UNIÓN EUROPEA

Sección coordinada por

Elsa Casas Cabello

INTRODUCCIÓN

La presente sección Unión Europea se abre con un trabajo realizado por Carlos Portugués Carrillo, en el que comenta la reciente sentencia del Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas en el asunto C-88/03, relativa al régimen fiscal de Azores, y en la cual el Tribunal se pronuncia, por primera vez, sobre los criterios para determinar en qué casos la reducción de los tipos impositivos nacionales en el ámbito de una región determinada, constituye una ayuda de Estado.

El interés de la sentencia es doble, por un lado por el paralelismo de la medida en cuestión con los incentivos fiscales del REF, que han sido considerados ayuda de Estado por la Comisión Europea, y están por tanto condicionados a su evaluación y autorización por dicha institución comunitaria. Por otro, porque en la argumentación que hace tanto el Abogado General como el propio Tribunal se tiene muy en cuenta la condición de región ultraperiférica de Azores, condición que también se da en el caso de Canarias. Ambos aspectos convierten esta Sentencia en un referente plenamente aplicable al Régimen Económico y Fiscal de Canarias.

La fiscalidad directa no está armonizada en la UE y los Estados miembros tienen competencia exclusiva en materia de impuestos directos. Si un Estado miembro decide reducir significativamente el tipo impositivo del Impuesto de Sociedades en todo su territorio, estamos ante una decisión nacional sobre la que la UE no puede intervenir, al menos no más allá del marco que establece el código de buena conducta fiscal para evitar las prácticas desleales que favorezcan la deslocalización de las empresas.

Sin embargo, cuando la reducción de los tipos impositivos nacionales se limita al ámbito geográfico de una región determinada de ese Estado, la Comisión ha venido considerando que dicha medida reúne todas las condiciones que establece el artículo 87.1 del Tratado CE para ser considerada ayuda de Estado, en particular el carácter selectivo, y por tanto entra dentro de sus competencias exclusivas en materia de evaluación y autorización de dichas ayudas.

No es la primera vez que el Tribunal de Justicia se pronuncia sobre esta cuestión. La posición de la Comisión Europea ya había sido cuestionada por regiones con un elevado nivel de autonomía fiscal que consideraban que el marco de referencia para valorar si una medida tiene o no carácter selectivo, es decir, si favorece o no a ciertas empresas, no es el del conjunto del Estado, sino sólo el territorio de dicha región[1].

Lo cierto es que las normas sobre competencia están concebidas para acompañar el funcionamiento del mercado interior y evitar prácticas desleales que amenacen la libre competencia. Lógicamente, cualquier intervención de los poderes públicos que refuerce la posición de una empresa en el mercado es una amenaza potencial para la competencia, al beneficiar a unas empresas frente a otras. Lo que cabe plantearse es por qué una reducción general del tipo impositivo del impuesto de sociedades no debe someterse al filtro de su compatibilidad con las normas de competencia y la misma medida aplicable sólo a las empresas de una parte del Estado sí debe hacerlo. Esto lleva a pensar que lo que subyace es un problema de reparto de competencias entre la UE y los Estados miembros. Estos últimos no quieren bajo ningún concepto renunciar a su soberanía fiscal y la UE debe buscar vías indirectas para poder influir sobre estas decisiones, y la más recurrente es considerar que determinadas medidas fiscales constituyen ayudas de Estado y como tales caen bajo la competencia exclusiva de la Comisión Europea.

En cualquier caso, la Sentencia del Tribunal en el caso de Azores presenta el indudable interés de establecer por primera vez unos criterios para determinar la autonomía política y fiscal de una entidad territorial con respecto al poder central, y por tanto para que una medida fiscal de ámbito regional sea o no considerada ayuda de Estado. Esta sentencia abre la puerta a una reflexión en profundidad sobre la situación del REF en el marco de la distribución competencial que establecen la Constitución española y el Estatuto de Autonomía de Canarias, y en particular, a cómo afectará la reforma del Estatuto a esta situación de cara a la aplicación de los criterios establecidos por la jurisprudencia comunitaria.

En la segunda parte de esta sección hemos querido incluir también un comentario sobre un reciente proyecto desarrollado conjuntamente por las siete regiones ultraperiféricas de la UE y liderado por Canarias, en el que se ha analizado el funcionamiento de los servicios de interés general en estas regiones, concretamente en tres sectores de gran importancia: los transportes, la electricidad y la gestión de residuos.

