

PAPELES EN REGLA EL chárter en Europa

El sector busca su crecimiento

Algunos países de nuestro entorno están tomando medidas para favorecer el desarrollo del turismo náutico y del chárter; en España, nada se mueve.

Por Yamandú R. Caorsi

El pasado 11 de mayo tuve el honor de participar como ponente en el primer "Foro Náutico" organizado por el Salón Náutico de Barcelona y Adin, con el objeto de discutir, entre otros temas, la fiscalidad de la náutica en España. Uno de los temas desarrollados fue la comparación con otros países de nuestro entorno, como Francia e Italia. Todos sabemos que el sector náutico tiene en estos países gran relevancia económica. En el CUADRO I (abajo) se indica el volumen de la facturación referida a la construcción de embarcaciones. Italia supera en más de 10 veces a la de España, mientras que la facturación francesa es casi 9 veces mayor. El aumento de la producción es una asignatura pendiente en España, que pasa indudablemente por un aumento del consumo en el mercado interno de embarcaciones fabricadas en España y exportaciones, para lo cual es importante un óptimo ratio calidad-precio.

Uno de los factores que frena el mercado interno es la importante carga fiscal que afecta a la compra de embarcaciones, aspecto que hemos venido exponiendo de forma reiterada en esta sección y reivindicando cambios desde nuestros editoriales. Estudiar, por lo tanto, el modelo aplicado en los países de nuestro entorno, sobre todo los que nos llevan ventaja, debe ser provechoso para adoptar las medidas apropiadas, evitando caer en sus propios errores.

Pero no es sólo en este ámbito de la construcción náutica donde España tiene una asignatura pendiente. Además de esta importante actividad -al menos en Francia e Italia- el desarrollo de la náutica de recreo tiene implicaciones muy importantes en todo lo relacionado con el turismo, ocio y deporte. Concretamente, centrándonos en el turismo, cualquiera que esté un poquito informado sabe la preocupación que existe en España por seguir ocupando una plaza destacada como receptor de turismo. Seguramente el desarrollo del turismo náutico sería una importante ayuda.

Pues bien, mientras en otros países se han adoptado medidas legislativas para potenciarlo,

en España, nada. Se sigue gravando de forma desmesurada incluso el uso comercial de las embarcaciones de recreo, lo cual frena el desarrollo de empresas en el sector. Concretamente, la traba más importante la encontramos en la obligación de usuarios y propietarios de pagar el impuesto de matriculación de todas las embarcaciones de recreo, ya sean de uso privado -lista séptima- o de uso lucrativo -lista sexta- de más de 7,5 metros, salvo la siguiente excepción:

Embarcaciones destinadas al alquiler sujetas a las siguientes limitaciones:

- Que se usen exclusivamente para el alquiler, es decir, se prohíbe simultanear con uso privado.
- Que tengan menos de 15 metros

En definitiva, las embarcaciones de escuelas de vela, academias de náutica, centros de buceo, empresas de excursiones de pesca, y cualquier otra actividad empresarial que se les ocurra están sujetas al impuesto. También las de chárter de más de 15 metros.

En otros países, sin embargo, la situación es totalmente distinta. Prescindiendo del tratamiento fiscal que se dé a las de uso privado, podemos decir que existe un claro apoyo legislativo a la explotación de embarcaciones de recreo con fines comerciales. Es más, hay que decir que en los últimos años, y si me



apurando, meses, se vienen adoptando medidas que incentivan este tipo de actividades, en particular el cruce turístico y el chárter.

En este artículo expondremos cuál es la situación actual en Francia, Italia y Grecia, que afecta a los empresarios que explotan embarcaciones de recreo. Como se verá, existe aparentemente una lucha por alentar el sector, mientras en España permanecemos impasibles. Nuestro objetivo es pretencioso y esperamos que a través de estas líneas, a quien corresponda, estudie y adopte las medidas convenientes. Recientemente, una de las más importantes empresas de chárter internacional ha dejado de actuar en España. Eso debe significar algo, por lo menos suscita una reflexión. 



VOLUMEN FACTURADO POR CONSTRUCCIÓN DE EMBARCACIONES DE RECREO

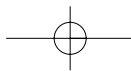
ESPAÑA	150.000.000 Euros
FRANCIA	1.200.000.000 Euro
ITALIA	1.700.000.000 Euros

CUADRO I

www.metromar.com
902.100.566

Seguros en la mar

METROMAR





1 Francia

En Francia, la tenencia de una embarcación para el uso privado está sujeta al pago de un canon anual llamado *Droit de Francisation* -derecho a arbolar el pabellón francés-.

