

ANAVE – Circular de Régimen Interior

Madrid, 9 de enero de 2019
Ref: Puertos 1/2019/MC

Asunto: Ayudas estatales. La Comisión adopta dos decisiones que recomiendan que se aplique el impuesto de sociedades en Italia y España.

Muy Srs. nuestros:

La Comisión Europea propuso ayer, en dos decisiones separadas, que Italia y España ajusten la tributación de sus puertos a las normas comunitarias sobre ayudas estatales, como se resume en la nota de prensa **adjunta**.

La comisaria de Competencia, Margrethe Vestager, ha declarado que *“con el fin de garantizar una competencia leal en toda la UE, los puertos que generan beneficios a partir de sus actividades económicas deben tributar de la misma forma que otros operadores económicos, ni más ni menos”*.

En la nota adjunta se indica que los puertos llevan a cabo actividades tanto económicas como no económicas:

- *Las actividades no económicas, como el control y la seguridad del tráfico marítimo y la vigilancia contra la contaminación, suelen ser competencia de las autoridades públicas. Este tipo de actividades de servicio público quedan fuera del ámbito del control de las ayudas estatales en la UE. (En España, estas labores están encomendadas principalmente a las Capitanías Marítimas).*
- *La explotación comercial de las infraestructuras portuarias, como permitir el acceso remunerado al puerto, constituye por su parte una actividad económica. Las normas de la UE sobre ayudas estatales son aplicables a esas actividades (que en España desempeñan las Autoridades Portuarias).*

La Comisión considera que una exención en el impuesto de sociedades (IS) para los puertos que obtienen beneficios de actividades económicas puede suponerles una ventaja competitiva cuando operan en el mercado interior y, por lo tanto, implica una ayuda estatal que puede no ser compatible con las normas de la UE.

En Italia, los puertos están totalmente exentos del IS. En España, los puertos están exentos del mismo en lo que respecta a sus principales fuentes de ingresos, como las tasas portuarias o los ingresos obtenidos de contratos de arrendamiento o de concesión. En el País Vasco, los puertos están totalmente exentos del IS.

En abril de 2018, la Comisión informó a Italia y España de sus reservas sobre los regímenes tributarios aplicables a sus puertos. Ahora la Comisión concluye, con carácter preliminar, que tanto Italia como en España conceden a sus puertos una ventaja selectiva que puede vulnerar las normas de la UE sobre ayudas estatales. Por tanto, ha invitado a Italia y España a adaptar sus normas para garantizar que, a partir del 1 de enero de 2020, los puertos contribuyan al IS de la misma forma que las demás empresas de Italia y España, respectivamente. Cada uno de los dos países tiene dos meses para actuar.

En los últimos años, la Comisión ha exigido ya a los Países Bajos, Bélgica y Francia que eliminen las exenciones en el IS para sus puertos.

La Comisión señala que *“eliminar las ventajas fiscales no supone que los puertos no puedan seguir recibiendo apoyo del Estado. Los Estados miembros cuentan con diversas posibilidades de apoyo a los puertos que se ajustan a las normas de la UE sobre ayudas estatales, por ejemplo con el fin de alcanzar los objetivos de la UE en materia de transporte o de poner en marcha inversiones de infraestructura que no serían posibles sin ayudas públicas”*.

A este respecto, en mayo de 2017 la Comisión simplificó las normas sobre las inversiones públicas en puertos. Como resultado, los Estados miembros pueden ahora invertir hasta 150 millones de euros en puertos marítimos y hasta 50 millones de euros en puertos interiores con plena seguridad jurídica y sin verificación previa de la Comisión.

En un primer análisis, el sistema portuario obtuvo en 2017 unos beneficios de unos 290 millones de euros, por los que, si tuviese que tributar por el IS al tipo general del 25%, deberían abonar a Hacienda unos 72 millones.

Muy atentamente,

Manuel Carlier
Director General

-----<<<
Confidencialidad: La información contenida en esta circular es confidencial y va dirigida exclusivamente a las empresas navieras asociadas a ANAVE para su uso interno. La copia o distribución pública, incluso por parte de las propias empresas asociadas, está en principio prohibida, salvo autorización expresa de ANAVE. En particular, queda expresamente prohibida la difusión de esta información por medios de comunicación pública escritos o electrónicos. Si por error recibe este e-mail se ruega su comunicación al remitente y su inmediata destrucción, no debiéndose enviar a otro destinatario.

Confidentiality: *The information contained in this message is confidential and addressed to ANAVE's member companies for their internal use only. Any dissemination or copying of this information, even by the member companies is in principle prohibited, unless expressly authorised by ANAVE. In particular, it is strictly forbidden the publication of this information by public media, either written or electronic. If you receive this message by error then you may not copy or deliver this message to anyone, but please destroy this message and notify us immediately.*

Advertencia de seguridad: Este mensaje ha sido comprobado por un sistema antivirus interno y externo regularmente actualizado. En todo caso, compruebe que todos los mensajes que recibe son filtrados por su propio sistema de seguridad antes de su apertura.

Security warning: *This email has been scanned for viruses by our regularly updated email security systems but, in accordance with good computer practice, please ensure that all messages received are checked by your own security systems before opening.*

>>>-----



Ayudas estatales: la Comisión adopta dos decisiones que recomiendan que se grave a los puertos en Italia y España

Bruselas, 8 de enero de 2019

La Comisión Europea ha propuesto, en dos decisiones separadas, que Italia y España ajusten la tributación de sus puertos a las normas sobre ayudas estatales. La Comisión mantiene su compromiso con la garantía de unas condiciones de competencia equitativas en toda la UE para este sector económico clave.