[1] Sentencias del TJCE de 6 de marzo de 2002 sobre los regímenes tributarios vascos.

El Tratado CE incluye este tipo de servicios entre los valores comunes de la Unión, y la Comisión ha publicado un Libro Blanco[2] en el que define las orientaciones sobre una estrategia dirigida a garantizar el acceso a servicios de calidad y asequibles a todos los ciudadanos y empresas de la Unión, así como el papel de la UE en el desarrollo de la misma.

Las particularidades que caracterizan a las regiones ultraperiféricas de la UE, en particular la lejanía, el aislamiento, la fragmentación territorial, y el reducido tamaño de sus mercados, confieren a estos servicios un papel fundamental, al tiempo que inciden de manera determinante en su configuración y funcionamiento.

El proyecto SIEGRUP ha analizado la situación en las RUP de los tres sectores mencionados, en especial la incidencia que ha tenido la liberalización de los mercados regulados, llegando a una serie de conclusiones y propuestas cuyas principales líneas se recogen en esta sección.

[2] COM (2004) 374 final – Libro Blanco sobre los servicios de interés general

LOS SERVICIOS DE INTERÉS ECONÓMICO GENERAL EN LAS REGIONES ULTRAPERIFÉRICAS: EL PROYECTO SIEGRUP

Elsa Casas Cabello

Técnico de la Viceconsejería de Economía y Asuntos Económicos de la Unión Europea

La noción de Servicios de Interés Económico General, en adelante SIEG, hace referencia a los servicios de naturaleza económica que cumplen misiones de interés general para los ciudadanos y que están por ello sometidos a obligaciones específicas de servicio público por parte del Estado. Entre estos se incluyen los de transporte, energía y comunicaciones, además de otras actividades económicas necesarias para la colectividad.

Los SIEG son diferentes de los servicios ordinarios en la medida en que los poderes públicos consideran que cubren una necesidad, justificandose por tanto la intervención pública cuando el mercado no hace suficientemente rentable la prestación de los mismos. Responden a la necesidad de garantizar en cualquier lugar un servicio de calidad a un precio equitativo para todos.

El artículo 16 del Tratado CE los sitúa entre los valores comunes de la Unión Europea y destaca su papel en la promoción de la cohesión económica y social, y de la competitividad de la economía europea.

A la hora de definir y explicar la naturaleza y objetivos de los SIEG se suele poner el ejemplo clásico de la obligación de prestar un servicio determinado en el conjunto del territorio de un país a precios contenidos y en condiciones de calidad similares, cualquiera que sea la rentabilidad del mismo.

Esta garantía del acceso universal a servicios de interés general accesibles, asequibles y de calidad, tiene además que ser compatible con la existencia de un mercado interior abierto y competitivo. En general, la creación del mercado interior y la liberalización han ampliado y mejorado la oferta de servicios, por ejemplo en el sector de las telecomunicaciones y los transportes. Sin embargo, siguen existiendo situaciones en las que los objetivos de servicio público necesitan la intervención pública. Estas situaciones están contempladas por el artículo 86.2 del Tratado CE que permite conciliar la consecución de los objetivos de servicio público con la de los objetivos de competencia de la UE, en particular, la necesidad de garantizar igualdad de condiciones a todos los

proveedores de servicios y de optimizar el empleo del dinero público[1].

Corresponde a cada Estado miembro decidir qué servicios considera de interés general, establecer el nivel cualitativo del mismo y organizar su funcionamiento. El papel de la Comisión se limita a velar por que no haya abusos en la calificación del servicio de interés general y que las compensaciones financieras que puedan establecerse estén bien calculadas y no impliquen beneficios indebidos para una empresa, lo cual iría en contra de las normas de competencia.

Los rasgos que caracterizan a las regiones ultraperiféricas, en particular la lejanía, el aislamiento y el reducido tamaño de sus mercados, impiden o dificultan que se desarrolle en las mismas una verdadera competencia entre actores económicos, públicos o privados. Como la propia Comisión Europea señala, el proceso de construcción del mercado único y la liberalización económica de los sectores regulados, en concreto los servicios de interés general, no siempre han tenido los efectos positivos supuestos en estas regiones distantes[2].