Este canon se calcula en función del arqueo del casco y la potencia fiscal del motor, y penaliza en cierta manera más la tenencia de una embarcación de motor que una de vela. Este impuesto se aplica también a los usuarios de embarcaciones abandonadas en otros países que sean residentes en Francia cuando se encuentren en aguas francesas.

Además del pago de este canon anual, la tenencia de una embarcación de recreo debe imputarse en el *Impuesto sur le Revenu* (el equivalente a nuestro impuesto de la renta) como un rendimiento, dependiendo de la eslora de la

embarcación y su antigüedad y en el Impuesto sobre el Patrimonio.

Sin embargo, no se encuentran sujetas a las cargas impositivas expuestas las siguientes embarcaciones:

- 1 Las que se exploten con fines lucrativos
- 2 Las de escuelas de navegación oficiales.

Cabe resaltar al respecto la promulgación de la Instrucción del 17 de mayo de 2004 sobre criterios fiscales. Se aplica a las embarcaciones de recreo explotadas con fines lucrativos en las costas



francesas que cumplan los siguientes requisitos:

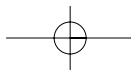
- 1 Matriculadas en el registro comercial de buques.
- 2 Que se usen de forma exclusiva para el chárter
- 3 Que cuenten con tripulación profesional permanente.

Están exentas en este caso, además lógicamente del *Droit de Francisation* o *Pasaport, Impost*

sur le revenu y patrimoine, de:

- 1 Del IVA de la compra de la embarcación
- 2 Del IVA de los accesorios que se adquieran, reparaciones y avituallamiento
- 3 Del impuesto sobre carburantes.

Se trata indudablemente de una medida que potenciará el desarrollo del turismo náutico en todas sus facetas.



PAPELES EN REGLA | EL chárter en Europa



2 Italia

En Italia se promulgó el 8 de julio de 2003 la Ley de Reordenación de la Náutica Deportiva y el Turismo Náutico.

Según la UCINA (la ADIN italiana), esta ley tiene la virtualidad de:

- 1) Significar la emancipación definitiva de la náutica de recreo del Código de Navegación.
- 2) Disciplinar el alquiler de embarcaciones de recreo
- 3) Crear un título profesional para embarcaciones de recreo
- 4) Crear un nuevo registro de embarcaciones de chárter

Respecto del punto 1, cabe señalar que es una continua reivindicación de los más renombrados juristas marítimos nacionales la necesidad de regular, de forma específica y en un texto unificado, la náutica de recreo, al margen de lo que es la regulación de Marina Mercante.

En Italia, le tenencia de una embarcación de recreo estaba sujeta a la denominada "tasa de estacionamiento", de periodicidad anual y ponderada en función de la eslora. Derogada esta tasa, hoy no existe impuesto o tasa que grave su tenencia, y tampoco existe ningún impuesto sobre el patrimonio. Así las cosas, podemos decir que la tenencia de una embarcación de recreo hoy por hoy no está gravada en Italia. Su compra, cuando es nueva, está sujeta al IVA, y cuando se trata de

adquisiciones de segunda mano se deben pagar unos derechos de registro, cuyo máximo monto es de 1.873 Euros -embarcaciones de más de 24 metros.

En cuanto a aquellas que son destinadas al chárter o turismo náutico, se encuentran también exentas de:

- 1 Del IVA en la compra de la embarcación, pertrechos, avituallamiento y reparaciones.
- 2 El combustible que usen está exento de IVA e Impuesto sobre Hidrocarburos cuando se trata de chárter tripulación profesional.

Ahora bien, para acogerse a los beneficios fiscales del uso comercial de una embarcación se deben cumplir los siguientes requisitos:

- 1 Cuando se use por el titular o socio de la empresa titular, éste debe pagar como si alquilara la embarcación y a precio de mercado
- 2 Para que la embarcación se considere afecta debe generar anualmente un beneficio mínimo de un 4% del precio de la embarcación. Es decir, una embarcación cuyo precio de compra fue de 200.000 Euros, tiene que generar un beneficio de explotación de 8.000 Euros anuales.

Cabe también resaltar la posibilidad de registrar yates de más de 24 metros en el Registro Internazionale, cuyas características y ventajas explicamos en el CUADRO II (adjunto).

