



Informe sobre la fiscalidad del chárter náutico

Empresas del sector náutico, en especial del chárter náutico, han denunciado que una serie de países de la cuenca Mediterránea, como Francia e Italia, están tomando medidas en materia fiscal, mientras que en España nada parece variar.

El sector náutico en estos países tiene una relevancia económica importante, no sólo en el subsector de la construcción, reparación y mantenimiento de embarcaciones, sino también en el sector turístico vinculado.

En España, la facturación referida a la **construcción de embarcaciones** alcanzó los 150 millones de euros, importe inferior al registrado tanto en Italia como en Francia. En Italia, el volumen de la facturación referida a la construcción de embarcaciones es diez veces superior que en España, y en Francia es casi nueve veces superior. Por tanto, una de las asignaturas pendientes del sector náutico español es el aumento de la producción de embarcaciones. Un aumento en la producción provocaría incrementos tanto en la demanda interna (incrementos de consumo en el mercado interno) como en la externa (incrementos en las exportaciones). Es importante que estos aumentos en la producción vayan acompañados de un ratio óptimo calidad-precio.

Volumen facturado por construcción de embarcaciones de recreo

(millones de euros)

España	150
Francia	1.200
Italia	1.700

Fuente: Foro Náutico 2005

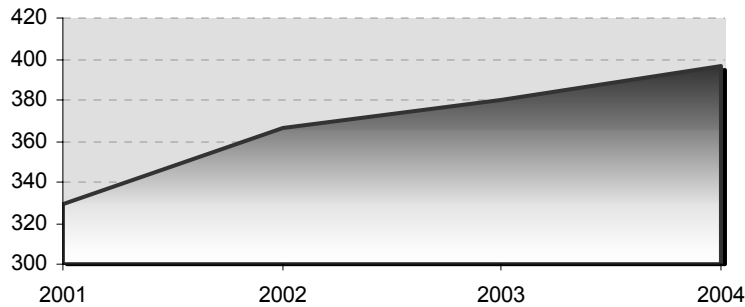
Sin embargo, una de las causas que frena el mercado interno es la importante **carga fiscal** que afecta a la compra de embarcaciones. Por tanto, estudiar y analizar el modelo fiscal aplicado en los países del entorno mediterráneo, sobre todo los que nos llevan ventaja, será provechoso para adoptar en España las medidas apropiadas.

Pero no es sólo en el ámbito de la construcción náutica que España tiene una asignatura pendiente. Además de esta importante actividad, al menos en España, Francia e Italia, el desarrollo de la náutica tiene implicaciones muy importantes en lo que tiene que ver con el **turismo, ocio y deporte**. Concretamente, en nuestra comunidad autónoma y según los datos publicados



por la Conselleria de Turismo, los ingresos por turismo náutico han pasado de 328 millones de euros en 2001 a 396 millones de euros en 2004, lo que supone un crecimiento acumulado del 20,5% en estos cuatro años.

Ingresos por turismo náutico en las Illes Balears
(millones de euros)



Fuente: El turisme a les Illes Balears 2004. Conselleria de Turisme.

La creciente popularización de los deportes náuticos ha motivado en los últimos años un importante **auge del chárter** como alternativa de navegación y como opción turística, aún pese a las trabas que parece tener este sector para desarrollar su actividad.

En 2004, el chárter náutico en las Illes Balears facturó entre 16 y 19 millones de euros. Según un estudio sobre el sector publicado por nuestra Cámara en 2003, el número total de turistas de chárter náutico de recreo se estimó en 55.600 turistas, generando unas 389.200 estancias y una estancia media de siete días. El gasto estimado de los turistas de chárter alcanzó los 26 millones de euros.

Según datos del Registro Central de Buques, de la Dirección General de la Marina Mercante, España cuenta con una flota de 229.000 embarcaciones de recreo, de las que alrededor de 10.000 están registradas como barcos de chárter. A éstos hay que añadir una importante cifra de barcos de bandera extranjera autorizados a operar en aguas españolas. Aproximadamente el 90 por 100 de la flota está constituida por veleros, y sólo el 10 por 100 corresponde a barcos de motor. En las Illes Balears operan alrededor de 700 embarcaciones de las 80 empresas de chárter náutico de recreo domiciliadas en las islas.

Precisamente, la fiscalidad constituye el principal problema de los productores españoles de embarcaciones y de las actividades relacionadas. Pues bien, mientras en otros países se han adoptado medidas legislativas para potenciar el sector, en España nada se ha modificado. En España, no sólo la adquisición, sino también la tenencia y disfrute de una embarcación deportiva está gravada por distintos tipos de impuestos, lo cual frena el desarrollo de empresas en el sector.



