asegurando, entre otras cosas, que los buques estén sujetos a las reglas comunitarias en materia de seguridad. Resulta evidente que este objetivo ya se cumple si el buque ya está bajo bandera de uno de los Estados miembros.

(124) Conviene evitar además que algunos armadores intenten beneficiarse del tipo de 0,05 EUR repatriando sus barcos de bandera comunitaria hacia la bandera belga, haciendo los transitar temporalmente bajo la bandera de un país

<sup>(32)</sup> Véase la nota 4.

<sup>(33)</sup> Véase la sección 3.1 de las Directrices comunitarias.

tercero. Esta es la razón por la que, para asegurar que la introducción del tipo de 0,05 EUR no suponga ningún rebanderamiento intracomunitario, la Comisión considera necesario imponer, para los barcos procedentes de registros de países terceros, un plazo mínimo de 5 años durante el cual un buque repatriado bajo la bandera belga deberá haber estado anteriormente registrado bajo una bandera no comunitaria. Esta condición permitirá así alcanzar el objetivo expuesto en las Directrices comunitarias para transferir los buques controlados por armadores comunitarios y registrados bajo bandera de países terceros a los registros marítimos comunitarios, al tiempo que elimina el riesgo de afectar a los intercambios intracomunitarios.

- (125) Así la Comisión considera compatible con el mercado común la introducción de un tipo de 0,05 EUR por tramo de 100 toneladas superior a 40 000 toneladas, tal como establece el artículo 119, apartado 1, de la Ley-Programa de 2 de agosto de 2002, a condición de que los buques en cuestión sean nuevos o hayan estado registrados como mínimo durante los últimos cinco años bajo una bandera no comunitaria. Si esta condición no se comprueba, la Comisión considerará la medida incompatible con el mercado común. En efecto, si no se aplican estas garantías existe un riesgo importante de que el tipo de 0,05 EUR anteriormente citado suponga distorsiones de competencia en los intercambios intracomunitarios.

### 5.3.2. Cobertura por el régimen fiscal a tanto alzado de los beneficios procedentes de algunas actividades

- (126) La Comisión señala en primer lugar que las actividades que han sido objeto de la apertura del procedimiento de investigación formal proceden de una lista proporcionada por las autoridades belgas en su respuesta a la Comisión con fecha de 5 de diciembre de 2002. Como recordaban las autoridades belgas en su carta de 7 de mayo de 2003, para elaborar esta lista indicativa Bélgica se inspiró en el modelo de acuerdo fiscal de la OCDE relativo a la renta y a la fortuna, y en los regímenes denominados de tasa sobre el arqueo instaurados por los Países Bajos y por el Reino Unido.

- (127) La Comisión señala que en la lista de las actividades afectadas por la apertura del proceso figuran a la vez actividades generadoras de rentas, respecto a las que es completamente pertinente la cuestión de si son subvencionables o no, y actividades únicamente generadoras de cargas para los armadores, respecto a las que esta cuestión no parece pertinente. En efecto, estas últimas actividades se encuentran intrínsecamente asociadas a actividades de transporte marítimo y, por tanto, la lógica del sistema lleva a incluir las cargas que ocasionan en el perímetro contable que sirve para calcular los beneficios sometidos al régimen fiscal a tanto alzado, entre otros fines, para que tales cargas no se utilicen eventualmente deduciéndolas de los beneficios calculados para posibles actividades no subvencionables.

### 5.3.2.1. Las actividades anexas y temporales

- (128) En lo que respecta a las actividades anexas y temporales «que la empresa emprende para utilizar plenamente el personal y los activos adscritos a la función principal de la sociedad, y siempre que estas actividades sean mínimas en comparación con esta función principal», la Comisión señala que las autoridades belgas no han aportado ningún argumento que demuestre que estas actividades resultan indispensables o intrínsecamente asociadas a las actividades de transporte marítimo. Las autoridades belgas no han precisado tampoco en qué límite y bajo qué condiciones podrían entrar a este título en el perímetro de la imposición a tanto alzado algunas actividades de naturaleza no subvencionable.

- (129) La Comisión opina, por tanto, que tales actividades, al no poder entrar en una de las categorías de actividades subvencionables, constituyen actividades no subvencionables. La Comisión recuerda la posición constante que ha mantenido en sus últimas decisiones con respecto a actividades no subvencionables para evitar cualquier abuso en la aplicación de los regímenes a favor del transporte marítimo.

- (130) Por último, la Comisión considera que la ausencia de límites y de reglas claras para hacerse cargo de estas actividades anexas y temporales puede constituir una fuente potencial significativa de desvío del objetivo inicial del régimen.

