

## IV

(Otros actos)

## ESPACIO ECONÓMICO EUROPEO

## DECISIÓN DEL ÓRGANO DE VIGILANCIA DE LA AELC

Nº 62/04/COL

de 31 de marzo de 2004

**por la que se modifican por quadragésimoquinta vez las normas sustantivas y de procedimiento en materia de ayudas estatales mediante la modificación del capítulo 24A: «Ayudas de estado al transporte marítimo» y el anexo VIII así como propuesta de medidas apropiadas**

EL ÓRGANO DE VIGILANCIA DE LA AELC,

VISTO el Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo <sup>(1)</sup> y, en particular, sus artículos 61 a 63 y su Protocolo 26,

VISTO el Acuerdo entre los Estados de la AELC sobre el establecimiento de un Órgano de Vigilancia y un Tribunal de Justicia <sup>(2)</sup>, y, en particular, su artículo 24, su artículo 5, apartado 2, letra b), el artículo 1 de la parte I de su Protocolo 3 y los artículos 18 y 19 de la parte II de su Protocolo 3 <sup>(3)</sup>,

CONSIDERANDO que, con arreglo al artículo 24 del Acuerdo de Vigilancia y Jurisdicción, el Órgano de Vigilancia de la AELC dará efecto a las disposiciones del Acuerdo EEE referentes a las ayudas estatales,

CONSIDERANDO que, con arreglo al artículo 5, apartado 2, letra b), del Acuerdo de Vigilancia y Jurisdicción, el Órgano de Vigilancia de la AELC aprobará comunicaciones y directrices en los ámbitos que abarca el Acuerdo EEE cuando así lo dispongan expresamente este Acuerdo o el Acuerdo de vigilancia y jurisdicción, o cuando el Órgano de Vigilancia de la AELC lo considere necesario,

RECORDANDO las normas sustantivas y de procedimiento en materia de ayudas estatales <sup>(4)</sup> adoptadas el 19 de enero de 1994 por el Órgano de Vigilancia de la AELC <sup>(5)</sup>,

CONSIDERANDO que, el 17 de enero de 2004, la Comisión de las Comunidades Europeas (en lo sucesivo denominada «la Comisión Europea») publicó una Comunicación relativa a las Directrices comunitarias sobre ayudas de Estado al transporte marítimo y una propuesta de medidas apropiadas de conformidad con el apartado 1 del artículo 88 del Tratado CE <sup>(6)</sup>,

CONSIDERANDO que dicha Comunicación también afecta al Espacio Económico Europeo,

CONSIDERANDO que conviene garantizar la uniforme aplicación en todo el Espacio Económico Europeo de la normativa sobre ayudas estatales,

CONSIDERANDO que, con arreglo al apartado II del título «GENERAL» que figura al final del anexo XV del Acuerdo EEE, el Órgano de Vigilancia de la AELC adoptará, previa consulta con la Comisión Europea, actos correspondientes a los adoptados por la Comisión, con el fin de mantener la igualdad de las condiciones de competencia,

HABIENDO consultado a la Comisión Europea,

RECORDANDO que el Órgano de Vigilancia de la AELC consultó a los Estados de la AELC en una reunión multilateral celebrada el 3 de febrero de 2004 sobre este asunto,

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

- 1) Quedan modificados el capítulo 24A y el anexo VIII de las Directrices sobre ayudas estatales mediante la sustitución del capítulo 24A y del anexo VIII por el texto recogido en el anexo de la presente Decisión. Se proponen las medidas apropiadas que figuran en el anexo de la presente Decisión.

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

<sup>(2)</sup> En lo sucesivo denominado «el Acuerdo de Vigilancia y Jurisdicción».

<sup>(3)</sup> Protocolo 3 del Acuerdo de Vigilancia y Jurisdicción modificado por los Estados de la AELC el 10 de diciembre de 2001. Las modificaciones entraron en vigor el 28 de agosto de 2003.

<sup>(4)</sup> En lo sucesivo denominadas «las Directrices sobre ayudas estatales».

<sup>(5)</sup> Inicialmente publicadas en el DO L 231 de 3.9.1994 y en el Suplemento EEE nº 34 de la misma fecha, modificadas en último lugar mediante la Decisión nº 41/04/COL de 17.3.2004 (aún no publicada).

<sup>(6)</sup> DO C 13 de 17.1.2004, p. 3.

- 2) Se informará a los Estados de la AELC mediante carta a la que se adjuntará una copia de la Decisión, incluido el anexo. Los Estados de la AELC dispondrán de un plazo que concluirá el 30 de junio de 2004 para manifestar su acuerdo con las medidas apropiadas.
- 3) Se informará a la Comisión Europea, de conformidad con la letra d) del Protocolo 27 del Acuerdo EEE, mediante una copia de la presente Decisión, con inclusión de su anexo.
- 4) La Decisión, incluido el anexo, se publicará en la sección EEE y en el Suplemento EEE del *Diario Oficial de la Unión Europea*.
- 5) En caso de que los Estados de la AELC acepten la propuesta de medidas apropiadas, se publicará un resumen en la sec-

ción EEE y en el Suplemento EEE del *Diario Oficial de la Unión Europea*.

- 6) El texto en lengua inglesa es el único auténtico.

Hecho en Bruselas, el 31 de marzo de 2004.

*Por el Órgano de Vigilancia de la AELC*

Hannes HAFSTEIN  
*Presidente*

Einar M. BULL  
*Miembro del Colegio*

## ANEXO

«24A. AYUDAS AL TRANSPORTE MARÍTIMO <sup>(1)</sup>»

## 24A.1. Introducción

- (1) Los servicios de transporte marítimo son de vital importancia para el Espacio Económico Europeo. El sector del transporte marítimo del EEE, con sus actividades conexas, sigue siendo uno de los más importantes del mundo. El Libro Blanco “La política europea de transportes de cara al 2010: la hora de la verdad” <sup>(2)</sup> recalca la importancia capital de los servicios de transporte marítimo para la economía de la UE y demuestra que el 90 % del total de los intercambios comerciales entre la Comunidad y el resto del mundo se realiza por transporte marítimo. El transporte marítimo de corta distancia constituye el 69 % del volumen de mercancías transportadas entre los Estados miembros de la CE (este porcentaje es del 41 % si se incluye el transporte nacional).
- (2) Desde los años 70, la flota europea se enfrenta a la competencia de buques registrados en terceros países poco preocupados por la observancia de las normas sociales y de seguridad vigentes en el plano internacional.
- (3) Esta falta de competitividad de los buques que enarbolan pabellones europeos fue reconocida a finales de los años 80 y, a falta de medidas comunitarias de armonización, varios Estados del EEE adoptaron diferentes fórmulas de ayuda a los transportes marítimos. Las estrategias adoptadas y los presupuestos asignados para las medidas de apoyo difieren de un Estado del EEE a otro, y reflejan la actitud de dichos Estados en relación con las ayudas públicas o su análisis de la importancia del sector marítimo.
- (4) Además, para impulsar la vuelta al registro europeo de los buques, los Estados del EEE suavizaron las normas relativas a las tripulaciones, en particular mediante la creación de segundos registros.
- (5) Los segundos registros incluyen, por una parte, los “registros offshore” pertenecientes a territorios que gozan de una mayor o menor autonomía en relación con un Estado del EEE y, por otra parte, los “registros internacionales” directamente vinculados al Estado que los ha creado.
- (6) A pesar de los esfuerzos realizados, una gran parte de la flota del EEE continúa enarbolando pabellones de terceros países. Esto obedece a que los registros de los terceros países que aplican políticas de matrícula abierta (algunas de las cuales se denominan “banderas de conveniencia”) siguieron y siguen disfrutando de una importante ventaja competitiva sobre los registros de los Estados del EEE.