El mantenimiento de servicios de interés económico general en estas regiones puede resultar poco rentable para los operadores, incluso en aquellos casos en que existe un único operador, lo que exige que se adopten medidas específicas para garantizar su disponibilidad en condiciones adecuadas de calidad, fiabilidad y seguridad.

Las siete regiones ultraperiféricas – Azores, Canarias, Guadalupe, Guayana, Martinica y Reunión – desarrollan conjuntamente el proyecto de cooperación regional RUP PLUS, que cuenta con la cofinanciación del FEDER en el marco de la iniciativa comunitaria Interreg III/C.

Uno de los temas de cooperación que se han tratado en el marco de este proyecto ha sido precisamente el análisis del funcionamiento de los servicios de interés económico general en las regiones ultraperiféricas. El objetivo del subproyecto SIEGRUP consistía en obtener un diagnóstico sobre el efecto de la liberalización de los mercados en las regiones ultraperiféricas teniendo en cuenta las particularidades reconocidas en el artículo 299.2 del Tratado CE, y en particular:

- Conocer la estructura y evolución de los servicios prestados por las industrias de redes en las RUP;
- Analizar la aplicación de la obligación de servicio universal y su financiación;
- Valorar la evolución de los precios, la calidad y el acceso a la prestación de estos servicios en las RUP, en relación con la evolución que han tenido en el Estado respectivo y en el conjunto de la UE.

[1] Libro Blanco sobre los servicios de interés general. COM (2004) 374 final de 12.5.2004.

[2] Comunicación de la Comisión COM(2004) 343 final "Estrechar la asociación con las regiones ultraperiféricas", de 26.5.2004, pág. 6.

Con vistas a concentrar el ámbito del análisis, se seleccionaron tres sectores de particular relevancia para estas regiones:

Electricidad: distinguiendo entre el consumo industrial y doméstico, generación, transporte, distribución y comercialización.

Gestión de residuos: recogida, valorización y destino final, distinguiendo entre los diferentes tipos de residuos (urbanos, sanitarios, industriales…).

Transportes: aéreo y marítimo, distinguiendo entre transporte de pasajeros y mercancías, en el interior de la región, con el Estado miembro y con el resto de la UE.

Cada uno de estos sectores fue objeto de un seminario, en el que participaron expertos del sector público y privado de las siete regiones y de sus respectivos Estados, España, Francia y Portugal. Los documentos de trabajo elaborados y las ponencias presentadas permitieron extraer una serie de conclusiones, cuyos principales puntos se citan a continuación.

SEMINARIO SOBRE LOS SERVICIOS DE INTERES GENERAL Y EL SECTOR ELECTRICO: las principales conclusiones del seminario celebrado el 23 de noviembre de 2005 en Bruselas fueron las siguientes:

Los sectores eléctricos de las RUP tienen elementos comunes y singulares, entre los que destacan su reducido tamaño unitario y la fragmentación en sistemas insulares en muchas de ellas, así como una muy elevada dependencia exterior y una hiperdependencia estructural del petróleo en sus balances energéticos. No existe un modelo uniforme de empresas suministradoras de electricidad, ya que concurren empresas públicas y privadas, aunque siempre existe para cada región una empresa mayoritaria o incluso exclusiva. Como resultado de estos factores estructurales, el coste del suministro de electricidad en estas regiones es notablemente superior al equivalente en el conjunto del estado miembro al que pertenecen.

Bajo estas condiciones, las previsiones del mercado interior de la energía en cuanto a libre elección del suministrador e intensificación de la competencia, no han sido llevadas a cabo.

La legislación nacional eléctrica de los tres países con RUP –Francia, Portugal y España- recoge de manera específica la singularidad estructural de estas regiones y la necesidad de arbitrar medidas compensatorias a favor de las mismas, habiéndose optado por un sistema de perecuación tarifaria interna en el marco del sistema eléctrico de cada estado miembro.

Este sistema interno de compensación no ha alterado las condiciones generales del mercado interior comunitario de la energía, debido a la escasa cuantía de tales compensaciones en relación con la dimensión global de los mercados nacionales respectivos e,

incluso, debido a la existencia simultánea de otras compensaciones de mayor volumen conocidas como Costes de Transición a la Competencia.

Las RUP apoyan plenamente los objetivos de universalidad y calidad del suministro, homologable al del conjunto de los sistemas nacionales, como ejes centrales de la organización de sus sistemas eléctricos. Éstos objetivos deben además alcanzarse con la máxima racionalidad y eficacia económica.