- (131) Por todas las razones anteriormente expuestas, la Comisión considera que la cobertura de estas actividades por el régimen fiscal a tanto alzado no es compatible con el mercado común.

### 5.3.2.2. La venta de productos y de servicios no destinados a ser consumidos a bordo

- (132) Conviene comprobar aquí si la venta de productos no destinados al consumo a bordo, tales como artículos de lujo, o la prestación de servicios sin relación directa con el transporte marítimo, tales como las apuestas, los juegos de mesa y los casinos, así como las excursiones para los pasajeros, pueden considerarse subvencionables.

- (133) En sus anteriores decisiones, para mantener un entorno equitativo de la competencia dentro de la Comunidad con arreglo a los objetivos de las Directrices comunitarias, la Comisión adoptó como política constante no incluir en los regímenes fiscales a tanto alzado la venta de artículos, o la

prestación de servicios, que no estuviesen directamente relacionados con el transporte marítimo de pasajeros. La Comisión consideró que la venta de artículos de lujo y las apuestas, los juegos de mesa y los casinos a bordo de barcos subvencionables no podían estar intrínsecamente relacionados con el transporte marítimo de pasajeros, y que, por tanto, estas actividades no podían ser subvencionables. Según esta lógica, estas actividades quedaron explícitamente excluidas del régimen fiscal a tanto alzado irlandés<sup>(34)</sup>, finlandés<sup>(35)</sup> y francés<sup>(36)</sup>.

- (134) La Comisión considera que las autoridades belgas no pueden valerse de textos de aplicación relativos a un régimen fiscal de un Estado miembro cuando los citados textos no han sido objeto de una notificación a la Comisión y no han sido mencionados en la decisión de la Comisión que aprueba el régimen en cuestión. En otros términos, un Estado miembro no podría invocar la existencia de ayudas ilegales, supuesta o real, en otro Estado miembro para justificar la compatibilidad de ayudas análogas en su propio territorio.
- (135) En virtud de las consideraciones anteriores, la Comisión opina que la inclusión de la venta de productos y de servicios no destinados a ser consumidos a bordo por el régimen fiscal a tanto alzado no es compatible con el mercado común.

### 5.3.2.3. La publicidad y la mercadotecnia

- (136) Conviene distinguir si las actividades de publicidad y de mercadotecnia constituyen una carga para el armador (prestación ofrecida por un tercero) o una fuente de ingresos (prestación ofrecida por el armador).
- (137) Cuando constituyen cargas relacionadas con el transporte marítimo (gastos de publicidad y de mercadotecnia en favor de las propias actividades de la compañía), la publicidad y la mercadotecnia deben entrar en el perímetro del régimen fiscal a tanto alzado. En efecto, en este caso específico, las actividades de publicidad y de mercadotecnia constituyen actividades subvencionables, en el sentido de que no generan ingresos para la compañía marítima.
- (138) Cuando las actividades de publicidad y de mercadotecnia son fuentes de recursos para la compañía marítima, conviene comprobar si se encuentran intrínsecamente relacionadas con la actividad de transporte marítimo. Por

ejemplo, la Comisión opina, teniendo en las Directrices comunitarias, que sólo las actividades directamente asociadas al transporte marítimo pueden optar a los regímenes fiscales a tanto alzado y que las «actividades que no tienen nada que ver con los transportes marítimos» no pueden hacerlo. La venta de espacios publicitarios a bordo de buques de pasajeros constituye una actividad normal de una empresa que efectúa el transporte marítimo de pasajeros. En un caso así, la inclusión de esta actividad en el régimen fiscal a tanto alzado puede considerarse compatible con el mercado común. Por el contrario, cuando las actividades de publicidad y de mercadotecnia constituyen actividades anexas de la compañía marítima no directamente asociadas a sus prestaciones de transporte marítimo, la Comisión opina entonces que no pueden considerarse subvencionables.

### 5.3.2.4. Las rentas de inversión a corto plazo del capital de explotación

- (139) A semejanza de lo que ocurre con cualquier empresa comercial, las rentas procedentes de la colocación a corto plazo de la tesorería de explotación en una compañía marítima de transporte son resultado de una gestión financiera normal. Además, estas rentas pueden resultar ciertamente importantes para las empresas marítimas que experimentan una fuerte estacionalidad de sus actividades.
- (140) La inversión de la tesorería corriente en inversiones monetarias a corto plazo constituye una actividad normal directamente relacionada con la actividad principal de la compañía marítima. Así pues, la Comisión considera que estas rentas son subvencionables siempre que correspondan a los productos financieros de la tesorería corriente normal de la compañía marítima en relación con la realización de actividades subvencionables. En caso de que los productos financieros procedan de liquideces excepcionales de la compañía marítima, de inversiones a largo plazo o incluso de la tesorería procedente de actividades no subvencionables, la Comisión considera que dichos productos no podrán acogerse al régimen fiscal a tanto alzado.