## 24A.1.1 Ayudas al sector marítimo

- (1) A la vista de las diferencias constatadas entre los regímenes de ayudas adoptados por los Estados miembros de la CE frente a la competencia creciente de los buques que enarbolan pabellón no comunitario, la Comisión Europea definió en 1989 sus primeras directrices en la materia, con el fin de lograr una cierta convergencia entre las medidas de los Estados miembros de la CE. El método, no obstante, resultó ineficaz y el declive de las flotas comunitarias continuó. Las directrices fueron objeto de una revisión, que dieron lugar a la Comunicación de 1997 en la que se definen nuevas Directrices sobre ayudas de Estado al transporte marítimo <sup>(3)</sup>.
- (2) Las Directrices de 1989 no se incorporaron cuando el Acuerdo EEE entró en vigor. Sin embargo, las disposiciones básicas en materia de ayudas estatales del Acuerdo EEE se aplicaron íntegramente al sector del transporte marítimo y el Órgano de Vigilancia consideró pertinentes las Directrices de la Comisión de 1989 sobre ayudas estatales al transporte marítimo. La Comunicación de 1997 se incorporó como capítulo 24A a las Directrices sobre ayudas estatales del Órgano de Vigilancia. El actual capítulo 24A incorpora la Directrices de 2004 de la Comisión Europea <sup>(4)</sup>.
- (3) En estos últimos años, la principal novedad en lo que atañe a las medidas de apoyo de los Estados del EEE al transporte marítimo es la extensión generalizada en Europa de los sistemas tributarios de tarifa única en función del tonelaje (“impuesto sobre el tonelaje”). Este impuesto, que entró en vigor muy pronto en Grecia, se extendió progresivamente a los Países Bajos (1996), Noruega (1996), Alemania (1999), Reino Unido (2000), Dinamarca, España y Finlandia (2002) e Irlanda (2002). Bélgica y Francia también decidieron implantarlo en 2002, mientras que el Gobierno italiano estudia esta posibilidad.

<sup>(1)</sup> Este capítulo corresponde a la Comunicación de la Comisión C(2004) 43 — Directrices comunitarias sobre ayudas de Estado al transporte marítimo (DO C 13 de 17.1.2004, p. 13).

<sup>(2)</sup> COM(2001) 370 final.

<sup>(3)</sup> Directrices comunitarias sobre ayudas de Estado al transporte marítimo (97/C 205/05) (DO C 205 de 5.7.1997, p. 5).

<sup>(4)</sup> Véase la nota a pie de página 1 del presente capítulo.

24A.1.2. *Evolución desde la adopción de las Directrices de 1997*

- (1) En el capítulo introductorio de sus Directrices de 2004, la Comisión Europea describe las medidas propuestas por los Estados miembros de la CE y aprobadas por la Comisión Europea, en comparación con los objetivos generales de las Directrices de 1997. La Comisión Europea recopiló la información pertinente a partir de datos estadísticos y de respuestas a un cuestionario enviado a los Estados miembros de la CE a principios de 2002. El Órgano de Vigilancia había invitado a los Estados de la AELC a responder al mismo cuestionario y remitido las respuestas a la Comisión Europea. A partir de las respuestas de los Estados de la AELC al cuestionario y de su propia experiencia de notificaciones en el sector del transporte marítimo, el Órgano de Vigilancia puede confirmar que las tendencias generales descritas por la Comisión Europea en su Comunicación de 2004 son igualmente aplicables a todo el EEE.

a) *Competitividad de la flota del EEE*

- (2) Según la Comisión Europea —de acuerdo con las respuestas facilitadas por los Estados miembros de la CE a mediados de 2002 al cuestionario de la Comisión y los datos estadísticos más recientes <sup>(5)</sup>—, los Estados miembros de la CE que introdujeron medidas de ayuda, en particular por medio de reducciones fiscales, consiguieron la vuelta al registro bajo pabellón nacional de un volumen de tonelaje importante, si se tienen en cuenta todos los registros. Desde que entrara en vigor el régimen especial de impuestos sobre el transporte marítimo en Noruega <sup>(6)</sup>, la flota mercante con pabellón nacional ha aumentado en 89 buques, lo que equivale al 6 % (1996-2001). Durante el período comprendido entre 1989-2001, la cuota de los registros de los Estados miembros de la CE en el tonelaje mundial disminuyó ligeramente. En efecto, en un contexto de crecimiento de la flota mundial, el crecimiento de la flota bajo control comunitario matriculada bajo pabellón de terceros países fue más rápido que el de la flota matriculada bajo pabellones de los Estados miembros de la CE. El número de buques registrados en Noruega que enarbolan pabellón extranjero ha aumentado de 425 el 1 de enero de 1996 a 702 el 1 de enero de 2001.

b) *Evolución del empleo*

- (3) En cuanto a tendencias del empleo, la Comisión Europea ha registrado un descenso del número total de navegantes a bordo de buques comunitarios, pero señala que esto debe enmarcarse en el contexto de una productividad por buque cada vez mayor y renovación de la flota comunitaria entre 1997 y 2001, cuya tecnología avanzada ha llevado al uso de una mano de obra más reducida, pero mejor formada. La Comisión observa que la tendencia a que la flota con bandera comunitaria dependa cada vez más de marinos de terceros países no se invierte. Esta tendencia ya fue puesta de manifiesto por la Comisión en 2001 en su Comunicación sobre la formación y la contratación de la gente de mar <sup>(7)</sup>. En Noruega, el número de marinos noruegos y del EEE en buques registrados en Noruega disminuyó en un 3 % de 1999 a 2000, mientras que aumentó el empleo de navegantes no noruegos.

c) *Contribución al conjunto de la actividad económica*

- (4) Las industrias marítimas están indisolublemente vinculadas a los transportes marítimos. Esta complementariedad es un argumento importante en favor de medidas positivas que tengan como finalidad el mantenimiento de una flota dependiente de armadores del EEE. De hecho, el transporte marítimo es uno de los eslabones de la cadena del transporte en general y de la cadena de las industrias marítimas en particular, por lo que las medidas destinadas a mantener la competitividad de la flota europea también tienen repercusiones en las inversiones en tierra de las industrias marítimas conexas <sup>(8)</sup> y sobre la contribución de los transportes marítimos a la economía del EEE en su conjunto y al empleo en general.
- (5) La importancia del transporte marítimo y de todo el sector marítimo varía considerablemente según el país de que se trate. En un estudio de la Comisión Europea, que incluye a los 15 Estados de la CE y Noruega, la importancia del sector marítimo europeo y su impacto económico directo se aprecian en las siguientes cifras: 1,55 millones de empleados directos, un volumen de negocios de 160 000 millones EUR en 1997 (alrededor del 2 % del PIB en la Comunidad) <sup>(9)</sup>. Pueden tomarse como ejemplos los datos sobre Noruega [2 % del PIB generado por el sector marítimo <sup>(10)</sup>], Dinamarca (3 % del PIB generado por el sector marítimo), Grecia (2,3 %) y Países Bajos (2 %).
- (6) En este contexto, por lo tanto, no puede dejar de señalarse que la flota gestionada por empresarios europeos con sede en la Comunidad ha permanecido en un nivel aproximado del 34 % del tonelaje mundial, a la vez que este aumentaba un 10 % durante el mismo período. Habida cuenta de la movilidad de la industria marítima y de las facilidades que ofrecen los terceros países, cabe concluir que las medidas de apoyo al transporte marítimo pueden contribuir a evitar una deslocalización generalizada de las industrias conexas.

<sup>(5)</sup> ISL, Shipping Statistics 2001. Para más detalles y, en particular, cifras sobre la flota comunitaria y el empleo de marinos en la Comunidad, véase la introducción de la Comunicación de la Comisión, citada en la nota 1 del presente capítulo.

<sup>(6)</sup> Noruega fue el único Estado de la AELC que respondió al cuestionario.

<sup>(7)</sup> Véase la Comunicación de la Comisión sobre la formación y la contratación de la gente de mar, de 6 de abril de 2001, COM(2001) 188 final.