1. Impuesto sobre el Valor Añadido (IVA)

Al igual que en el resto de Europa, en España la compra de un barco comporta el pago del **Impuesto sobre el Valor Añadido (IVA)**, que en nuestro caso se sitúa en el 16%.

En países con un alto índice como consumidores de barcos, como Francia, Bélgica o los Países Nórdicos, las tasas fiscales van desde el 6,5% de Suiza hasta el 25% de Dinamarca. Se establece que la media europea se sitúa en un 12%. Entre ellos, Italia ofrece una excepción ya que de manera única plantea un baremo impositivo que va del 6% para las embarcaciones de mayor eslora, al 12% para las de menor.

2. Impuesto de Transmisiones Patrimoniales

El Impuesto de Transmisiones Patrimoniales grava el cambio de propiedad de un barco con el **4%** sobre el valor de la compraventa.

Este impuesto cuenta con la oposición del sector. En este caso la reclamación del sector se orienta hacia una equiparación con el sector de automoción, en el que se establece un año de carencia desde la compraventa de un coche para pagar el impuesto de transmisión, con la ventaja de exención del tributo en caso de que el vehículo se venda antes de finalizar dicho plazo.

3. Otros impuestos

Otros impuestos aplicables a la náutica deportiva en España son el **Impuesto para embarcaciones pequeñas** de menos de siete metros de eslora y una potencia inferior a 25 caballos, que asciende a 34'86 euros; el Impuesto que grava el uso de agua correspondiente al amarre y las tasas del Ministerio de Fomento relativas a la obligación de reconocimientos periódicos de las embarcaciones y sus correspondientes certificaciones.

4. Impuesto de Matriculación

Sin embargo, el verdadero problema reside en el **Impuesto de Matriculación**, también conocido como impuesto de lujo, que sitúa a España como único país sometido a una doble tributación por la adquisición de embarcaciones.

Constituye un freno importante en las ventas del sector náutico, y el principal motivo de la ofensiva de los constructores de barcos que reclaman la supresión del impuesto de lujo sin que conlleve un aumento del IVA.

El Impuesto de Matriculación es obligatorio para usuarios y propietarios de todas las embarcaciones de recreo, ya sean para **uso privado** (lista VII) o para **uso lucrativo** (lista VI) **de más de 7,5 metros de eslora en el Registro de**



Matriculación de Buques, salvo las embarcaciones destinadas al alquiler sujetas a las siguientes limitaciones:

- I. Las que se usen exclusivamente para alquiler. Es decir se prohíbe simultanear con uso privado.
- II. Las que tengan menos de 15 metros

Así, están sujetas a dicho impuesto las embarcaciones de las escuelas de vela, de las academias de náutica, de los centros de buceo, de las excursiones de pesca y las de cualquier otra actividad empresarial, incluida la de chárter con embarcaciones de más de 15 metros.

La supresión del Impuesto de Matriculación es una reclamación que persigue la equiparación de la legislación española a la europea, donde no existe dicha obligatoriedad.

En España, la carga fiscal de las embarcaciones es uno de las grandes lastres del sector, ya que puede encarecer hasta un 30% la compra de una embarcación. En otros países sin embargo, la situación es totalmente distinta. Prescindiendo del tratamiento fiscal que se da a las de uso privado, existe un claro apoyo legislativo a la explotación de embarcaciones de recreo con fines comerciales. Es más, se van adoptando medidas que incentivan este tipo de actividades, en particular el crucero turístico y el chárter.

En este informe, se expone cual es la situación actual que en Francia, Italia y Grecia afecta a los empresarios que explotan embarcaciones de recreo. Se adelanta ya que en estos países existen iniciativas fiscales para alentar el sector, mientras que en España nada parece suscitar.

- **Francia**

En Francia, la tenencia de una **embarcación para el uso privado** esta sujeta a:

1. **Droit de Francisation:** canon anual calculado en función del arqueo del casco y la potencia fiscal del motor, penalizando, en cierta manera, más a las embarcaciones de motor que de vela.

Este impuesto también se aplica a los usuarios de embarcaciones abanderadas en otros países que sean residentes en Francia cuando se encuentren en aguas francesas.

2. **Impuesto sur le Revenu** (el equivalente a nuestro impuesto de la renta) se imputa la tenencia de una embarcación como un rendimiento, dependiendo de la eslora de la embarcación y la antigüedad.