- (141) Por tanto, la Comisión considera compatible con el mercado común la inclusión de las rentas de inversión a corto plazo del capital de explotación, cuando dichas rentas correspondan a los productos financieros de la tesorería corriente normal de la compañía marítima, procedente de la realización de actividades subvencionables.

### 5.3.2.5. La actividad de corretaje marítimo por cuenta de sus propios buques

- (142) La actividad de corretaje marítimo consiste en buscar cargamentos en una plaza portuaria por cuenta de un armador, y en proteger los intereses de este último. La actividad de corretaje marítimo por cuenta propia consiste en buscar, en una plaza portuaria, cargamentos adicionales para completar el cargamento de los propios buques.

<sup>(34)</sup> Decisión de la Comisión de 11 de diciembre de 2002, asunto N 504/02. Véase en particular el punto 29.

<sup>(35)</sup> Decisión de la Comisión de 16 de octubre de 2002, asunto N 195/02. Véase en particular la sección 2.8.2.

<sup>(36)</sup> Decisión de la Comisión de 13 de mayo de 2003, asunto N 737/02. Véase en particular el punto 26.

- (143) Las autoridades belgas afirmaron haberse basado en la exposición de motivos de la Ley neerlandesa que introduce el régimen fiscal en función del arqueo<sup>(37)</sup>. La Comisión recuerda que no podrá aceptar este argumento para demostrar el carácter subvencionable de esta actividad.
- (144) No obstante, la Comisión señala que esta actividad no genera ingresos para la compañía marítima, en la medida en que constituye una actividad normal para un armador que intenta encontrar para sus buques el máximo de cargamentos. De hecho, esta actividad no aporta ningún valor añadido, generador de volumen de negocios, para los clientes existentes del armador y no puede dar lugar a una remuneración específica por parte de los nuevos clientes identificados para completar un cargamento. Se trata de una actividad normal de un armador preocupado por rentabilizar sus activos.
- (145) Por las razones anteriores, la Comisión considera compatible con el mercado común la inclusión, en el régimen fiscal a tanto alzado, de la actividad de corretaje marítimo por cuenta propia.

#### 5.3.2.6. La enajenación de los activos de explotación

- (146) La enajenación de los activos de explotación, tales como los equipos de explotación utilizados por cuenta propia para cargar y descargar los buques explotados, puede considerarse como una actividad directamente asociada al transporte marítimo, al igual que las plusvalías sobre barcos se incluyen históricamente en el perímetro de un régimen fiscal a tanto alzado, cuando recogen proporcionalmente el tiempo pasado bajo el régimen fiscal a tanto alzado.
- (147) En contrapartida, no ocurre lo mismo con las plusvalías sobre edificios de oficinas que no están adscritos por naturaleza al transporte marítimo. De hecho, estos activos pueden ser utilizados por cualquier otro tipo de empresa. En caso de que la enajenación no se aplique a un bien cuya naturaleza lo destine a las actividades de transporte marítimo, las plusvalías de esta venta no podrán integrarse en el régimen fiscal a tanto alzado.
- (148) Por tanto, es compatible con el mercado común la inclusión de plusvalías relativas sólo a bienes cuya naturaleza los destina a las actividades de transporte marítimo.

#### 5.3.2.7. Conclusiones sobre el carácter subvencionable de las diferentes actividades examinadas

- (149) En conclusión, la Comisión considera incompatible con el mercado común la inclusión en el régimen fiscal a tanto alzado de las siguientes actividades:

- las actividades anexas y temporales,
- la venta de productos no destinados al consumo a bordo, tales como los artículos de lujo, y la prestación de servicios sin relación directa con el transporte marítimo, como por ejemplo las apuestas, los juegos de mesa y los casinos, así como las excursiones para los pasajeros,
- las rentas de inversión cuando no correspondan a la remuneración de la tesorería corriente de la empresa,
- la publicidad y la mercadotecnia, cuando no correspondan a la venta de espacios publicitarios a bordo de buques subvencionables,
- la actividad de corretaje marítimo por cuenta de buques de terceros,
- la enajenación de los activos de explotación cuando su naturaleza no los destina al transporte marítimo.

- (150) Por el contrario, la Comisión considera compatible con el mercado común la inclusión en el régimen fiscal a tanto alzado de las siguientes actividades:
- las rentas de inversión a corto plazo del capital de explotación, siempre que correspondan a la remuneración de la tesorería corriente de la empresa,
  - la publicidad y el marketing, siempre que correspondan a la venta de espacios publicitarios a bordo de buques subvencionables,
  - la actividad de corretaje marítimo por cuenta de los propios buques,
  - la enajenación de los activos de explotación cuando su naturaleza los destina al transporte marítimo.