REGISTRO INTERNAZIONALE ITALIANO

La nueva ley italiana sobre la náutica permite la inscripción en el *Registro Internazionale* de las embarcaciones de recreo que cumplan los requisitos que a continuación se detallan:

- 1 Sean embarcaciones de recreo de más de 24 metros de eslora
- 2 Que tengan menos de 1.000 TRB
- 3 Que estén afectas a la navegación internacional o de cabotaje para el chárter con finalidad turística.
- 4 Que transporten como máximo 12 pasajeros.

La inscripción en este registro tiene las siguientes ventajas:

- 1 Exenta de IVA la cesión para actividad comercial
- 2 Exento de IVA los pertrechos, recambios, reparaciones, bebidas y alimentos
- 3 Exento de IVA el fletamento o alquiler
- 4 Bonificación de un 80% en los beneficios afectos al Impuesto de la Renta o de Sociedades.

Se trata de una medida destinada a fomentar el abanderamiento en Italia de megayates, habitualmente abanderados en jurisdicciones *offshore*, con las ventajas que ello supone para la boyante industria italiana de construcción de este tipo de embarcaciones e incentivo para el desarrollo del negocio desde el país.

GLOSARIO

Chárter o *Noleggjo*

■ Es lo que conocemos como alquiler con patrón. Es decir, el arrendatario dispone de la embarcación, pero ésta se mantiene en la órbita del arrendador por medio de una tripulación que él mismo ha contratado.

Bareboat chárter o locazione

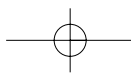
■ Es el alquiler sin patrón. En este caso el arrendatario dispone totalmente de la embarcación asumiendo él mismo, como patrón o mediante un patrón contratado, el riesgo de la navegación.

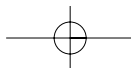
Impuesto de Matriculación

■ Grava el registro en España de embarcaciones de recreo de más de 7,5 metros de eslora con un 12% del coste de adquisición.

Lista sexta

■ Lista del Registro de buques donde se inscriben las embarcaciones de recreo que se usan con fines comerciales. En contra de lo que piensan muchos usuarios y profesionales, las embarcaciones de lista sexta no están exentas del Impuesto de Matriculación. Lo están solamente aquellas que se utilicen de forma exclusiva para chárter.





PAPELES EN REGLA EL chÆrter en Europa

3 Grecia

En Grecia, el rÆgimen de la explotaci3n de embarcaciones de recreo ha tenido tambiÆn un importante vuelco en los Åltimos aÆos.

En efecto, hasta el aÆo 2002, la explotaci3n de yates comercialmente, en navegaci3n de cabotaje por aguas griegas, estaba restringida a aquellos de bandera griega y propiedad de personas o entidades de esta nacionalidad. Sin embargo, con el objeto de remover los escollos existentes para el desarrollo de esta actividad, se permite -desde la fecha antes indicada- la explotaci3n en aguas griegas de embarcaciones abanderadas en los paÆses de la U.E., EFTA y EEA (excepto Suiza y las banderas *offshore* de los paÆses de la U.E., como Isla del Man, Cayman, etc.).

La Ånica restricci3n existente y que se espera sea abolida a corto plazo, es que la gesti3n de estas embarcaciones debe ser realizada por una empresa registrada en Grecia. Ahora bien, dichas entidades registradas en Grecia pueden ser participadas a su vez por entidades extranjeras, manteniendo la siguiente relaci3n de participaci3n:

1 Cuando son de la UE, EFTA o EEA pueden ser propietarias de hasta un 51% de la entidad gestora.



2 Cuando es de otro paÆs la participaci3n debe ser inferior al 50%.

Existe tambiÆn la posibilidad de gestionar las embarcaciones mediante la constituci3n de una NEPA, sociedad especÌficamente creada para la gesti3n de yates cuyos rasgos principales se explican en el CUADRO III.

Por otro lado, los yates propiedad de personas fÌsicas o jurÌdicas griegas o personas de la U.E. pueden ser registrados en el *Greek Registry of Shipping*, obteniendo las siguientes ventajas:

- 1** La compra del yate estÆ exenta de IVA
- 2** El tipo impositivo del impuesto sobre los beneficios es 0%
- 3** El combustible estÆ exento de IVA y otros impuestos locales
- 4** Descuento en precio de amarres
- 5** IVA aplicable al arrendamiento de 4%

Para explotar un yate es necesaria la obtenci3n de una licencia, la cual se debe renovar cada 5 aÆos, acreditando que el yate se ha explotado en chÆrter al menos 200 dÌas 3 300 cuando se trate de chÆrter sin patr3n.