<sup>(8)</sup> Estas actividades incluyen servicios portuarios, logística, construcción, reparación, mantenimiento, inspección y clasificación de buques, gestión de buques e intermediación, actividades bancarias y servicios financieros internacionales, seguros, asesoramiento y servicios profesionales.

<sup>(9)</sup> Estudio de la Comisión Europea, DG Empresa, "Impacto económico de las industrias marítimas en Europa". [http://europa.eu.int/comm/enterprise/maritime/maritime\\_industrial/economic\\_impact\\_study.htm](http://europa.eu.int/comm/enterprise/maritime/maritime_industrial/economic_impact_study.htm)

<sup>(10)</sup> Cifra procedente de estadísticas noruegas.

- (7) A partir de estos datos, la Comisión Europea concluyó que, en aquellos casos en que se han adoptado medidas basadas en las Directrices de 1997, se ha logrado detener el declive estructural de los registros comunitarios y de la flota de la Comunidad, y que los objetivos fijados por la Comisión se han alcanzado, al menos en parte. A juzgar por los estudios del Órgano de Vigilancia en sus investigaciones sobre transporte marítimo, continúa el uso de pabellones de terceros países, mientras que las medidas adoptadas conforme al antiguo capítulo 24A del Órgano de Vigilancia se consideran un medio de contrarrestar esa tendencia. El porcentaje de Noruega en la flota mundial, basado en el tonelaje bruto y medido en tonelaje registrado en Noruega, permaneció en torno al 4 % entre 1998 y 2000 <sup>(11)</sup>.
- (8) No obstante, el porcentaje de registros de libre matrícula en el tonelaje mundial siguió aumentando, pasando del 43 % en 1996 al 54 % en 2001, y nada indica que vaya a producirse una inversión significativa de esta tendencia, que ha sido y sigue siendo testigo del recurso cada vez más frecuente a marinos de terceros países. El esfuerzo iniciado estos últimos años debe continuar, pero es necesario precisarlo. En particular, es preciso realizar un seguimiento más activo de las medidas en favor de los marinos del EEE.
- (9) Los resultados de las medidas adoptadas por los Estados de la AELC y autorizadas por el Órgano de Vigilancia deberán ser objeto de un análisis sistemático.
- (10) Consecuentemente, y aunque en principio las ayudas al funcionamiento debían ser excepcionales, temporales y decrecientes, el Órgano de Vigilancia considera que las ayudas de Estado a la industria marítima del EEE siguen estando justificadas y que el enfoque adoptado por las Directrices de 1997 era correcto. El presente capítulo 24A de las Directrices se basa por tanto en el mismo planteamiento básico.

#### 24A.2. Alcance y objetivos generales de las Directrices revisadas sobre ayudas de Estado

- (1) Las presentes Directrices —que sustituyen al antiguo capítulo 24A <sup>(12)</sup>— pretenden establecer los parámetros a partir de los cuales se aprobarán las ayudas de Estado al transporte marítimo, de conformidad con las normas y procedimientos de los Estados del EEE previstos por el Órgano de Vigilancia en el artículo 61, apartado 3, letra c), y/o en el artículo 59, apartado 2, del Acuerdo EEE.
- (2) Los regímenes de ayuda no deben perjudicar a las economías de los demás Estados del EEE, y debe demostrarse que no amenazan con distorsionar la competencia entre las Partes contratantes en una medida contraria al interés común. Las ayudas de Estado deben limitarse exclusivamente a lo estrictamente necesario para alcanzar su objetivo y han de concederse de forma transparente. Debe tenerse en cuenta el efecto acumulativo de todas las ayudas concedidas por los poderes públicos (ya sea a escala nacional, regional o local).
- (3) Las presentes Directrices son aplicables a las actividades de “transporte marítimo” tal como se definen en el Reglamento (CEE) n° 4055/86 <sup>(13)</sup>, incorporado al Acuerdo EEE como punto 53 del anexo XIII del Acuerdo EEE, y en el Reglamento (CEE) n° 3577/92 <sup>(14)</sup>, incorporado como punto 53 del anexo XIII del Acuerdo EEE <sup>(15)</sup>, es decir: “transporte por mar de pasajeros o de mercancías”. Algunos capítulos también hacen referencia al remolque y al dragado.

##### 24A.2.1. Alcance de las Directrices revisadas sobre ayudas de Estado

- (1) Las presentes Directrices cubren todas las ayudas a los transportes marítimos concedidas por los Estados de la AELC o por medio de recursos públicos. Esto incluye todas las ventajas financieras, cualquiera que sea su forma, subvencionadas por los poderes públicos (ya sea a escala nacional, regional, provincial o local). A este respecto, el concepto de “poderes públicos” puede ampliarse a las empresas públicas y a los bancos controlados por el Estado. El concepto de ayuda puede ampliarse asimismo a los acuerdos estatales de garantía de empréstitos y a otras formas de financiación por bancos comerciales. Las presentes Directrices no establecen distinción alguna entre los tipos de beneficiarios en función de su estructura jurídica, tanto para empresas, como para asociaciones, particulares, etc., ni entre sector público y sector privado. Se considerará que cualquier referencia a empresas incluye a todos los tipos de entidades jurídicas.
- (2) Las presentes Directrices no incluyen las ayudas a la construcción naval (a efectos de lo dispuesto en el capítulo 24B de las Directrices del Órgano de Vigilancia sobre ayudas estatales o cualquier acto posterior). Suele considerarse que las ayudas para la inversión en infraestructura no constituyen una ayuda estatal a efectos de lo dispuesto en el artículo 61, apartado 1, del Acuerdo EEE, siempre que el Estado de que se trate permita a todos los operadores interesados acceder libremente y en igualdad de condiciones a dicha infraestructura. Con todo, el Órgano de Vigilancia puede evaluar este tipo de inversiones si considera que pueden beneficiar directa o indirectamente a determinados armadores. Por último, el Órgano de Vigilancia ha declarado que no existe ayuda estatal si la contribución de los poderes públicos a una empresa se efectúa en condiciones que serían aceptables para un inversor privado en una economía de mercado.

<sup>(11)</sup> Cifra procedente de estadísticas noruegas.

<sup>(12)</sup> Basado en las Directrices de la Comisión Europea de 1997.

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

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

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

#### 24A.2.2. *Objetivos generales de las Directrices revisadas sobre ayudas de Estado*

- (1) Las ayudas estatales deben ser más transparentes, de modo que no solo las autoridades públicas en sentido amplio, sino también las empresas y los particulares conozcan sus derechos y obligaciones. Las presentes Directrices pretenden realizar una aportación en este aspecto, aclarando qué regímenes de ayudas de Estado pueden introducirse para apoyar los intereses marítimos del EEE, con el propósito de:
- mejorar un transporte marítimo fiable, eficaz, seguro y no dañino para el medio ambiente,
  - fomentar el abanderamiento o reabanderamiento en los registros de los Estados del EEE,
  - contribuir a la consolidación del sector marítimo establecido en los Estados del EEE, al tiempo que se mantiene una flota competitiva global en los mercados mundiales,
  - mantener y mejorar los conocimientos técnicos marítimos y proteger y fomentar el empleo para los marinos europeos, y
  - contribuir al fomento de nuevos servicios en el ámbito de la navegación marítima de corta distancia <sup>(16)</sup>.
- (2) Como regla general, las ayudas de Estado podrán concederse exclusivamente a los buques inscritos en los registros de los Estados del EEE. Sin embargo, en algunos casos excepcionales, podrán concederse ayudas a los buques inscritos en los registros mencionados en el punto 3 del anexo VIII de las presentes Directrices, siempre que:
- cumplan las normas internacionales y la normativa del EEE, fundamentalmente en relación con la seguridad, fiabilidad, prestaciones medioambientales y condiciones de trabajo a bordo,
  - sean explotados en el EEE,
  - su armador esté establecido en el EEE y el Estado en cuestión demuestre que el registro contribuye directamente a los objetivos antes citados.
- (3) Además, en algunos casos excepcionales podrán aprobarse ayudas, no ligadas al pabellón enarbolado, si se demuestra claramente el beneficio para los objetivos comunes de las Partes contratantes.