#### 5.3.3. Deducción sobre el impuesto a tanto alzado de las pérdidas de otras divisiones

- (151) La Comisión recuerda que en sus decisiones anteriores insistió en establecer medidas anti-abuso (también denominadas medidas de delimitación o «ring-fencing») para evitar que actividades no subvencionables se beneficien de las medidas inicialmente reservadas al transporte marítimo. Estas medidas de delimitación resultan esenciales para evitar que los mecanismos de protección de la industria comunitaria del transporte marítimo pierdan su credibilidad y, por consiguiente, su justificación con arreglo al Derecho comunitario si se hacen extensivos a actividades no sometidas a las presiones de la competencia internacional que sufre el sector del transporte marítimo.

<sup>(37)</sup> Véase la nota 29.

- (152) Por ello, la Comisión considera fundamental mantener una estanqueidad contable perfecta entre las actividades subvencionables y las actividades no subvencionables, para determinar su respectiva fiscalidad. Este principio se ha comprobado en otros regímenes fiscales a tanto alzado aprobados por la Comisión.
- (153) Las autoridades belgas no han conseguido demostrar que la comunicación entre las divisiones marítimas para calcular el beneficio imponible era una necesidad, tanto de cara al sector marítimo como frente a otros sectores afectados.
- (154) Además, la Comisión no comprende el argumento avanzado por la *Union Royale des Armateurs Belges*, según el cual se penalizaría<sup>(38)</sup> a aquellas empresas que no hayan aplicado ninguna división. En efecto, las autoridades belgas se comprometieron en su carta de 5 de septiembre de 2002 a que si una compañía realizaba simultáneamente actividades subvencionables y actividades no subvencionables, debería establecer una división contable. Este compromiso constituye para la Comisión la garantía del respeto del principio de estanqueidad contable entre las actividades subvencionables y las actividades no subvencionables. Por tanto, no podría darse el ejemplo citado por la *Union Royale*.
- (155) Al juzgar necesario mantener una división contable estricta entre actividades subvencionables y actividades no subvencionables, la Comisión considera incompatibles con el mercado común las disposiciones previstas en el apartado 2 del artículo 120 de la Ley-Programa, que permiten deducir del impuesto determinado a tanto alzado las posibles pérdidas de las otras divisiones sujetas a impuestos normales.

#### 5.3.4. Reducciones para los buques con menos de 10 años

- (156) La Comisión acepta que la voluntad de las autoridades belgas sea favorecer a los barcos nuevos con el fin de promover una flota más segura y más ecológica. No obstante, señala que ninguno de los regímenes fiscales a tanto alzado en función del arqueo aplicados por los demás Estados miembros, y aprobados por la Comisión, contiene tipos específicos que varíen en función de la edad del buque en cuestión.
- (157) Además, la Comisión señala que, aunque los tipos nominales previstos por Bélgica permiten equiparar el nivel impositivo a otros regímenes aprobados por la Comisión en el pasado en otros Estados miembros, ya no ocurre lo mismo si se aplican reducciones del 25 % o del 50 % a los buques más nuevos. Si se aplicasen estas reducciones, el nivel impositivo en Bélgica resultaría más atractivo que los regímenes que ya se están aplicando en los demás Estados miembros.

<sup>(38)</sup> Véase el punto 70 de la sección 3.1.

- (158) En sus anteriores decisiones, la Comisión se esforzó por obligar a que los regímenes fiscales a tanto alzado convergiesen hacia características comunes y niveles fiscales muy próximos, como muestra el cuadro 1. El hecho de que las Directrices comunitarias no señalen si resulta o no plausible una discriminación positiva en favor de los buques más nuevos, no le retira a la Comisión su margen de apreciación para determinar cuáles son las medidas que pueden generar distorsiones de forma contraria al interés común. La Comisión opina que la introducción de reducciones para los buques cuya edad se encuentra entre 0 y 10 años puede romper el equilibrio obtenido hasta ahora entre los Estados miembros que han introducido un régimen fiscal a tanto alzado. La Comisión considera, pues, que es de interés común no autorizar a algunos regímenes fiscales a tanto alzado a alejarse demasiado de las características de los regímenes aprobados anteriormente y, en particular, a favorecer los buques nuevos.
- (159) Por otra parte, la Comisión considera que no es necesario establecer ventajas suplementarias en favor de los buques más nuevos para contribuir a los objetivos fijados por las Directrices comunitarias.
- (160) Teniendo en cuenta lo anterior, la Comisión considera que las reducciones previstas en el artículo 119, apartado 2, de la Ley-Programa no son compatibles con el mercado común.