Defienden además la flexibilidad, hasta ahora demostrada, en la aplicación de los principios del mercado interior de la electricidad, permitiendo a cada una de ellas optar por su aplicación integra o solicitar derogaciones.

Señalan que se ha avanzado positivamente en la extensión a las RUP de las medidas derivadas del Programa de Redes Transeuropeas de Energía y desean que en futuras revisiones de sus orientaciones se incluya un capítulo especial relativo a estas regiones que facilite la obtención de las financiaciones necesarias y reduzca por tanto la necesidad de compensaciones estructurales de sus extracostes.

Las RUP consideran que el actual sistema de perecuación tarifaria que ha consistido en igualar las tarifas para un mismo consumidor tipo en el conjunto del territorio de cada Estado miembro, ha funcionado satisfactoriamente y por tanto recomiendan continuar con el mismo, dentro de los criterios de proporcionalidad y transparencia. Sin embargo, consideran que sería conveniente que la Comisión Europea fijara claramente el marco y los criterios a los que debe responder dicha compensación, a fin de consolidar de manera permanente este sistema dentro del marco tarifario de cada estado miembro.

Por último, dentro del respeto al espíritu de los objetivos generales de la Unión, pero en consonancia también con el articulo 299.2 del Tratado, debe existir la suficiente flexibilidad en la aplicación de toda legislación comunitaria, singularmente las de fiscalidad y medio ambiente, que puedan tener repercusiones desproporcionadas sobre los costes del suministro eléctrico y obligar a compensaciones difícilmente asumibles por el conjunto de consumidores del Estado miembro.

Seminario sobre los sistemas de recogida y valorizacion de residuos: las principales conclusiones alcanzadas en el seminario celebrado en Bruselas, el 21 de junio de 2006, fueron:

El mejor residuo es el que no se genera y, de acuerdo con la legislación comunitaria, quienes generan o son responsables de que acaben generándose residuos deben asumir la responsabilidad de su correcta gestión y el coste económico consiguiente.

Parece plenamente aceptado que la recogida y valorización de residuos está

englobada dentro del concepto de Servicios de Interés Económico General, tal y como recoge la propuesta de directiva sobre libre prestación de servicios en el mercado interior[3].

Por ello, y de acuerdo con la doctrina comunitaria en la materia, parece evidente que corresponde a las autoridades de las RUP fijar las modalidades de puesta en marcha de estos Servicios de Interés Económico General, adaptándolos a la peculiaridad de cada región, y apoyándose en medidas de cohesión social a nivel nacional y comunitario.

Las RUP aceptan en su integridad las propuestas de la estrategia marco en materia de residuos[4] que fija, para el año 2008, unos ambiciosos objetivos en materia de recogida selectiva y valorización. No obstante, reclaman una cierta flexibilidad en los plazos de aplicación que tome en cuenta la situación específica de cada región.

Ello se justifica en que las dificultades logísticas que imponen la lejanía y la fragmentación van a suponer unas mayores exigencias y costes, tanto en materia de dispersión de infraestructuras como de recogida y, especialmente, de valorización de los residuos. A ello debe unirse además que, en numerosas RUP, la población turística, en una gran parte de ciudadanos comunitarios, supone un aumento muy importante de la generación de residuos, así como en muchos casos una acusada estacionalidad en la generación, que implica la necesidad de un sobre dimensionamiento de las instalaciones.

Ello se ve acentuado singularmente en el caso de los envases y residuos de envases, por el mayor volumen relativo de los mismos que impone la logística del transporte marítimo y aéreo desde el territorio continental de la Unión y desde terceros países.

Es importante además señalar las dificultades específicas a las que deben enfrentarse las RUP para la reexpedición de sus residuos en razón de la legislación internacional sobre el transporte marítimo.

Los sistemas nacionales existentes de recogida y valorización de residuos especiales son una buena opción para estas regiones, ya que procuran una compensación interna de costes a nivel nacional, que evita parcialmente la desventaja competitiva de las mismas y permite aplicar los criterios de Servicios de Interés Económico General. Por ello, en caso de existir, tal y como ocurre en España, compensaciones fiscales al transporte de residuos hasta el continen-

[3] Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de enero de 2004, relativa a los servicios en el Mercado Interior (COM (2004) 2 final) y Propuesta modificada de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de abril de 2006, relativa a los servicios en el Mercado Interior (COM (2006) 160 final).

