

500 EURO

La fiscalidad
nautica de

Este artículo intenta aclarar en 10 preguntas cuestiones clave sobre la fiscalidad de la náutica de recreo española, una de las más gravosas de la UE. Los dos impuestos principales al comprar un barco en España son el 16% del IVA y el 12% de matriculación

10 preguntas clave

Cualquier ciudadano de la Unión Europea debe matricular su embarcación en el estado donde reside habitualmente. La ley española obliga a la matriculación y abanderamiento español de las embarcaciones que vayan a ser utilizadas en territorio español por residen-

tes en él (personas físicas y/o jurídicas). El concepto de residencia de una persona física es el que establece el Impuesto de la Renta, donde una persona se convierte en residente fiscal español si reside aquí, por un periodo superior a 183 días al año (1/2 año) o si en España radica la base de sus actividades o inte-

reses económicos. También el Impuesto de Sociedades define como residentes fiscales en España a las personas jurídicas constituidas según las leyes españolas. Al final, la cuestión no es si se puede o no abanderar una embarcación con la enseña nacional, sino los impuestos pertinentes a liquidar al optar por ello.

ESQUEMA FISCAL

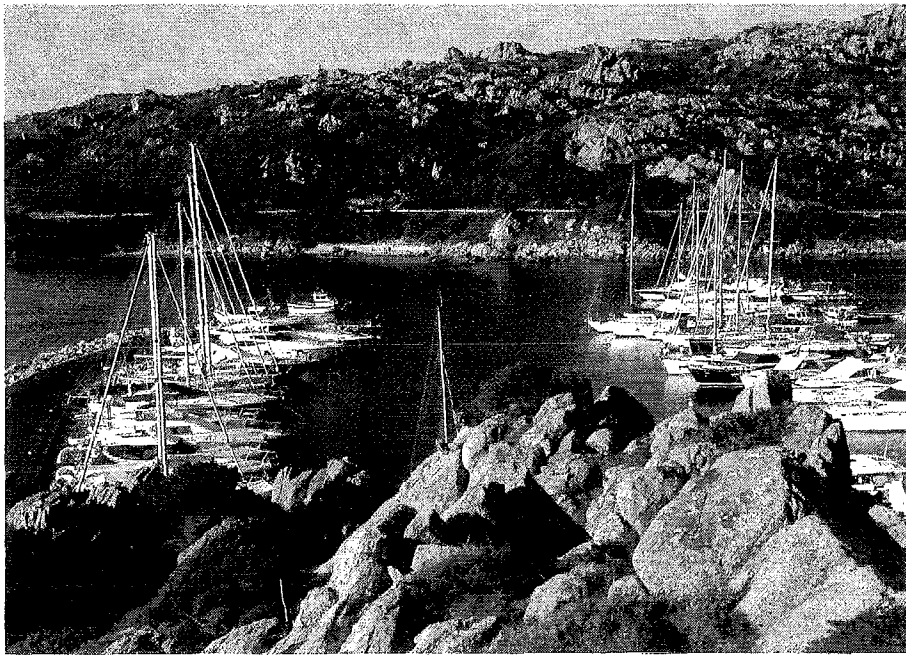
COMPRA DE UNA EMBARCACION NUEVA EN ESPAÑA (+ de 7,5mts)
QUE ARBOLARÁ BANDERA ESPAÑOLA

Si el comprador es persona física

RESIDENCIA	LOCALIZACION BARCO	IMPUESTO DE MATRICULA	IVA
ESPAÑA	ESPAÑA	12%	16%
ESPAÑA	NO ESPAÑA	12%	16%
UE	ESPAÑA	NO	16%
UE	NO ESPAÑA	NO	16%
NO UE	UE	NO	16%
NO UE	NO UE	NO	0%

Si el comprador es persona jurídica

FORMA JUR	ACTIVIDAD	Impto. de Matrícula		IVA
		L.<15 m.	L.>15m.	
EP/SL	CHARTER	NO	12%	16% DEDUCIBLE
EP/SL	OCIO Y ENTRENIMIENTO	12%	12%	16% DEDUCIBLE



1 - ¿Pueden un ciudadano o una empresa extranjeros –comunitarios o extracomunitarios- propietarios de una embarcación de recreo con puerto base español, matricularla en España y arbolarse esta bandera?

En el caso de la persona, entendemos que no reside en España, pero aquí usa su barco. Puede abanderar la embarcación en España y no liquidar impuesto de matrícula acogiéndose al sistema de matrícula turística. También podría optar por no hacer nada y dejar su bandera original. En el caso de una empresa, si es una sociedad extranjera que opera conforme a

las leyes españolas (a través de una SL con residencia fiscal en España), si va utilizar la embarcación en España deberá abanderar la bandera española. En caso de hacerlo a través de un EP, es decir una sucursal de una empresa extranjera (una EP, a diferencia de una SL, no adquiere personalidad jurídica en España), puede también optar por mantener su bandera de origen. En cuanto a la liquidación del impuesto de matrícula, en ambos casos y si la embarcación se destina al alquiler, podría acogerse a la exención por esa actividad (siempre que tenga menos de 15 m.)