#### 5.4. Análisis de las medidas independientes del régimen fiscal a tanto alzado para el transporte marítimo

##### 5.4.1. Régimen de amortización acelerada para los buques no destinados al transporte marítimo

- (161) La Comisión señala en primer lugar que la medida es efectivamente una ayuda en el sentido del artículo 87, apartado 1, del Tratado, ya que constituye una excepción a los artículos 61 a 64 del Código belga del impuesto sobre la renta de 1992, donde se regulan las amortizaciones aceleradas, y ofrece reglas de amortización aun más generosas que las previstas por los citados artículos.
- (162) La Comisión señala que las Directrices comunitarias no prohíben las amortizaciones aceleradas en favor del transporte marítimo. Por el contrario, considera que el régimen en cuestión constituye una medida existente en el sentido del artículo 1, letra b), del Reglamento (CE) nº 659/1999.

(163) No obstante, la Comisión señala que, salvo el transporte marítimo, las diferentes reglas comunitarias aplicables a los diferentes sectores que pueden verse afectados por esta reducción de la tasa de registro, como la pesca<sup>(39)</sup> o el transporte fluvial<sup>(40)</sup>, no permiten otorgar semejantes ayudas.

(164) La Comisión considera que la decisión de 19 de marzo de 2003 que incoa el procedimiento de investigación formal sirve también de invitación a Bélgica para que presente sus comentarios con arreglo al artículo 17, apartado 2, del Reglamento (CE) n° 659/1999.

(165) Teniendo en cuenta la ventaja injustificada que este régimen les procura a los buques que no efectúan actividades subvencionables, la Comisión considera necesario proponer a Bélgica medidas apropiadas en este caso específico, en virtud del artículo 18 del Reglamento (CE) n° 659/1999. De este modo, por la presente Decisión, la Comisión propone a Bélgica las siguientes medidas apropiadas: Bélgica eliminará antes del 30 de junio de 2005 la concesión del régimen especial optativo aplicable a las amortizaciones, como se establece en el artículo 121 de la Ley-Programa, respecto a todos los buques que no realicen actividades subvencionables. Bélgica informará a la Comisión antes del 31 de diciembre de 2004 de su decisión de ajustarse a las citadas medidas apropiadas.

#### *5.4.2. Reducción del pago de las tasas de registro de las hipotecas sobre buques no destinados al transporte marítimo*

(166) Al igual que respecto a la anterior medida examinada, la Comisión señala, que salvo el transporte marítimo, las diferentes reglas comunitarias aplicables a los diferentes sectores que pueden verse afectados por esta reducción de la tasa de registro, como la pesca<sup>(41)</sup> o el transporte fluvial, no permiten la concesión de tales ayudas.

(167) Aunque estas ayudas a la inversión pueden aceptarse según las Directrices comunitarias como señalaba la decisión de la Comisión de 19 de marzo de 2003, no ocurre lo mismo con los buques que no están destinados por su naturaleza al transporte marítimo (remolcadores, dragas, barcos de navegación interior, etc.). Así pues, la Comisión considera que la reducción o la exención del pago de las tasas de registro de hipotecas sobre buques no destinados al transporte marítimo es una ayuda estatal incompatible con el mercado común.

<sup>(39)</sup> Véanse las líneas directrices para el examen de las ayudas estatales en el sector de la pesca y de la acuacultura. (DO C 19 de 20.1.2001, p. 7).

<sup>(40)</sup> Véase la nota 20.

<sup>(41)</sup> Véase la nota 39.

#### *5.4.3. Régimen fiscal a tanto alzado en favor de gestorios de buques por cuenta de terceros*

(168) La Comisión señala que ninguna parte interesada, a excepción de la *Union Royale des Armateurs Belges*, ha comentado el régimen en favor de los gestorios de buques, que sin embargo estuvo sometido al procedimiento de investigación formal incoado el 19 de marzo de 2003.

(169) La Comisión se plantea si los gestorios por cuenta de terceros ejercen una actividad de transporte marítimo. La gestión de los barcos por cuenta de terceros, también denominada «ship-management» en algunos países, consiste en Bélgica en proporcionar una tripulación para un buque, y eventualmente en armar el buque con los equipos exigidos para las actividades previstas de transporte marítimo. El gestorio por cuenta de terceros ofrece un servicio al armador o al propietario de un buque: de hecho, no firma ningún contrato de transporte con un expedidor. Por tanto, su actividad no puede equipararse a una prestación de transporte.