[4] Directiva 2006/12/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de abril, relativa a los residuos – DOCE L 114 de 27.4.2006.

te, debería exigirse que dichas ventajas se trasladen íntegramente hasta el consumidor final del producto.

La contribución de los Fondos Estructurales ha sido fundamental para que las RUP mejoren considerablemente sus sistemas de recogida y tratamiento primario de residuos. Por ello se sugiere que esta contribución pueda ser mantenida en el futuro a través de un programa de apoyo específico, que cubra tanto las necesidades adicionales de infraestructuras como los costes de operación de las mismas, para permitir completar y mantener las crecientes exigencias legales que la Unión Europea establece en materia de residuos domésticos y especiales, teniendo en cuenta las peculiaridades y, consecuentemente, los sobrecostes que deben soportar las RUP.

Los países terceros situados en las proximidades de las RUP tienen, de manera creciente, la necesidad de contar con centros de reciclado y valorización de residuos que cuenten con las últimas tecnologías disponibles así como con sistemas de control adecuados. La creación de esas instalaciones permitiría la concentración de la gestión de los residuos de zonas suficientemente extensas, que incluya a las RUP al mismo tiempo que a otros países terceros próximos. Esta medida seria coherente con las prioridades de la acción exterior comunitaria y permitiría al mismo tiempo paliar las limitaciones que tienen las RUP en materia de gestión de residuos. Las RUP podrían aportar su experiencia asociada a los métodos de gestión a nivel europeo. Para ello deberán arbitrarse formulas, en el marco de los diversos programas de cooperación internacional y apoyo financiero de la Unión Europea hacia estas Regiones y países.

Seminario sobre los servicios de transporte aéreo y marítimo: las principales conclusiones del seminario celebrado los días 2 y 3 de noviembre en Las Palmas de Gran Canaria fueron:

Las regiones ultraperiféricas representan una realidad geográfica y económica diferente del resto de las regiones europeas. Su aislamiento, consecuencia de su lejanía del continente europeo y de sus reducidas dimensiones, constituye una dificultad para su desarrollo armonioso y sostenible. Además, seis de las siete regiones ultraperiféricas son islas y de ellas cuatro son archipiélagos, lo cual acentúa aun más la dependencia del transporte.

La lejanía y falta de accesibilidad han determinado que las conexiones con estas regiones hayan sido tradicionalmente consideradas servicios de interés general por sus Estados respectivos. Así, las legislaciones nacionales sobre transporte marítimo y aéreo de los tres países con regiones ultraperiféricas – Francia, Portugal y España – han arbitrado medidas compensatorias a favor de las mismas a través de monopolios ejercidos por empresas públicas.

La liberalización de los sectores del transporte marítimo y aéreo y la creación del mercado interior ha supuesto la necesidad de adaptar estas medidas compensatorias tradicionales a la normativa comunitaria sobre transporte y sobre competencia. Hay que destacar dentro de este contexto, la importancia fundamental que conlleva para las RUP la normativa sobre las obligaciones de servicio público y la compensación de las mismas.

El Consejo Europeo celebrado en Sevilla el 21 y 22 de junio de 2002, invitaba a la Comisión a profundizar en la aplicación del apartado 2 del artículo 299 del Tratado y a presentar las propuestas adecuadas para tener en cuenta sus necesidades específicas en las distintas políticas comunes, en particular las de transporte.

La Comunicación de la Comisión "Estrechar la asociación con las regiones ultraperiféricas" de mayo de 2004[5], establece como una de las principales prioridades de la actuación de la Comunidad respecto a estas regiones la mejora de la accesibilidad, utilizando los instrumentos existentes en el ámbito del transporte aéreo y marítimo como son las obligaciones de servicio público, las ayudas de estado y las ayudas de carácter social.

La aprobación del Libro Blanco sobre el Transporte en mayo de 2006 constituye, en este contexto, un hito importante, al mencionar por primera vez a las RUP e invitar a las instituciones europeas a adoptar medidas específicas y adaptar las medidas generales en el marco de la Política Común de Transportes.

A pesar de que la política europea de transporte contempla instrumentos que pueden ser utilizados por las regiones ultraperiféricas, estos presentan aún, por las propias características de estas regiones, dificultades en su aplicación, lo que dificulta la consecución plena del objetivo de mejorar la accesibilidad y lograr la inserción económica de estas regiones en sus zonas geográficas respectivas.