#### 24A.3. **Medidas fiscales y sociales para mejorar la competitividad**

##### 24A.3.1. *Tratamiento fiscal de las compañías marítimas*

- (1) Un buen número de terceros países dispone de registros marítimos importantes, a veces apoyados en una eficaz infraestructura de servicios internacionales, que atraen a los armadores con un entorno fiscal considerablemente más favorable que el de los Estados del EEE. Este entorno fiscal favorable se transformó en un incentivo para las empresas no solo para cambiar de pabellón sus buques, sino incluso para considerar el traslado de sus actividades. Es importante tener en cuenta que no existen, por el momento, normas internacionales que permitan reducir esta competencia fiscal y que apenas existen obstáculos administrativos, jurídicos o técnicos para matricular un buque fuera del registro de un Estado del EEE. En este contexto, la mejor solución parece ser la creación de condiciones que permitan una competencia más leal con los pabellones de conveniencia.
- (2) En general, los regímenes tributarios de los países de la AELC/EEE no están cubiertos por el Acuerdo EEE. Con todo, en determinados casos un régimen tributario puede tener unos efectos tales que entre dentro del ámbito de aplicación del artículo 61, apartado 1, del Acuerdo EEE <sup>(17)</sup>. Actualmente, nada indica que existan falseamientos de la competencia entre las Partes contratantes en una medida contraria al interés común. De hecho, se observa un mayor grado de convergencia en los planteamientos de los Estados del EEE con respecto a las ayudas al sector marítimo. El cambio de pabellones entre Estados del EEE es fenómeno raro. La competencia fiscal es sobre todo un problema entre los Estados del EEE, por una parte, y los terceros países, por otra, ya que el ahorro que pueden realizar los armadores registrando sus buques en terceros países es considerable, si se compara con las opciones disponibles en el EEE.

<sup>(16)</sup> Véase a este respecto el Libro Blanco de la Comisión Europea sobre la política europea de transportes de cara al 2010, COM(2001) 370 final.

<sup>(17)</sup> Sentencia del Tribunal de la AELC en el asunto E-6/98, *Gobierno de Noruega/Órgano de Vigilancia de la AELC*.

- (3) Por esta razón, muchos Estados del EEE han adoptado medidas especiales para mejorar el entorno fiscal de las compañías marítimas, por ejemplo, mediante una amortización acelerada de las inversiones o la posibilidad de reservar los beneficios derivados de la venta de buques, con exención de impuestos durante un número determinado de años, siempre que estos beneficios se vuelvan a invertir en buques.
- (4) Estas reducciones fiscales aplicadas especialmente al sector marítimo se consideran ayudas de Estado. Asimismo, se considera una ayuda de Estado el sistema que consiste en sustituir el régimen normal del impuesto de sociedades por un impuesto sobre el tonelaje. El "impuesto sobre el tonelaje" implica que el armador paga un importe de impuesto directamente vinculado con el tonelaje explotado. Este impuesto ha de abonarse independientemente de los beneficios o pérdidas reales de la empresa.
- (5) Estas medidas han permitido preservar empleos de alta calidad en las actividades marítimas en tierra, tales como la gestión vinculada directamente al transporte marítimo y las actividades afines (seguro, corretaje y financiación). Habida cuenta de la importancia de estas actividades para la economía de las Partes contratantes y para permitir alcanzar los objetivos mencionados anteriormente, en principio podrá aceptarse este tipo de incentivos fiscales. Por otra parte, preservar un empleo de calidad y fomentar la competitividad de la industria de los Estados EEE mediante incentivos fiscales y otras iniciativas en materia de formación y de mejora de la seguridad facilitará el desarrollo del transporte marítimo europeo en el mercado mundial.
- (6) El Órgano de Vigilancia es consciente de que los ingresos actuales de los armadores proceden a menudo de la explotación de buques que enarbolan pabellones diferentes, por ejemplo, si recurren a buques fletados bajo pabellón extranjero o a buques pertenecientes a socios en el marco de alianzas. Se reconoce asimismo que se seguirá incitando a los armadores a expatriar su gestión y sus actividades afines si pueden obtener un beneficio financiero apreciable por el mero hecho de disponer de establecimientos distintos y contabilidades separadas para los ingresos procedentes de la explotación de buques que enarbolan pabellón del EEE y para los demás ingresos. Tal sería el caso, por ejemplo, si los ingresos procedentes de la explotación de buques con pabellón extranjero estuvieran plenamente sujetas al impuesto sobre sociedades en un Estado del EEE o a un impuesto reducido en el extranjero si el armador puede demostrar que realiza su gestión en el extranjero.
- (7) El objetivo de las ayudas de Estado en el contexto de los transportes marítimos es fomentar la competitividad de las flotas del EEE en el mercado mundial correspondiente. Por consiguiente, para poder acogerse a los regímenes de reducciones fiscales, es preciso demostrar un vínculo con un pabellón del EEE. Excepcionalmente, estos regímenes podrían autorizarse si se aplican a la totalidad de la flota explotada por un armador establecido en el territorio de un Estado del EEE y sujeto al impuesto sobre sociedades, siempre que se demuestre que la gestión estratégica y comercial de todos los buques considerados se realiza efectivamente a partir de dicho territorio y que dicha actividad contribuye de forma significativa a la actividad económica y al empleo en el EEE. En principio, la documentación facilitada por el Estado del EEE en cuestión para probar la existencia de este vínculo económico deberá incluir información sobre los buques registrados y explotados en el EEE, los nacionales de los Estados EEE empleados a bordo de los buques y en tierra, así como las inversiones en activos inmovilizados. Cabe señalar que la ayuda deberá ser necesaria para fomentar la repatriación de la gestión estratégica y comercial de todos los buques afectados en el EEE y que, además, los beneficiarios de estos regímenes deberán estar sujetos, por lo que se refiere a estos buques, al impuesto sobre sociedades en el EEE. Por otra parte, el Órgano de Vigilancia pedirá pruebas documentales de que todos los buques explotados por las empresas beneficiarias cumplen las normas de seguridad internacionales y del EEE aplicables, así como las normas sobre condiciones de trabajo a bordo.
- (8) Tal como se sostenía en el párrafo anterior, es preciso recordar que, en principio, los regímenes de reducción fiscal exigen un vínculo con el pabellón de uno de los Estados del EEE. Antes de que la ayuda se conceda (o confirme) excepcionalmente a las flotas compuestas también de buques que enarbolan otros pabellones, los Estados del EEE deben garantizar que las compañías beneficiarias se comprometen a incrementar, o como mínimo a mantener, bajo el pabellón de uno de los Estados del EEE la cuota de tonelaje que explotarán bajo dichos pabellones cuando las presentes Directrices sean aplicables. Siempre que una empresa controle empresas navieras a efectos de lo dispuesto en la séptima Directiva 83/349/CEE del Consejo<sup>(18)</sup> (artículo 1), incorporada como punto 4 del anexo XXII del Acuerdo EEE, la exigencia de la cuota de tonelaje antes citada será aplicable a la empresa matriz y a las empresas filiales consideradas conjuntamente sobre una base consolidada. Cuando una compañía (o un grupo) incumpla esta exigencia, el Estado del EEE en cuestión dejará de aplicar cualquier reducción fiscal a buques adicionales explotados por dicha compañía bajo pabellón de un Estado no perteneciente al EEE, a menos que el porcentaje bajo pabellón del EEE del tonelaje global que puede beneficiarse de la reducción fiscal en dicho Estado del EEE no haya disminuido en término medio durante el período de notificación contemplado en el próximo apartado. El Estado de la AELC deberá informar al Órgano de Vigilancia acerca de la aplicación de la excepción. El requisito del porcentaje de tonelaje bajo pabellón del EEE establecido en el presente apartado no se aplicará a las empresas que exploten al menos el 60 % de su tonelaje bajo pabellón del EEE.