(170) Las nuevas Directrices comunitarias publicadas el 17 de enero de 2004 sobre las ayudas al transporte marítimo establecen que las sociedades gestorias de buques podrán beneficiarse en lo sucesivo de una ayuda para los buques de los que asuman la gestión de la tripulación y la gestión técnica en su totalidad<sup>(42)</sup>. Estas compañías sólo podrán ser subvencionables si asumen la responsabilidad total de la explotación del buque y el conjunto de los deberes y responsabilidades impuestos por el código ISM<sup>(43)</sup>. Por tanto, la Comisión sólo podrá autorizar las ayudas a los gestorios de buques que reúnan las condiciones impuestas por las nuevas Directrices comunitarias.

(171) En lo que respecta al nivel de tributación de los gestorios de barcos por cuenta de terceros, la Comisión toma nota de que, según algunas cifras presentadas por las autoridades belgas, con el mismo arqueo de la flota, un gestorio obtiene un volumen de negocios mucho menor que

<sup>(42)</sup> Véase en particular la sección 3.1 de las Directrices comunitarias: «Asimismo, es interesante aclarar que, si bien las empresas navieras con sede en la Comunidad son los beneficiarios naturales de los regímenes fiscales antes citados, algunas empresas de gestión de buques establecidas en la Comunidad también podrán acogerse a él, en las mismas condiciones. Las empresas que gestionan los buques son personas morales que ofrecen diferentes tipos de servicios a los armadores, como la supervisión técnica, la contratación y la formación de la tripulación, la gestión de la tripulación y la explotación de los buques. En algunos casos, a los gestorios de los buques se les confían tanto la gestión técnica como la gestión de la tripulación de los buques. En este caso, los gestores actúan como "armadores" clásicos en lo que respecta a las operaciones de transporte. Por otro lado, al igual que ocurre en el sector de los transportes marítimos, este sector registra una intensa y creciente competencia a escala internacional. Por estas razones, parece adecuado ampliar la posibilidad de la reducción fiscal a los gestorios de buques de esa categoría.».

<sup>(43)</sup> «Código ISM: Código internacional de gestión de la seguridad operacional del buque y la prevención de la contaminación, adoptado por la Organización Marítima Internacional (OMI) mediante la decisión A.741(18).

un armador, aunque fuera sólo por los costes de capital que soporta el armador y que no soporta el gestionario. Según el ejemplo presentado por las autoridades belgas, para un buque de tipo *Very Large Crude Carrier* (VLCC) existiría una diferencia de uno a cien entre el volumen de negocios de un gestionario y el de un armador. Este mismo ejemplo muestra que, si el gestionario estuviese sometido al régimen fiscal a tanto alzado con los mismos tipos aplicables al armador, su impuesto a tanto alzado sería significativamente más elevado que el que habría soportado bajo el régimen normal del impuesto de sociedades. La Comisión opina que, si esta constatación se pudiese apoyar en un estudio más completo sobre la relación entre los volúmenes de negocios respectivos de ambas profesiones para buques equivalentes, entonces podría justificarse que los gestionarios soporten tipos fiscales más bajos que los que se aplican a los armadores. Al no existir dicho estudio, la Comisión considera que, basándose en los datos de los que dispone actualmente, no puede aceptar en esta fase una relación en los tipos de gravamen de uno a diez, en función del arqueo, entre los armadores y los gestionarios de buques.

(172) Teniendo en cuenta las anteriores consideraciones y los datos disponibles, la Comisión considera que un régimen fiscal a tanto alzado en beneficio de gestores de buques por cuenta de terceros, basado en el arqueo de la flota bajo gestión, es compatible con el mercado común si los tipos relativos al arqueo son los mismos que los aplicables a las empresas de transporte marítimo, y si los gestores en cuestión se encargan simultáneamente de la gestión de las tripulaciones y de la gestión técnica de los buques, de acuerdo con las exigencias de las Directrices comunitarias publicadas el 17 de enero de 2004 sobre las ayudas al transporte marítimo.