3. Impuesto sobre el Patrimonio.

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

- a. Las de escuelas de navegación oficiales
- b. Las que se exploten con fines lucrativos

Los criterios fiscales aplicables a las **embarcaciones de recreo explotadas con fines lucrativos**, promulgados en Instrucción de 17 de mayo de 2004, que tengan su actividad en las costas francesas y que cumplan los siguientes requisitos:

- I. Las matriculadas en el registro comercial de buques
- II. Las que se usen de forma exclusiva para el chárter. Es decir, que sea utilizado exclusivamente con contrato de alquiler, debiendo llevar copia de éste a bordo y, también, en el caso de que sea el propio propietario (armador) siempre y cuando lo hagan como arrendatarios, bajo contrato de alquiler y según el precio de mercado.
- III. Las que cuenten con tripulación profesional permanente

Quedarán **exentas** en este caso, además lógicamente del pago del canon Droit de Francisation y de los Impuestos sur le Revenue y del patrimonio, del:

1. **IVA de la compra** de la embarcación
2. **IVA de los accesorios** que se adquieran, de reparaciones y avituallamiento
3. **Impuesto sobre Hidrocarburos**

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

• Italia

El 8 de Julio de 2003, se promulgó la “**Ley de reordenación de la náutica deportiva y del turismo náutico**”. Según la UCINA (la ADIN italiana), esta ley supone:

1. La **emancipación definitiva** de la náutica de recreo del Código de Navegación.

Este punto, reivindicado en numerosas ocasiones, supone 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.

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

En Italia, la tenencia de una **embarcación de recreo para uso privado** no está sujeta ni a una **tasa de propiedad** ni al **Impuesto sobre el Patrimonio**. Hace algunos años, la tenencia de una embarcación de recreo estaba sujeta a la Tasa de Estacionamiento, una tasa anual ponderada en función de la eslora. Sin embargo, esta tasa fue derogada, no existiendo en la actualidad ninguna tasa por dicho concepto.

Las operaciones de compra-venta de embarcaciones de recreo estarán sujetas a **IVA** si son embarcaciones nuevas y si son de segunda mano se pagarán unos derechos de registro, cuyo montante no superará los 1.873 euros (embarcaciones de más de 24 metros).

Los criterios fiscales aplicables a las **embarcaciones de recreo destinadas al chárter** o turismo náutico que cumplan los siguientes requisitos:

- I. Cuando se use por el titular o socio de la empresa titular, este debe pagar como si la alquilara a precio de mercado
- II. Se considera que una embarcación está destinada a fines lucrativos si genera un beneficio de explotación mínimo anual del 4% del precio de la embarcación.

Quedarán **exentas** del:

1. **IVA de la compra** de la embarcación
2. **IVA de los accesorios** que se adquieran, de reparaciones y avituallamiento
3. **Impuesto sobre Hidrocarburos** cuando se trata de chárter con tripulación profesional y del **IVA del combustible**.

Las **embarcaciones de recreo de más de 24 metros de eslora destinadas a fines lucrativos y registradas en el Registro Internazionale** gozan de una serie de ventajas fiscales. Se trata de una medida destinada a fomentar el abanderamiento en Italia de mega-yates, habitualmente abanderados en jurisdicciones offshore, con el efecto arrastre que supone para la industria italiana de construcción de este tipo de embarcaciones y para el desarrollo del negocio del país.

Así, las embarcaciones de recreo que cumplan los requisitos que a continuación se detallan:

- I. Sean embarcaciones de recreo de mas de 24 metros de eslora



- II. Que tengan menos de 1.000 TRB
- III. Que estén afectas a la navegación internacional o de cabotaje para el charter con finalidad turística.
- IV. Que transporten como máximo 12 pasajeros,

Y estén registrados en el Registro Internazionale, gozarán de una **bonificación** de un **80 % de los beneficios** afectos al Impuesto de la Renta o de Sociedades y quedarán **exentas** del:

1. **IVA** de la cesión para actividad comercial
2. **IVA de los accesorios**, pertrechos, recambios, reparaciones, bebidas y alimentos que se adquieran
3. **IVA del alquiler o arrendamiento**

- **Grecia**

Durante estos últimos años, el régimen de la explotación de embarcaciones de recreo se ha modificado. Hasta el año 2002, la explotación comercial de yates en navegación de cabotaje por aguas griegas estaba restringida a aquellos de bandera griega y cuya propiedad estaba en manos de personas o de entidades de esta nacionalidad.

Sin embargo, desde el año 2002, a fin de promover el desarrollo de esta actividad, se permite la explotación en aguas griegas de **embarcaciones abanderadas** no sólo en Grecia sino también en los países de la **U.E., EFTA y EEA** (excepto Suiza y las banderas offshore de los países de la U.E., como Isla del Man, Islas Cayman, etc.). La única restricción que existe y que se espera sea abolida a corto plazo es que la **gestión** 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 relación de participación:

- I. Cuando las empresas extranjeras están constituidas en países de la UE, EFTA o EEA: pueden ser propietarias de hasta un 51% de la entidad gestora.
- II. Cuando las empresas extranjeras sean de otro país: la participación debe ser inferior al 50%.

