



Prensa e Información

Tribunal General de la Unión Europea
COMUNICADO DE PRENSA nº 150/15

Luxemburgo, 17 de diciembre de 2015

Sentencia en los asuntos acumulados T-515/13, España / Comisión, y T-719/13, Lico Leasing, S.A., y Pequeños y Medianos Astilleros Sociedad de Reconversión, S.A. / Comisión

El Tribunal General anula la Decisión de la Comisión según la cual el denominado “sistema español de arrendamiento fiscal” constituía una ayuda estatal ilegal

La ventaja obtenida por los inversores no era selectiva y la motivación relativa al riesgo de falseamiento de la competencia y de afectación del comercio no era suficiente

A partir de mayo de 2006, la Comisión recibió varias denuncias contra lo que se ha denominado «el sistema español de arrendamiento fiscal» («SEAF»). En esas denuncias se afirmaba que ese pretendido sistema permitía que las empresas navieras obtuvieran unos descuentos de entre un 20 % y un 30 % al adquirir buques construidos por astilleros españoles, en detrimento de las ventas de los astilleros de otros Estados miembros.

El SEAF se basaba en un montaje fiscal generalmente organizado por un banco, que se situaba entre la empresa naviera (compradora) y el astillero (vendedor). El banco hacía intervenir a dos intermediarios en la venta del buque, a saber, una sociedad de leasing (arrendamiento financiero) y una agrupación de interés económico (AIE) constituida por el banco. El banco vendía participaciones en la AIE a los inversores y organizaba una compleja red de contratos entre las diferentes partes. El objetivo de este montaje consistía en generar beneficios fiscales para los inversores y transferir una parte de estos beneficios (un 85 %-90 %) a la compañía naviera en forma de descuento en el precio del buque, mientras que los inversores conservaban los demás beneficios fiscales (un 10 %-15 %) como rendimiento de su inversión. Estos beneficios fiscales eran el resultado de cinco medidas fiscales aplicables a los contratos de leasing (amortización acelerada y -con autorización previa- amortización anticipada de ciertos bienes), a las AIE (transparencia fiscal) y a las actividades de las navieras (régimen especial de tributación por tonelaje) ¹.

En una Decisión de 17 de julio de 2013 ², la Comisión estimó que tres de las cinco medidas fiscales examinadas constituían una ayuda estatal a las AIE y a sus inversores, ejecutada ilegalmente por España desde el 1 de enero de 2002 ³, y declaró la ayuda parcialmente incompatible con el mercado interior. Por respeto al principio de seguridad jurídica, la Comisión sólo exigió que se recuperase la ayuda concedida a determinadas operaciones. Así, ordenó que

¹ Estas medidas se regulan en varias disposiciones del Real Decreto Legislativo 4/2004, de 5 de marzo de 2004, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Impuesto sobre Sociedades (BOE nº 61, de 11 de marzo de 2004, p. 10951) y del Real Decreto 1777/2004, de 30 de julio de 2004, por el que se aprueba el Reglamento del Impuesto sobre Sociedades (BOE nº 189, de 6 de agosto de 2004, p. 37072).

² Decisión 2014/200/UE de la Comisión, de 17 de julio de 2013, relativa a la ayuda estatal SA.21233 C/11 (ex NN/11, ex CP 137/06) ejecutada por España — Régimen fiscal aplicable a determinados acuerdos de arrendamiento financiero, también conocidos como Sistema español de arrendamiento fiscal (DO 2014, L 114, p. 1) (véase el comunicado de prensa [IP-13-706](#) de la Comisión).

³ España modificó algunas de las disposiciones fiscales aplicables al SEAF en 2012, antes de que se adoptara la Decisión de la Comisión objeto de los presentes recursos. A causa de las modificaciones efectuadas, la Comisión estimó que las nuevas normas no constituían una ayuda estatal en su Decisión de 20 de noviembre de 2012 sobre la ayuda estatal SA.34736 (12/N), referente a la aplicación por el Reino de España de un sistema fiscal que permite la amortización anticipada de determinados activos adquiridos mediante un contrato de leasing (DO C 384, p. 1) (véase el comunicado de prensa [IP-12-1241](#) de la Comisión). El Tribunal General desestimó un recurso contra esta última Decisión en su sentencia de 9 de diciembre de 2014, Netherlands Maritime Technology Association/Comisión (T-140/13). Actualmente esta sentencia se encuentra recurrida en casación ante el Tribunal de Justicia (asunto [C-100/15 P](#)).

se recuperara la ayuda únicamente de los inversores, sin que estos beneficiarios pudieran transferir a otras personas la carga de la recuperación de la ayuda.