La comisaria Margrethe **Vestager**, encargada de la política de competencia, ha declarado: «*Los puertos son infraestructuras clave para el crecimiento económico y el desarrollo regional. Por ello, las normas de la UE sobre ayudas estatales permiten un amplio margen para que los Estados miembros apoyen a los puertos e inviertan en ellos. Al mismo tiempo, con el fin de garantizar una competencia leal en toda la UE, los puertos que generan beneficios a partir de sus actividades económicas deben tributar de la misma forma que otros operadores económicos, ni más ni menos.*»

La competencia transfronteriza desempeña un importante papel en el sector portuario y la Comisión está comprometida con la garantía de unas condiciones de competencia equitativas en este sector económico clave.

Los puertos llevan a cabo actividades tanto económicas como no económicas:

- **Las actividades no económicas**, como el control y la seguridad del tráfico marítimo y la vigilancia contra la contaminación, suelen ser competencia de las autoridades públicas. Este tipo de actividades de servicio público quedan fuera del ámbito del control de las ayudas estatales en la UE.
- La explotación comercial de las infraestructuras portuarias, como permitir el acceso remunerado al puerto, constituye por su parte una **actividad económica**. Las normas de la UE sobre ayudas estatales son aplicables a esas actividades.

Una exención en el impuesto de sociedades para los puertos que obtienen beneficios de actividades económicas puede suponerles una ventaja competitiva cuando operan en el mercado interior y, por lo tanto, implica una ayuda estatal que puede no ser compatible con las normas de la UE.

En **Italia**, los puertos están totalmente exentos del impuesto de sociedades.

En **España**, los puertos están exentos del impuesto de sociedades en lo que respecta a sus principales fuentes de ingresos, como las tasas portuarias o los ingresos obtenidos de contratos de arrendamiento o de concesión. En el País Vasco, los puertos están totalmente exentos del impuesto de sociedades.

En abril de 2018, la Comisión informó a Italia y España de sus reservas en relación con los regímenes tributarios aplicables a sus puertos. La Comisión concluye, con carácter preliminar, que tanto en Italia como en España los regímenes tributarios vigentes conceden a los puertos una ventaja selectiva que puede vulnerar las normas de la UE sobre ayudas estatales.

Por tanto, la Comisión **invita hoy a Italia y España a adaptar sus normativas** para garantizar que los puertos, a partir del 1 de enero de 2020, contribuyan al impuesto de sociedades de la misma forma que las demás empresas de Italia y España, respectivamente. Cada uno de los dos países tiene dos meses para actuar.

En los últimos años, la Comisión ha exigido ya a los [Países Bajos](#), [Bélgica](#) y [Francia](#) que eliminen las exenciones en el impuesto de sociedades para sus puertos.

Contexto

Los regímenes tributarios aplicables a los puertos en Italia e España existían antes de la entrada en vigor del Tratado UE en esos Estados miembros. Por tanto, esas medidas se consideran «ayudas existentes» y su evaluación sigue un procedimiento específico de cooperación entre los Estados miembros correspondientes y la Comisión. Cuando se considere que una ayuda existente vulnera las normas de la UE sobre ayudas estatales, no se exigirá a los beneficiarios que reembolsen las ayudas recibidas en el pasado.

En estos casos, la Comisión, como primer paso, informa al Estado miembro sobre sus reservas. A la vista de la respuesta, la Comisión puede después proponer medidas adecuadas para adaptar la medida a las normas de la UE sobre ayudas estatales.

Las propuestas de hoy a Italia y España son ejemplos de ese segundo paso. Si los Estados miembros no aceptan las propuestas, la Comisión puede decidir, como tercer paso, iniciar una investigación en profundidad para verificar la compatibilidad de la ayuda existente. Si la Comisión concluye que el régimen no es compatible con las normas de la UE sobre ayudas estatales, puede exigir al Estado miembro que ponga fin al régimen de ayudas que falsea la competencia en el mercado único.

Al mismo tiempo, la Comisión también prosigue su investigación sobre el funcionamiento y la tributación de los puertos en otros Estados miembros y tomará las medidas necesarias para garantizar una competencia leal entre todos los puertos de la Unión.

Eliminar las ventajas fiscales no justificadas no supone que los puertos no puedan seguir recibiendo apoyo del Estado. Los Estados miembros cuentan con diversas posibilidades de apoyo a los puertos que se ajustan a las normas de la UE sobre ayudas estatales, por ejemplo con el fin de alcanzar los objetivos de la UE en materia de transporte o de poner en marcha inversiones de infraestructura necesarias que no serían posibles sin ayudas públicas. A este respecto, en [mayo de 2017](#) la Comisión simplificó las normas sobre las inversiones públicas en puertos. Como resultado de la ampliación del Reglamento general de exención por categorías por parte de la Comisión a las inversiones no problemáticas en puertos, los Estados miembros pueden ahora invertir hasta 150 millones de euros en puertos marítimos y hasta 50 millones de euros en puertos interiores con una plena seguridad jurídica y sin verificación previa de la Comisión. El Reglamento permite a las autoridades públicas, por ejemplo, asumir los costes de dragado en los puertos y sus vías navegables de acceso. Además, las normas de la UE permiten a los Estados miembros compensar a los puertos el coste de la asunción de funciones de servicio público (servicios de interés económico general).

IP/19/241

Personas de contacto para la prensa:

[Ricardo CARDOSO](#) (+32 2 298 01 00)

[Giulia ASTUTI](#) (+32 2 295 53 44)

Solicitudes del público en general: [Europe Direct](#) por teléfono [00 800 67 89 10 11](#) , o por [e-mail](#)