## 6. CONCLUSIONES

(173) En conclusión, la Comisión considera en lo que respecta al régimen fiscal a tanto alzado en favor de los armadores, tal como establece la Ley-Programa de 2 de agosto de 2002, que:

a) la introducción del tipo de 0,05 EUR por tramo de 100 toneladas superior a 40 000 toneladas (artículo 119, apartado 1, de la Ley-Programa) es compatible con el mercado común siempre que los buques en cuestión sean nuevos o hayan estado registrados como mínimo durante los últimos cinco años bajo una bandera no comunitaria;

b) la inclusión en el régimen fiscal a tanto alzado (artículo 115, apartado 2, de la Ley-Programa) de las rentas procedentes de las siguientes actividades resulta incompatible con el mercado común:

- las actividades anexas y temporales,

— la venta de productos no destinados al consumo a bordo, tales como los artículos de lujo, y la prestación de servicios sin relación directa con el transporte marítimo, tales como las apuestas, los juegos de mesa y los casinos, así como las excursiones para los pasajeros,

— la inversión a corto plazo del capital de explotación cuando no corresponda a la remuneración de la tesorería corriente de la empresa procedente de actividades subvencionables<sup>(44)</sup>,

— la publicidad y la mercadotecnia, cuando no correspondan a la venta de espacios publicitarios a bordo de buques subvencionables,

— la actividad de corretaje marítimo por cuenta de buques de terceros,

— la enajenación de los activos de explotación cuando su naturaleza no los destine al transporte marítimo;

c) la cobertura por el régimen fiscal a tanto alzado de las rentas procedentes de las actividades siguientes (artículo 115, apartado 2, de la Ley-Programa) es compatible con el mercado común:

— la inversión a corto plazo del capital de explotación, siempre y cuando corresponda a la remuneración de la tesorería corriente de la empresa procedente de actividades subvencionables<sup>(45)</sup>,

— la publicidad y la mercadotecnia, cuando correspondan a la venta de espacios publicitarios a bordo de los buques subvencionables,

— la actividad de corretaje marítimo por cuenta de sus propios buques,

— la enajenación de los activos de explotación cuando su naturaleza los destine al transporte marítimo;

d) la deducción, sobre el impuesto determinado a tanto alzado en función del arqueo, de las pérdidas de otras divisiones que no se hayan podido deducir de los beneficios de cualquier otra división de la sociedad para el ejercicio contable en cuestión (artículo 120, apartado 1, de la Ley-Programa) es incompatible con el mercado común;

<sup>(44)</sup> Las actividades subvencionables aparecen descritas en los puntos 66 a 75 de la sección 2.8.2 de la decisión de 19 de marzo de 2003, y en la letra c) del punto 173 de la presente Decisión.

<sup>(45)</sup> Véase la nota 44.

- e) los tipos reducidos utilizados para el cálculo del impuesto a tanto alzado de los buques de menos de 10 años (artículo 119, apartado 2, de la Ley-Programa) son incompatibles con el mercado común.
- (174) Respecto a las medidas fiscales fuera del régimen fiscal a tanto alzado en favor de los armadores, la Comisión considera que son incompatibles con el mercado común:
- el dispositivo de amortización especial previsto en el artículo 121 de la Ley-Programa para todos los buques que no sirven para actividades subvencionables,
  - las reducciones, para los buques no destinados al transporte marítimo, de la tasa de registro de hipotecas sobre buques no destinados al transporte marítimo.
- (175) Basándose sólo en los datos de los que dispone, la Comisión no puede considerar compatible con el mercado común el régimen fiscal a tanto alzado en favor de los gestorios de buques por cuenta de terceros, tal como se establece en el artículo 124 de la Ley-Programa. Esta consideración podrá revisarse eventualmente en una futura decisión de la Comisión con arreglo a una nueva notificación y a datos más completos y pertinentes.
- (176) En contrapartida, la Comisión considera compatible con el mercado común el régimen fiscal a tanto alzado en favor de gestorios de buques por cuenta de terceros, siempre que los tipos relativos al arqueo sean los mismos que los aplicables a las empresas de transporte marítimo, y que los gestorios en cuestión efectúen simultáneamente la gestión de las tripulaciones y la gestión técnica de los buques, con arreglo a las exigencias de las Directrices comunitarias publicadas el 17 de enero de 2004 sobre las ayudas al transporte marítimo.
- (177) La presente Decisión es inmediatamente ejecutable, incluso en lo que respecta a la recuperación de las eventuales ayudas individuales otorgadas ilegalmente, sin perjuicio de la posibilidad de que estas últimas escapen, cuando corresponda, a la calificación de ayudas estatales al no ajustarse al conjunto de los cuatro criterios expuestos en el artículo 87, apartado 1, del Tratado, o que se consideren como ayudas compatibles con el mercado común respecto a sus características propias.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

### Artículo 1

Las medidas fiscales contenidas en la Ley-Programa belga de 2 de agosto de 2002, objeto de la incoación de un procedimiento de investigación formal por decisión de la Comisión de 19 de marzo de 2003, constituyen ayudas estatales en el sentido del artículo 87, apartado 1, del Tratado.