España y las sociedades Lico Leasing (establecimiento financiero que invirtió en un cierto número de AIE que participaron en el SEAF) y Pequeños y Medianos Astilleros Sociedad de Reconversión (sociedad que coopera con los astilleros pequeños y medianos para la adecuada consecución de sus fines industriales) han solicitado al Tribunal General de la Unión Europea que anule esta Decisión de la Comisión.⁴

En su sentencia dictada hoy, **el Tribunal General anula la Decisión de la Comisión por adolecer de diversos errores y de una motivación insuficiente en lo que respecta a la calificación de ayuda estatal.**

Según el Tribunal General, la Comisión actuó erróneamente al declarar que existía una ventaja selectiva y, por tanto, una ayuda estatal en favor de las AIE y de los inversores.

A este respecto, el Tribunal General recuerda que, debido a la transparencia fiscal de las AIE, las medidas fiscales aplicadas a estas últimas en el marco del SEAF únicamente podían beneficiar a sus miembros, es decir, a los inversores. **Al no existir ventajas económicas en favor de las AIE, es errónea la conclusión de la Comisión según la cual dichas entidades se habían beneficiado de una ayuda estatal.**

En lo que respecta a los inversores, el Tribunal General ha considerado que la ventaja económica de la que se beneficiaron no era selectiva. En efecto, pese a la existencia de un sistema de autorización, cualquier inversor que decidiera participar en las operaciones del SEAF mediante la compra de participaciones en las AIE constituidas por los bancos podía obtener las ventajas de que se trata en idénticas condiciones. Tales ventajas tenían, pues, carácter general con respecto a los inversores. Por otra parte, la constatación formulada por la Comisión según la cual el SEAF favorecía «determinadas actividades»⁵ no concernía a las actividades industriales o económicas de los inversores, que operaban en todos los sectores de la economía.

El Tribunal General añade que, habida cuenta de las especiales circunstancias del presente asunto, la Comisión no motivó suficientemente su conclusión según la cual las ventajas otorgadas a los inversores podían falsear la competencia y afectaban a los intercambios comerciales entre Estados miembros.

NOTA: Contra las resoluciones del Tribunal General puede interponerse recurso de casación ante el Tribunal de Justicia, limitado a las cuestiones de Derecho, en un plazo de dos meses a partir de la notificación de la resolución.

NOTA: El recurso de anulación sirve para solicitar la anulación de los actos de las instituciones de la Unión contrarios al Derecho de la Unión. Bajo ciertos requisitos, los Estados miembros, las instituciones europeas y los particulares pueden interponer recurso de anulación ante el Tribunal de Justicia o ante el Tribunal General. Si el recurso se declara fundado, el acto queda anulado y la institución de que se trate debe colmar el eventual vacío jurídico creado por la anulación de dicho acto.

Documento no oficial, destinado a los medios de comunicación y que no vincula al Tribunal General.

El [texto íntegro](#) de la sentencia se publica en el sitio CURIA el día de su pronunciamiento

Contactos con la prensa: Cristina López Roca ☎ (+352) 4303 3667

⁴ Existen en total otros 63 asuntos pendientes ante el Tribunal General contra esta Decisión de la Comisión.

⁵ La Comisión hace referencia a «la adquisición de buques de navegación marítima mediante contratos de arrendamiento, especialmente con vistas a su fletamento a casco desnudo y su posterior reventa». El fletamento a casco desnudo es un acuerdo para el fletamento o arrendamiento de un buque en el que no se incluye ni la tripulación ni el avituallamiento, de los que se responsabiliza el fletador.