<sup>(18)</sup> DO L 193 de 18.7.1983, p. 1.

- (9) En cualquier caso, cuando los regímenes fiscales hayan sido aprobados con el carácter excepcional antes descrito, y con el fin de permitir que el Estado de la AELC de que se trate elabore cada tres años el informe exigido a tenor del capítulo 24A.12 ("Observaciones finales", véase más adelante), los beneficiarios deberán facilitar al Estado de la AELC de que se trate la prueba de que durante el período en cuestión se han cumplido todas las condiciones necesarias para la excepción del vínculo con el pabellón. Además, en el caso de la flota beneficiaria, deberán presentarse pruebas en el sentido de que se ha respetado la exigencia de la cuota de tonelaje contemplada en el párrafo anterior y de que cada buque de la flota cumple las normas internacionales y del EEE pertinentes, incluidas las relativas a la seguridad, fiabilidad, prestaciones medioambientales y condiciones de trabajo a bordo. En caso de que los beneficiarios no puedan presentar dichas pruebas, no podrán continuar beneficiándose del régimen fiscal.
- (10) Asimismo, es interesante aclarar que, si bien las empresas navieras con sede en el EEE son las beneficiarias naturales de los regímenes fiscales antes citados, algunas empresas de gestión de buques establecidas en el EEE también podrán acogerse a él, en las mismas condiciones. Las empresas que gestionan los buques son entidades 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 gestores 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 gestores de buques de esa categoría.
- (11) Las empresas gestoras de buques solo pueden beneficiarse de la ayuda para los buques con respecto a los cuales garantizan la gestión de la tripulación y la gestión técnica en su totalidad. En particular, para poder tener derecho a una ayuda, los gestores de buques deben asumir de parte del propietario la completa responsabilidad de la explotación del buque, así como recibir del propietario todos los deberes y responsabilidades impuestos por el Código internacional de gestión de la seguridad<sup>(19)</sup>. En caso de que presten también otros servicios especializados, incluso relacionados con el funcionamiento del buque, deberá garantizarse una contabilidad separada para dichas actividades, que no pueden optar a los regímenes de reducción tributaria. La exigencia relativa a la cuota de pabellones de los Estados del EEE descrita anteriormente también es aplicable a las empresas que gestionan los buques<sup>(20)</sup>.
- (12) Las presentes Directrices se aplican exclusivamente al transporte marítimo. El Órgano de Vigilancia puede aceptar que dicha noción englobe el remolque en el mar de otros buques, plataformas petrolíferas, etc.
- (13) Sin embargo, el Órgano de Vigilancia ha podido constatar que en algunos casos los Estados del EEE permiten a los remolcadores concebidos para trabajar en el mar beneficiarse de la ayuda, incluso aunque apenas se utilicen en el mar. Por lo tanto, resulta útil indicar en las presentes Directrices la línea de conducta que el Órgano de Vigilancia mantendrá al respecto.
- (14) La actividad de "remolque" solo está cubierta por el campo de aplicación de las Directrices si más del 50 % de la actividad de remolque efectivamente realizada por un remolcador durante un año dado constituye "transporte marítimo". El tiempo de espera puede asimilarse proporcionalmente a aquella parte de la actividad total efectivamente realizada por un remolcador que constituye "transporte marítimo". Debe subrayarse que las actividades de remolque realizadas principalmente en los puertos, o que consisten en prestar ayuda a un buque autopropulsado para llegar a puerto, no constituyen un "transporte marítimo" a los efectos de las presentes Directrices. No es posible ninguna excepción al principio de vínculo de pabellón en el caso del remolque.
- (15) Asimismo, en el caso del dragado, la experiencia adquirida durante los últimos años sugiere que se aclaren algunos puntos.
- (16) Las actividades de "dragado", en principio, no pueden optar a las ayudas al transporte marítimo. Sin embargo, las disposiciones fiscales para las empresas (como el impuesto sobre el tonelaje) pueden aplicarse a las dragas cuyas actividades incluyen el "transporte marítimo" —es decir, el transporte por alta mar de materiales extraídos— con relación a más del 50 % de su período operativo anual y únicamente con respecto a dichas actividades de transporte. Solo tendrán derecho a la ayuda las dragas registradas en un Estado del EEE (no es posible la excepción del vínculo del pabellón). En dichos casos, es necesaria una contabilidad separada para las actividades de transporte marítimo<sup>(21)</sup>.
- (17) Por último, el método para evaluar los regímenes de tributación en función del tonelaje notificados hasta el momento a la Comisión Europea ha consistido en lo siguiente: se ha calculado un beneficio virtual de los armadores aplicando a su tonelaje un índice de beneficio ficticio; al importe determinado de esta forma se le ha aplicado el régimen nacional que regula la fiscalidad de las empresas. El importe resultante es el "impuesto del tonelaje" que se debe pagar.

<sup>(19)</sup> "Código IGS", Código internacional de gestión para la seguridad de la explotación de los buques y la prevención de la contaminación, adoptado por la Organización Marítima Internacional (OMI) mediante la resolución A.741(18).

<sup>(20)</sup> El Órgano de Vigilancia examinará los efectos de estas disposiciones sobre la gestión de los buques tres años después de la aplicación de las presentes Directrices.

<sup>(21)</sup> Los buques utilizados por estos operadores también extraen o dragan materiales que transportan posteriormente. La extracción o la draga como tal no puede optar a las ayudas de Estado para el transporte marítimo.

- (18) Hasta el momento, las tasas de beneficio teórico facilitadas por los Estados del EEE han sido homogéneas. No obstante, como las tasas de fiscalidad de las empresas pueden variar de forma significativa en toda la CE, los impuestos por tonelaje que se deban pagar para el mismo tonelaje podrán ser muy desiguales en los distintos Estados miembros de la CE. Con el fin de mantener las actuales condiciones de competencia equitativas, la Comisión Europea ha estipulado que aprobará únicamente regímenes que, para el mismo tonelaje, den origen a una carga tributaria bastante próxima a los regímenes ya aprobados. A partir de su experiencia, el Órgano de Vigilancia observa que, en lugar de calcular los beneficios virtuales a los cuales se aplica el tipo ordinario del impuesto de sociedades, algunos Estados pueden optar por fijar directamente tipos impositivos especiales en función del tonelaje. El Órgano de Vigilancia intentará asimismo mantener condiciones de competencia equitativas con los regímenes ya aprobados.
- (19) En cualquier caso, las ventajas obtenidas con estos regímenes deberán facilitar el desarrollo del sector de los transportes marítimos y del empleo, en interés común de las Partes contratantes. Por consiguiente, las ventajas fiscales mencionadas deberán limitarse a las actividades de transporte marítimo. Si una compañía de transporte marítimo ejerce asimismo otras actividades comerciales, deberá disponer de una contabilidad transparente para garantizar la separación de las actividades que no estén relacionadas con el transporte marítimo. Este enfoque permitiría a los armadores del EEE ser competitivos, ya que estarían sujetos a regímenes fiscales comparables a los vigentes en el mundo, al tiempo que se mantendría la fiscalidad normal de los Estados del EEE para las demás actividades, así como para la remuneración personal de accionistas y directores.