Existe también la posibilidad de gestionar las embarcaciones mediante la constitución de una **NEPA** (Maritime Companies for Pleasure Yachts), sociedad específicamente creada para la gestión de yates.

La NEPA es una entidad jurídica creada con el objeto específico de operar o gestionar una embarcación en Grecia. La creación de una NEPA es rápida,



requiere menos formalidades y es más económica que la creación de otro tipo de sociedades griegas.

Las **características** para la creación de una NEPA son las siguientes:

- I. Su objeto social debe ser exclusivamente gestionar y operar yates.
- II. Los socios pueden ser griegos o de nacionalidad europea
- III. Cuando existen socios de terceros países su participación máxima puede llegar hasta el 50%
- IV. El capital social mínimo debe ser de 10.000 Euros

Las **ventajas fiscales** de operar a través de una NEPA:

1. **Exentas** del pago de **Impuesto de la Renta o de Sociedades**
2. Transferencia de acciones libre de impuestos.

Es la solución que ofrece la legislación griega a la obligación de tener un representante en este país para la gestión de yates comerciales. Facilitando la creación de empresas de este tipo, se fomenta el desarrollo del sector, se crean puestos de trabajo y se generan gestores especialistas en esta área del negocio marítimo.

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

1. **Exenta del IVA de la compra** de la embarcación
2. **Exenta del IVA y de otros impuestos locales sobre el combustible**
3. El tipo impositivo de los beneficios en el **Impuesto sobre la Renta** es 0%
4. Descuento en precio de amarres
5. **IVA** aplicable al **arrendamiento de 4%**

Para la explotación de una embarcación es necesaria la obtención de una licencia, renovable cada 5 años, y acreditar que se ha explotado en chárter como mínimo 200 días al año y en chárter sin patrón 300 días.

IVA del arrendamiento de una embarcación

El IVA es un impuesto que graba el consumo, se aplica en todos los países de la Unión Europea y no puede ser inferior al 15%, siendo su base territorial. Es competencia de cada país regular el tipo. En España es del 16 %. El contrato de arrendamiento o chárter es considerado una prestación de servicios por lo cual, cualquiera que sea la residencia o nacionalidad del arrendatario, el IVA que se aplica es el aplicable en el país del arrendador.



En el ámbito marítimo, partiendo del supuesto que parte de la navegación se realiza fuera de las aguas jurisdiccionales de la UE, suelen quedar muchas operaciones exentas de IVA o se aplica un tipo reducido.

IVA del arrendamiento de un yate

Legislación italiana	Eslora	IVA
	Vela/motor > 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 < 10 metros Motor de 7,50 a 12 metros	12%
Exentas	Vela/motor > 24 metros Inscritas en el Registro Intenazionale	0%
Legislación griega	Inscritas en Greek Registry of Shipping	4%
Legislación española	-	16%

Como conclusión, a un mismo precio sin IVA, es mas barato alquilar un yate en Italia o en Grecia que en España, donde la compañía de chárter repercutirá al arrendatario un IVA del 16%. Todo ello independientemente de si el yate se usa en Grecia, Italia, España u otro sitio. Lo importante es la residencia de quien presta el servicio, que debe ser en Italia o Grecia

Glosario

- **Chárter o Noleggio**

Es lo que conocemos como alquiler con patrón. Es decir, el arrendatario dispone de la embarcación pero esta se mantiene en la orbita del arrendador por medio de una tripulación por él contratada.

- **Bareboat charter o locazione**

Es el alquiler sin patrón. En este caso el arrendatario dispone totalmente de la embarcación asumiendo el 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 mas de 7,5 metros de eslora con un 12% del coste de adquisición.



- **Lista sexta (VI)**

Lista del Registro de buques donde se inscriben las embarcaciones de recreo que se usan con fines comerciales. En contra a 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 charter.

Bibliografía

- Impuesto de Matriculación

Más información sobre el Impuesto Especial sobre determinados medios de transportes de la Ley de Impuestos Especiales:

http://www.aeat.es/aduanas/normativa/ley381992/titulo_2.htm

- Bulletin Officiel des Impôts. Direction Generale des Impôts. 24 Janvier 2005
- Bulletin Officiel des Douanes. Navigation Maritime. Régime fiscal et douanier de la navigation de plaisance commerciale. 24 Juin 2004
- Nautica & Fisco. Una guida per diportisti e operatori. UCINA
- Yacht Newsletter. June 2004. Hill Dickinson
- Documentación del Foro Náutico 2005
- Documentación del Salón Internacional de Barcelona
- Dirección General de la Marina Mercante