En el marco de la liberalización del transporte aéreo es necesario fomentar las conexiones con las regiones ultraperifericas, ya que es su única posibilidad real de comunicación con el exterior, estableciendo condiciones de continuidad, regularidad, capacidad y precio que no asumirían las compañías aéreas si se considera únicamente el interés comercial.

La mejora de la accesibilidad exige que se aproveche el potencial de los aeropuertos regionales. Las regiones ultraperiféricas valoran muy positivamente que las nuevas Directrices comunitarias sobre financiación de los aeropuertos y ayudas al lanzamiento de nuevas rutas aéreas[6], autoricen la concesión de ayudas públicas

[5] COM (2004) 343 final, de 26 de mayo de 2004.

[6] Directrices comunitarias sobre la financiación de aeropuertos y las ayudas estatales de puesta en marcha destinadas a compañías aéreas que operen desde aeropuertos regionales (2005/C312/01).

para el lanzamiento de nuevas líneas entre las regiones ultraperifericas y los terceros países próximos, cualquiera que sea la categoría del aeropuerto. Esta misma posibilidad se debería extender a las conexiones con el continente europeo, en particular con las regiones ultraperiféricas próximas.

Los problemas persisten, sin embargo, en aquellas regiones en las que las líneas ya existen, pero en condiciones insuficientes de regularidad y precio.

Debido al aislamiento que caracteriza a las regiones ultraperiféricas, los aeropuertos situados en las mismas no entran, en principio, en competencia con otros aeropuertos comunitarios. Asimismo, tampoco existe competencia con otros modos de transporte. Por ello, la financiación pública de las infraestructuras de transporte en estas regiones, incluida la posibilidad que ofrece la asignación específica adicional prevista por el FEDER, no afecta en principio a la libre competencia entre aeropuertos y entre modos de transporte, y debe considerarse compatible con el mercado común.

Las economías de las regiones ultraperifericas necesitan conexiones marítimas eficientes, tanto con el continente europeo como con los terceros países vecinos.

La Comisión Europea, por su parte entiende que los dispositivos generales previstos en los Reglamentos de cabotaje[7] y transporte marítimo internacional[8], así como las disposiciones comunes en materia de ayudas de estado, proporcionan un marco suficientemente flexible para atender adecuadamente a las especificidades de las regiones ultraperiféricas.

Las autopistas del mar es un concepto nuevo en la política de transporte de la Unión Europea que esta vinculado a las redes transeuropeas de transporte. El fomento del transporte marítimo de corta distancia y el programa Marco Polo II para el periodo 2007-2013 proporcionan una importante contribución a las autopistas del mar, ampliando su alcance geográfico fuera de la UE.

Las conexiones de las regiones ultraperiféricas con los terceros países vecinos pueden verse además favorecidas por la posibilidad de establecer obligaciones de servicio público con terceros países, siempre que estén justificadas y sean proporcionales. Dichas conexiones requieren de importantes mejoras en los puertos de estos países, inversiones que serían elegibles al FEDER hasta un límite de 10% de la asignación correspondiente a la cooperación territorial.

Las regiones ultraperifericas no se pueden quedar fuera del desarrollo de los

[7] Reglamento (CEE) nº 3577/92.
[8] Reglamento (CEE) nº 4055/86.

sistemas regionales de transporte marítimo que se están promoviendo en la UE como los establecidos en el Mar Báltico, el Mar Negro y el Mediterráneo. En este sentido sería conveniente ampliar la noción de transporte marítimo de corta distancia para integrar la realidad de las regiones ultraperiféricas, favoreciendo sus conexiones con el continente europeo y con los terceros países vecinos. Asimismo, los puertos de las regiones ultraperiféricas y los de los terceros países de su entorno geográfico deben integrarse en la cadena logística de las autopistas del mar.

La Comisión tiene la intención de elaborar una estrategia de transporte marítimo con objeto de integrarla dentro de la política sobre un espacio marítimo europeo común. Esta política tiene una importancia prioritaria para las regiones ultraperifericas, por lo que todas las medidas que se tomen de cara a fijar normas mas elevadas en materia social, medioambiental, de seguridad, así como sobre el desarrollo de infraestructuras y de actividades competitivas, deberán considerar la situación especial de las RUP, teniendo en cuenta el espíritu del contexto mundial en el que opera la navegación.