#### 24A.3.2. Costes salariales

- (1) Tal como ya se ha mencionado, el transporte marítimo es un sector que registra una competencia internacional feroz. Las medidas de ayuda al sector marítimo deberán destinarse fundamentalmente a reducir los costes y cargas fiscales y de otro tipo que recaen en los armadores del EEE y en la gente de mar del EEE llevándolos a niveles acordes con los estándares mundiales. Dichas medidas deberán fomentar directamente el desarrollo del sector y el empleo, en vez de prestar una asistencia financiera general.
- (2) En consonancia con estos objetivos, deberán autorizarse para el transporte marítimo del EEE las siguientes medidas sobre los costes del empleo:
- reducción de los índices de las contribuciones para la protección social de los trabajadores del mar del EEE que naveguen a bordo de buques matriculados en Estados del EEE,
  - reducción de los índices del impuesto sobre la renta para los trabajadores del mar del EEE embarcados en buques matriculados en un Estado del EEE.
- A efectos del presente punto, se entenderá por “marinos del EEE”:
- los nacionales de Estados del EEE, en el caso de marinos que trabajen a bordo de buques [incluidos los transbordadores de carga rodada <sup>(22)</sup>], que presten servicios regulares de pasajeros entre puertos del EEE,
  - todos los trabajadores del mar sujetos a fiscalidad y/o contribuciones a la seguridad social en un Estado del EEE, en todos los demás casos.
- (3) Las anteriores Directrices de 1997 permitían dichas reducciones para todos los marinos a bordo de buques registrados en un Estado del EEE que están sujetos al impuesto o a las contribuciones de seguridad social en un Estado del EEE. Sin embargo, desde entonces se hizo más evidente que la presión ejercida por la competencia internacional sobre los armadores europeos es muy fuerte en el caso del transporte internacional de mercancías, si bien es más ligera en el caso del transporte regular de pasajeros en el interior del EEE. Por lo tanto, en el primer caso la prioridad fundamental de la ayuda es reforzar la competitividad del sector marítimo europeo. Impedir a los Estados del EEE la concesión de reducciones fiscales a todos los marinos, en este caso, tendría efectos muy negativos en la competitividad de los armadores europeos, que podrían verse impulsados a cambiar sus barcos de pabellón. Al mismo tiempo, se ha subrayado que el empleo de ciudadanos de los Estados del EEE es importante en porcentaje y en número en el transporte regular de pasajeros en el interior del EEE. La protección del empleo en el EEE es, por lo tanto, un objetivo primordial de la ayuda en este caso. Por razones fiscales internas, algunos Estados del EEE no aplican tipos reducidos, como se ha mencionado anteriormente, sino que prefieren compensar parcial o totalmente a los armadores por los costes derivados de dichas exacciones. En general, este enfoque puede considerarse equivalente al sistema de tipo reducido considerado anteriormente, siempre que exista una relación clara con dichas exacciones, no haya ningún elemento de compensación excesiva, el sistema sea transparente y no pueda dar lugar a abusos.
- (4) Para la parte marítima de las actividades de remolque y dragado (transporte marítimo de materiales) deberán concederse ayudas en favor del empleo de marinos del EEE, por analogía con las normas de este punto, pero únicamente si se trata de marinos del EEE que trabajen a bordo de remolcadores y dragas autopropulsados registrados en un Estado del EEE, que realicen actividades en el mar al menos durante el 50 % de su tiempo de funcionamiento <sup>(23)</sup>.

<sup>(22)</sup> Véase el artículo 2, letra a), de la Directiva 1999/35/CE del Consejo, de 29 de abril de 1999, sobre un régimen de reconocimientos obligatorio para garantizar la seguridad en la explotación de servicios regulares de transbordadores de carga rodada y naves de pasaje de gran velocidad (DO L 138 de 1.6.1999, p. 1), incorporada como punto 56 ca del anexo XIII del Acuerdo EEE, Decisión del Comité Mixto del EEE nº 179/1999 [DO L 74 de 15.3.2001, p. 7 y Suplemento EEE 14 de 15.3.2001, p. 22 (noruego) y p. 105 (islandés)], entrada en vigor el 1.8.2000.

<sup>(23)</sup> Así pues, las actividades de dragado realizadas principalmente en los puertos no podrán optar a la ayuda en favor del empleo de los trabajadores del mar del EEE.

- (5) Por último, es preciso recordar que la ayuda al empleo está cubierta por la excepción por categorías prevista en el Reglamento (CE) n° 2204/2002 de la Comisión, de 12 de diciembre de 2002, relativo a la aplicación de los artículos 87 y 88 del Tratado CE a las ayudas de Estado para el empleo <sup>(24)</sup>, incorporado como punto 1g del anexo XV del Acuerdo EEE <sup>(25)</sup>, que también es aplicable al transporte marítimo.

#### 24A.4. Relevo de las tripulaciones

El objetivo de la ayuda al relevo de las tripulaciones es reducir los costes de contratación de trabajadores del mar del EEE, especialmente a bordo de buques que navegan en aguas lejanas. La ayuda, que deberá ajustarse a un límite (tal como se establece en el apartado 24A.11), podrá concederse en forma de pagos o de reembolso de los costes de reparación de los trabajadores del mar del EEE que naveguen a bordo de buques matriculados en los Estados del EEE.

#### 24A.5. Ayudas a la inversión

- (1) La concesión de subvenciones para la renovación de las flotas no suele producirse en los demás modos de transporte, como es el caso en el transporte por carretera y en el transporte aéreo. Dado que suelen falsear la competencia, el Órgano de Vigilancia no será favorable a este tipo de ayudas, salvo si se inscriben en una reforma estructural destinada a reducir las capacidades globales.
- (2) La inversión debe ajustarse a lo dispuesto en el capítulo 24B de las presentes Directrices o a cualquier otra normativa o Directrices del EEE que lo sustituyan.
- (3) No obstante, de conformidad con las presentes Directrices, podrán autorizarse las ayudas a la inversión en determinadas circunstancias, con arreglo a la política de seguridad marítima, para mejorar el equipo de los buques inscritos en los registros de los Estados del EEE y para fomentar el uso de buques fiables y no contaminantes. Por lo tanto, podrán autorizarse incentivos para que los buques registrados en el EEE rebasen el cumplimiento de las normas obligatorias de seguridad y medio ambiente establecidas en los convenios internacionales y anticipen la aplicación de normas más estrictas ya acordadas, de tal forma que refuercen los controles correspondientes. Estas ayudas deberán ajustarse, cuando proceda, a las disposiciones del EEE aplicables a la construcción naval.
- (4) Una de las características del sector de los transportes marítimos es su gran movilidad, por lo que las ayudas regionales a las compañías marítimas de las regiones menos favorecidas, generalmente en forma de ayudas a la inversión para las compañías que invierten en estas regiones, solo podrán autorizarse si todo indica que redundarán en beneficio de estas regiones en un plazo razonable. Tal sería el caso de las inversiones destinadas a la construcción de depósitos especializados o a la adquisición de instalaciones de transbordo fijas. Solo podrán autorizarse estas ayudas a la inversión para las compañías marítimas de las regiones menos favorecidas si se ajustan también a las normas sobre las ayudas regionales (véase el apartado 24A.6).

#### 24A.6. Ayudas regionales con arreglo al artículo 61, apartado 3, letras a) y c), del Acuerdo EEE

En lo que se refiere a las ayudas regionales, el Órgano de Vigilancia aplicará las normas generales que establecen sus Directrices o sus modificaciones posteriores.

#### 24A.7. Formación

- (1) En primer lugar, es preciso recordar que la ayuda a la formación está cubierta por la excepción por categorías prevista en el Reglamento (CE) n° 68/2001 de la Comisión, de 12 de enero de 2001, relativo a la aplicación de los artículos 87 y 88 del Tratado CE a las ayudas a la formación <sup>(26)</sup>, incorporado como punto 1d del anexo XV del Acuerdo EEE <sup>(27)</sup>, que también es aplicable al transporte marítimo.
- (2) Por otra parte, muchos planes de formación impartidos a los marinos con el apoyo del Estado no se consideran ayudas estatales habida cuenta de su naturaleza general (profesional o académica). Por consiguiente, no han de ser notificados para examen al Órgano de Vigilancia.

<sup>(24)</sup> DO L 337 de 13.12.2002, p. 3.

<sup>(25)</sup> Por Decisión del Comité Mixto del EEE n° 83/2003 (DO L [aún no publicado]), entrada en vigor el 21.6.2003.

<sup>(26)</sup> DO L 10 de 13.1.2001, p. 20.