COMPANIA MARITIMA GRIEGA DE GESTION DE YATES (NEPA)

La NEPA (Maritime Companies for Pleasure Yachts) es una entidad jurÌdica creada con el objeto especÌfico de operar o gestionar un yate en Grecia. La creaci3n de una NEPA es rÆpida, requiere menos formalidades y es mÆs econ3mica que la creaci3n de otro tipo de sociedades griegas.

CaracterÌsticas:

- Su objeto social debe ser exclusivamente gestionar y operar yates.
- Los socios pueden ser griegos o nacionales de la UE
- Cuando existen socios de terceros paÆses su participaci3n mÆxima puede llegar hasta el 50%

- El capital social mÌnimo debe ser de 10.000 Euros

Ventajas Fiscales:

- Exentas del pago de impuesto sobre los beneficios
- Transferencia de acciones libre de impuestos.

Es la soluci3n que ofrece la legislaci3n griega a la obligaci3n de tener un representante en este paÆs para la gesti3n de yates comerciales. Facilitando la creaci3n de empresa de este tipo fomenta el desarrollo del sector, crea puestos de trabajo y genera gestores especialistas en esta Årea del negocio marÌtimo.

CUADRO III

CONCLUSIONES

1 Como primera conclusi3n, podemos decir que la lucha por el turismo nÆutico acaba de comenzar. Todas estas medidas responden a la percepci3n por parte de la administraci3n de estos paÆses de la importancia de la nautica.

2 La consecuencia es la concesi3n de claros incentivos administrativos y fiscales que generarÆ un amplio desarrollo de la actividad propiamente y con efectos colaterales. En EspaÆa, mientras tanto, en cumplimiento de la ley la administraci3n de tributos no para de inspeccionar a los propietarios de embarcaciones de lista sexta, "cargÆndose" literalmente los contratos de gesti3n.

3 La ley hay que cumplirla, nunca defenderemos algo contrario en esta secci3n, pero la mÆs mÌnima actividad mental nos obliga a percibir lo que pasa a nuestro alrededor y obrar en consecuencia.

CUADRO IV

IVA DEL ARRENDAMIENTO DE UN YATE

El IVA es un impuesto que se aplica en todo los paÆses de la UE, siendo su base territorial, es decir grava el consumo en la U.E. Es competencia de cada paÆs regular el tipo, que nunca puede ser inferior a 15%. En EspaÆa es del 16 %.

En el Åmbito marÌtimo, partiendo del supuesto que parte de la navegaci3n se realiza fuera de las aguas jurÌsdiccionales de la UE, suelen quedar muchas operaciones exentas de IVA o se aplica un tipo reducido.

En la legislaci3n italiana, el arrendamiento de embarcaciones de recreo esta sujeto a un IVA reducido, dependiendo de la eslora del yate alquilado, de acuerdo a la siguiente tabla:

Eslora	IVA
Vela o motor mÆs de 24 metros	6%
Vela de 20,01 a 24 metros / Motor de 16,01 a 24 metros	8 %
Vela 10,01 a 20 metros/ Motor 12,01 a 16 metros	10 %
Vela de hasta 10 metros / Motor 7,50 a 12 metros	12 %

Quando se trata de embarcaciones inscritas en el *Registro Intenazionale el Fletamento* estÆ exento de IVA.

En la legislaci3n griega, el arrendamiento de un yate abanderado en Grecia esta sujeto a un IVA del 4%.

Alquilar un yate en EspaÆa esta sujeto a un IVA del 16%.

El contrato de arrendamiento o chÆrter es considerado una prestaci3n de servicios por lo cual, cualquiera que sea la residencia o nacionalidad del arrendatario, el IVA que se aplica es el aplicable en el paÆs del arrendador.

Como conclusi3n, a un mismo precio sin IVA, es mÆs barato alquilar un yate en Italia o en Grecia que en EspaÆa, donde la compaÆa de chÆrter repercutirÆ al arrendatario un IVA del 16%. Todo ello independientemente de si el yate se usa en Grecia, Italia, EspaÆa u otro sitio. Lo importante es la residencia de quien presta el servicio, que debe ser en Italia o Grecia.