### Artículo 2

La introducción en el régimen fiscal a tanto alzado en favor de los armadores de un tipo reducido de 0,05 EUR por 100 toneladas para el tramo superior a 40 000 toneladas es compatible con el mercado común siempre y cuando los buques de más de 40 000 toneladas acogidos a la aplicación de este tipo reducido sean nuevos o hayan estado registrados bajo la bandera de un tercero país durante los cinco años precedentes a su entrada en el régimen fiscal a tanto alzado.

### Artículo 3

1. No podrán acogerse al régimen fiscal a tanto alzado en favor de los armadores las rentas procedentes de las siguientes actividades:
  - a) las actividades anexas y temporales;
  - b) la venta de productos no destinados al consumo a bordo, tales como los artículos de lujo, y la prestación de servicios sin relación directa con el transporte marítimo, como las apuestas, los juegos de mesa y los casinos, así como las excursiones para los pasajeros;
  - c) las rentas de inversión a corto plazo del capital de explotación, cuando no correspondan a la remuneración de la tesorería corriente de la empresa procedente de actividades subvencionables;
  - d) la publicidad y la mercadotecnia, cuando no correspondan a la venta de espacios publicitarios a bordo de buques subvencionables;
  - e) la actividad de corretaje marítimo por cuenta de buques de terceros;
  - f) la enajenación de los activos de explotación cuando su naturaleza no los destine al transporte marítimo.

Su inclusión en el régimen fiscal a tanto alzado en favor de los armadores será incompatible con el mercado común.

2. Podrán acogerse al régimen fiscal a tanto alzado en favor de los armadores las rentas procedentes de las siguientes actividades:
  - a) las rentas de inversión a corto plazo del capital de explotación, siempre que correspondan a la remuneración de la tesorería corriente de la empresa procedente de actividades subvencionables;
  - b) la publicidad y la mercadotecnia, cuando correspondan a la venta de espacios publicitarios a bordo de buques subvencionables;
  - c) la actividad de corretaje marítimo por cuenta de sus propios buques;
  - d) la enajenación de los activos de explotación cuando su naturaleza los destine al transporte marítimo.

Su inclusión en el régimen fiscal a tanto alzado en favor de los armadores será compatible con el mercado común, siempre que se respeten las condiciones expuestas en el presente apartado.

#### Artículo 4

La deducción, sobre el impuesto determinado a tanto alzado en función del arqueo en favor de los armadores, de las pérdidas procedentes de otras divisiones de la compañía sujeta a impuestos que no estén sujetas al impuesto a tanto alzado, será incompatible con el mercado común.

#### Artículo 5

Las reducciones de los tipos fiscales en el marco de la fiscalidad a tanto alzado en favor de los armadores para los buques con menos de 10 años serán incompatibles con el mercado común.

#### Artículo 6

La aplicación del régimen de amortización acelerada para los buques que por su naturaleza no estén destinados al transporte marítimo será incompatible con el mercado común.

A título de medidas apropiadas, se propone a Bélgica que, antes del 30 de junio de 2005, elimine el régimen especial optativo aplicable a las amortizaciones para todos los buques no destinados por su naturaleza al transporte marítimo.

Bélgica informará a la Comisión antes del 31 de diciembre de 2004 de su decisión de adaptarse a las citadas medidas apropiadas.

#### Artículo 7

La reducción o la exención del pago de las tasas de registro de hipotecas sobre buques no destinados por su naturaleza al transporte marítimo es incompatible con el mercado común.

#### Artículo 8

El régimen fiscal a tanto alzado en función del arqueo establecido en favor de los gestorios de buques por cuenta de terceros será compatible con el mercado común siempre que estos últimos asuman simultáneamente la gestión de las tripulaciones y la gestión técnica de los buques, con arreglo a las disposiciones de las Directrices comunitarias en vigor sobre las ayudas al transporte marítimo, y que los tipos relativos al arqueo sean los mismos que los aplicables a las empresas de transporte marítimo.

#### Artículo 9

Bélgica informará a la Comisión, en un plazo de dos meses a partir de la notificación de la presente decisión, de las medidas adoptadas para hacer que la Ley-Programa de 2 de agosto de 2002 se ajuste a la presente Decisión, y para proceder, en su caso, a la devolución de las ayudas incompatibles que se hubiesen concedido ilegalmente en aplicación de la citada Ley-Programa. El interés deberá calcularse con arreglo al Reglamento (CE) nº 794/2004 de la Comisión (<sup>(46)</sup>), y, en particular, a sus artículos 9, 10 y 11.

#### Artículo 10

El Reino de Bélgica será el destinatario de la presente Decisión.

Hecho en Bruselas, el 30 de junio de 2004.

*Por la Comisión,*

Loyola DE PALACIO

*Vicepresidenta*

(<sup>47</sup>) DO L 140 de 30.4.2004, p. 1.