<sup>(27)</sup> Por Decisión del Comité Mixto del EEE n° 88/2002 (DO L 266 de 3.10.2002, p. 56, y Suplemento EEE 49 de 3.10.2002, p. 42), entrada en vigor el 1.2.2003.

- (3) Si puede considerarse que un plan de formación incluye elementos de ayuda de Estado, la notificación es obligatoria. Tal será el caso, por ejemplo, si se trata de un programa específico de formación a bordo y si el apoyo financiero del Estado miembro se abona a la organización que imparte la formación, al cadete, al marino o al armador. El Órgano de Vigilancia adopta una aptitud favorable hacia la ayuda concedida con carácter no discriminatorio para la formación realizada a bordo de buques registrados en un Estado del EEE. Excepcionalmente, las formaciones impartidas a bordo de otros buques podrán acogerse a ayuda si así se justifica con criterios objetivos (por ejemplo, la falta de puestos disponibles en buques matriculados en un Estado del EEE).
- (4) En la medida en que se abona la ayuda financiera para una formación a bordo, en principio el aprendiz no deberá ser un miembro activo de la tripulación, sino que deberá hallarse a bordo en calidad de supernumerario. Se trata de garantizar que no se abonen ayudas al salario neto a marinos por tareas que suelen asignarse a los miembros de la tripulación.
- (5) Asimismo, para preservar y ampliar los conocimientos marítimos y la competitividad de las industrias marítimas del EEE, se necesitan nuevos esfuerzos de investigación y desarrollo, en materia de calidad, productividad, seguridad y protección del medio ambiente. Se podrán conceder ayudas estatales para estos proyectos con arreglo a los límites que establece el Acuerdo EEE <sup>(28)</sup>.
- (6) La ayuda destinada a incrementar y a actualizar los conocimientos técnicos de los oficiales del EEE se autorizará durante toda su carrera. La ayuda podrá consistir en una contribución al coste de la formación o una compensación del salario pagado al oficial durante el período de formación. Los programas, no obstante, deberán concebirse de forma tal que se impida que la ayuda a la formación se desvíe directa o indirectamente como subvención a los salarios de los oficiales.
- (7) También se autorizará la ayuda destinada a la reconversión profesional de los pescadores de altura que deseen trabajar como marinos.

#### 24A.8. Ayudas de reestructuración

Aunque las Directrices del Órgano de Vigilancia sobre ayudas de Estado de salvamento y de reestructuración de empresas en crisis <sup>(29)</sup> solo se aplican a los transportes en la medida en que se tiene en cuenta la naturaleza específica de este sector, el Órgano de Vigilancia aplicará dichas Directrices, o cualesquiera otras Directrices o legislación del EEE que las sustituyan, al análisis de las ayudas para la reestructuración de las compañías marítimas.

#### 24A.9. Obligaciones de servicio público y contratos

- (1) En el ámbito del cabotaje marítimo, pueden imponerse obligaciones de servicio público (OSP) o celebrarse contratos de servicio público (CSP) con respecto a los servicios indicados en el artículo 4 del Reglamento (CEE) n° 3577/92, incorporado como punto 53a del anexo XIII del Acuerdo EEE <sup>(30)</sup>. En el caso de estos servicios, las obligaciones de servicio público y los contratos de servicio público, así como su correspondiente compensación, deben satisfacer las condiciones de dicha disposición y de las normas y procedimientos en materia de ayudas de Estado previstos en el Tratado, de acuerdo con la interpretación del Tribunal de la AELC y del Tribunal de Justicia Europeo en lo que respecta a las correspondientes disposiciones y procedimientos del Tratado CE en materia de ayudas estatales en la Comunidad.
- (2) El Órgano de Vigilancia admite que si un servicio de transporte internacional es necesario para satisfacer necesidades imperiosas de transporte público, puedan imponerse obligaciones de servicio público o celebrarse contratos de servicio público, siempre que cualquier compensación esté sujeta a las normas del Acuerdo EEE y procedimientos en materia de ayudas de Estado antes mencionados.
- (3) La duración de los contratos de servicio público deberá limitarse a un plazo razonable y no demasiado largo, generalmente del orden de seis años, ya que con contratos por un período mucho más largo existe el peligro de crear un monopolio (privado).

<sup>(28)</sup> Véase el artículo 61, apartado 3, letra c), del Acuerdo EEE, así como los capítulos 14 (Ayudas estatales de investigación y desarrollo) y 15 (Ayudas estatales en favor del medio ambiente) de las presentes Directrices.

<sup>(29)</sup> Véase el capítulo 16 de las presentes Directrices.

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

**24A.10. Ayuda al transporte marítimo de corta distancia**

- (1) No existe una definición jurídica de "transporte marítimo de corta distancia". Sin embargo, en la Comunicación de la Comisión Europea sobre el desarrollo del transporte marítimo de corta distancia en Europa de 29 de junio de 1999 <sup>(31)</sup> aparece una definición práctica en los siguientes términos: "el transporte por mar de mercancías y pasajeros entre puertos situados en Europa o entre dichos puertos y puertos situados en países no europeos ribereños de los mares cerrados que rodean Europa" <sup>(32)</sup>. En esta Comunicación, la Comisión Europea subrayó el papel de este modo de transporte para favorecer una movilidad duradera y segura, fortalecer la cohesión en el seno del EEE y mejorar la eficacia del transporte dentro de un planteamiento intermodal. El Órgano de Vigilancia es consciente también de que la promoción del transporte marítimo de corta distancia debe realizarse a todos los niveles, tanto del EEE como nacional o regional.
- (2) Puesto que el objetivo de la ayuda al transporte marítimo de corta distancia es mejorar la cadena intermodal y descongestionar las carreteras de los Estados del EEE, la definición de transporte marítimo de corta distancia que aparece en la Comunicación de la Comisión Europea de 1999 deberá restringirse, a los efectos de las presentes Directrices, al transporte entre puertos situados en el territorio de los Estados del EEE.
- (3) El Órgano de Vigilancia reconoce que el lanzamiento de servicios de transporte marítimo de corta distancia puede ocasionar dificultades financieras importantes que los Estados del EEE podrían querer paliar con el fin de garantizar la promoción de dichos servicios.
- (4) Cuando esto suceda, el Órgano de Vigilancia podrá aprobar este tipo de ayudas, a condición de que estén destinadas a los armadores a tenor del artículo 1 del Reglamento (CEE) n° 4055/86 <sup>(33)</sup>, incorporado como punto 53 del anexo XIII del Acuerdo EEE, con respecto a los buques que enarbolan el pabellón de alguno de los Estados del EEE. Dichas ayudas deberán ser notificadas y cumplir las siguientes condiciones:
  - que la ayuda tenga una duración que no supere los tres años y que tenga como finalidad la financiación de un servicio marítimo que conecte puertos situados en el territorio de los Estados del EEE,
  - que el servicio permita que los transportes (fundamentalmente de mercancías) realizados por carretera se realicen total o parcialmente por vía marítima, y sin desviación del transporte marítimo en forma contraria al interés común,
  - que la ayuda contemple la aplicación de un proyecto detallado, con un impacto medioambiental preestablecido, respecto de una nueva ruta o la mejora de los servicios de una ruta existente, asociando si es necesario a varios armadores, ya que la misma línea no podrá ser objeto de más de un proyecto financiado y este último no podrá ser renovado, prorrogado ni repetido,
  - que la ayuda tenga por finalidad cubrir los gastos operativos del servicio en cuestión hasta un 30 % <sup>(34)</sup>, o financiar la adquisición de equipos de transbordo para la prestación del servicio previsto, hasta un máximo de 10 % de dichas inversiones,
  - que la ayuda para la puesta en práctica del proyecto se conceda basándose en criterios transparentes aplicados de forma no discriminatoria a los armadores establecidos en el EEE. Normalmente, la ayuda deberá destinarse a un proyecto seleccionado por las autoridades del Estado del EEE a través de una licitación de conformidad con las normas comunitarias aplicables,
  - que el servicio objeto del proyecto pueda ser comercialmente viable después del período en que tenga derecho a la ayuda pública,
  - que la ayuda no se acumule con compensaciones de servicio público (obligaciones o contrato).

<sup>(31)</sup> Comunicación de la Comisión al Consejo, al Parlamento Europeo, al Comité Económico y Social y al Comité de las Regiones, "El desarrollo del transporte marítimo de corta distancia en Europa: una alternativa dinámica en una cadena de transporte sostenible — Segundo informe bienal de aplicación", COM(1999) 317 final.

<sup>(32)</sup> Véase la Comunicación anterior, p. 2.

<sup>(33)</sup> Véase la nota a pie de página 13.

<sup>(34)</sup> En caso de financiación comunitaria o de subvencionabilidad al amparo de distintos regímenes de ayuda, la limitación del 30 % se aplicará al total combinado de la ayuda o del apoyo financiero. Debe subrayarse que la intensidad de la ayuda es la misma que la prevista para las acciones de transferencia entre modos de transporte en el marco de la iniciativa comunitaria Marco Polo: véase el artículo 5, apartado 2, del Reglamento (CE) n° 1382/2003 (DO L 196 de 2.8.2003, p. 1).

**24A.11. Límite máximo**

- (1) Como se ha mencionado anteriormente, algunos Estados del EEE ayudan a su sector marítimo por medio de reducciones fiscales, mientras que otros prefieren abonar una ayuda directa, por ejemplo en forma de reembolso de los impuestos sobre los ingresos de los marinos. Habida cuenta de las diferencias entre los sistemas fiscales de los Estados del EEE, se considera que deberían mantenerse ambas posibilidades. Es obvio que en determinados casos pueden combinarse estos dos enfoques. Sin embargo, se corre el riesgo de una acumulación de ayudas a niveles desproporcionados con respecto al interés común de las Partes contratantes, lo que podría desembocar en una carrera de subvenciones entre Estados del EEE.
- (2) El nivel máximo aceptable de las ayudas es la reducción a cero de las cargas fiscales y sociales aplicables a los marinos y una reducción del impuesto sobre sociedades de las compañías marítimas tal como se describe en el punto 24A.3.1 (18). Para evitar posibles falseamientos de la competencia, no podrán concederse beneficios superiores por medio de otros sistemas de ayuda. Por otra parte, aunque cada régimen de ayuda notificado por un Estado de la AELC se evaluará en función de sus méritos propios, se considera que el importe de ayuda total concedido en virtud de lo dispuesto en los capítulos 24A.3 a 24A.6 no deberá superar el importe total de los impuestos y contribuciones sociales ingresados por las actividades de transporte marítimo y los marinos.

**24A.12. Observaciones finales**

- (1) El Órgano de Vigilancia continuará realizando un seguimiento regular y minucioso de las condiciones del mercado del transporte marítimo. En caso de que estas cambiasen y en consecuencia se redujese o desapareciese la necesidad de la ayuda de Estado, el Órgano de Vigilancia adoptará en su debido momento las medidas necesarias.
- (2) Todas las nuevas propuestas de medidas notificadas al Órgano de Vigilancia incluirán un calendario que indique los efectos cuantificados previstos durante los próximos seis años para cada objetivo del punto 24A.2.2. En particular, en dichas propuestas deberá presentarse la rentabilidad macroeconómica esperada del sector marítimo correspondiente, así como una estimación del número de puestos de trabajo mantenidos o creados.
- (3) Con respecto a todos los programas de ayudas (existentes o nuevos) que entran en el ámbito de aplicación de las presentes Directrices, los Estados de la AELC deberán enviar al Órgano de Vigilancia una evaluación de sus efectos durante su sexto año de aplicación.
- (4) Cuando la ayuda haya sido aprobada y concedida a un beneficiario en virtud de la excepción del vínculo de pabellón mencionado en el punto 24A.3.1, el Estado de la AELC de que se trate deberá informar al Órgano de Vigilancia cada tres años a partir de la fecha en que fue concedida la subvención. En este informe, el Estado de la AELC deberá cuantificar los efectos obtenidos y comparar los resultados con los efectos esperados. Las exigencias de informe establecidas en las presentes Directrices entrarán en vigor tras su adopción.
- (5) Además, en caso necesario, como por ejemplo a raíz de una queja justificada, el Estado de la AELC pertinente deberá facilitar pruebas al Órgano de Vigilancia de que la ayuda concedida al correspondiente beneficiario en virtud de un régimen acordado se ha limitado a su estricta definición y también ha producido los efectos esperados.

**24A.13. Medidas apropiadas**

- (1) Las presentes Directrices serán aplicables a partir de su fecha de adopción. De conformidad con el artículo 1, apartado 1, de la parte I y el artículo 18 de la parte II del Protocolo 3 al Acuerdo de Vigilancia y Jurisdicción, el Órgano de Vigilancia propone que los Estados de la AELC modifiquen sus regímenes de ayudas existentes en relación con las ayudas estatales contempladas en las presentes Directrices a fin de dar cumplimiento a lo dispuesto en las mismas el 30 de junio de 2005 a más tardar. Se invita a los Estados de la AELC a confirmar por escrito la aceptación de estas propuestas de medidas apropiadas el 30 de junio de 2004 a más tardar.
- (2) En caso de que un Estado de la AELC no confirme su aceptación por escrito antes de esa fecha, el Órgano de Vigilancia aplicará el artículo 19, apartado 2, de la parte II del Protocolo 3 del Acuerdo entre los Estados de la AELC sobre el establecimiento de un Órgano de Vigilancia y un Tribunal de Justicia y, en caso necesario, incoará los procedimientos previstos en dicha disposición.
- (3) Las presentes Directrices serán revisadas, a más tardar, tras un período de aplicación de siete años.».

## «ANEXO VIII

**Definición del concepto de registro de un Estado del EEE a efectos de las normas del capítulo 24A sobre ayudas al transporte marítimo**

Se entenderá por “registro de un Estado del EEE” un registro sujeto a la legislación de un Estado miembro de la CE o de un Estado de la AELC parte del Acuerdo EEE en los territorios de la Comunidad Europea o de los Estados de la AELC.

- (1) Todos los primeros registros de los Estados del EEE son registros de Estados del EEE.
  - (2) Constituyen asimismo registros de un Estado del EEE los siguientes registros, situados en Estados EEE y sujetos a su legislación:
    - Registro Internacional Danés (DIS),
    - Registro Internacional Alemán (ISR),
    - Registro Internacional Italiano,
    - Registro Internacional de Madeira (MAR),
    - Registro de las islas Canarias,
    - Registro Internacional Noruego (NIS).
  - (3) Los demás registros no se considerarán registros de los Estados del EEE, incluso si constituyen en la práctica la primera alternativa para los armadores establecidos en dichos Estados del EEE. En efecto, estos registros se sitúan en territorios en que el Tratado CE, y por lo tanto el Acuerdo EEE, no se aplica, ya sea parcial o totalmente, y están sujetos a la legislación de dichos territorios. Por consiguiente, no se considerarán registros de los Estados del EEE los registros siguientes:
    - el registro de las islas Kerguelen (el Tratado no se aplica en este territorio),
    - el registro de las Antillas neerlandesas (se trata de un territorio asociado; solo se aplica en él la parte IV del Tratado CE; dispone de su propio régimen fiscal),
    - los registros de:
      - la Isla de Man [solo algunas partes del Tratado CE se aplican en esta isla — véase el artículo 299, apartado 6, letra c), del Tratado —; la legislación fiscal es competencia exclusiva del Parlamento de la Isla de Man],
      - Bermudas e Islas Caimán (estas islas se incluyen en los territorios asociados a la Comunidad. Solo se aplica en ellas la parte IV del Tratado CE; disponen de autonomía fiscal).
  - (4) En el caso de Gibraltar, el Tratado CE es plenamente aplicable y el registro de Gibraltar, a los efectos de las presentes Directrices, se considera un registro de un Estado del EEE.».
-