2 - ¿Puede un ciudadano español utilizar, en aguas nacionales, una embarcación de su propiedad matriculada y abanderada en otro país comunitario o extracomunitario?

No. Un ciudadano español no puede utilizar esta embarcación en aguas nacionales sin haber pagado el impuesto de matrícula. Sin embargo, un español NO residente en España puede disfrutar de su embarcación en nuestro país sin pagar el impuesto de matrícula, arbolando bandera española a través del sistema de matrícula turística.

El factor determinante es la residencia. Si el barco está en aguas españolas y es usado por un residente español (no hablamos de nacionalidad, hablamos de residencia), se dan los dos factores determinantes para satisfacer el impuesto.

3 - ¿Un ciudadano británico, con residencia fiscal en el Reino Unido, puede utilizar en España una embarcación con abanderamiento español?

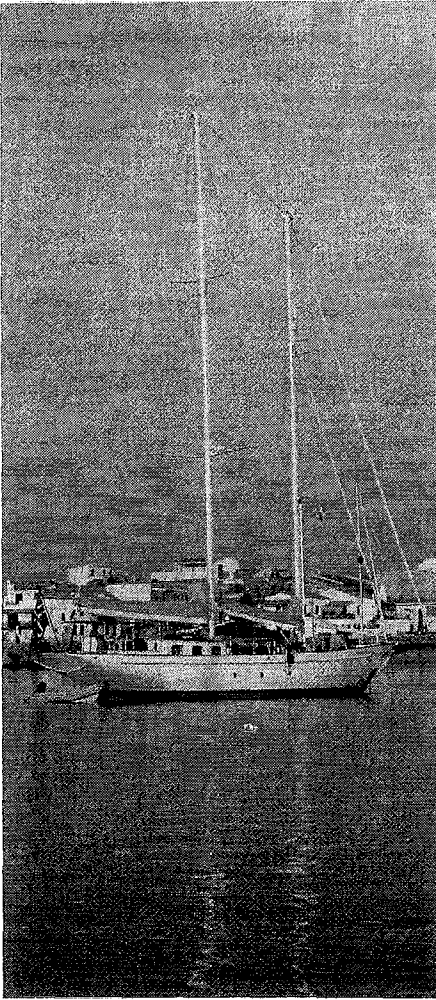
Sí. Si el ciudadano británico permanece menos de 183 días en España, tal y como dice la ley del IRPF, no adquiere la residencia fiscal en España y puede tener su embarcación en aguas españolas sin tener que pagar impuesto alguno ni proceder a cambios de abanderamiento. También podría optar por matricular su barco con matrícula turística y solicitar la exención del impuesto de matrícula arbolando bandera española.

Ahora bien, si el ciudadano británico permanece más de 183 días en España, entonces adquiere residencia fiscal española y en ese caso podría venir obligado a liquidar el impuesto de matrícula. Es un residente en España que utiliza su embarcación en España.

Este es el caso de miles de barcos con bandera extranjera que hay en nuestros puertos. Hemos de tener presente que cuando alguien está viviendo a bordo de su embarcación, está viviendo en el país donde ésta se encuentra. Por lo tanto, por el mero transcurso del tiempo puede ser considerado residente fiscal si ha permanecido en aguas españolas por un periodo superior a 183 días a lo largo de un año.

4 - ¿Cómo se acredita la residencia fiscal?

Es muy importante distinguir entre el concepto de residencia administrativa y fiscal. En la actualidad todos los pasos fronterizos internos de la UE están libres de controles. Las personas que viajan por vía



terrestre, aérea o marítima entre dos Estados del espacio Schengen ya no deben someterse a controles fronterizos. Además si su estancia en otro país de la UE no es superior a tres meses, no necesitan solicitar ni permiso de residencia administrativa.

Para los temas que nos conciernen, la acreditación de la residencia habitual de una persona se contempla desde el punto de vista fiscal, no pudiéndose, en principio, dar validez a otros certificados de residencia. Desde este considerando, una persona puede tener permiso de residencia o residencia administrativa en un país sin que pueda ser considerado residente fiscalmente en ese Estado. Tampoco puede acreditarse la residencia fiscal con certificados de empadronamiento ni con recibos de consumo de agua, gas, electricidad, etc., ya que las personas no siempre residen fiscalmente en el lugar donde están empadronadas y los recibos de consumo de los servicios citados no presuponen que el consumo se haya realizado por el titular. En consecuencia, para acreditar la residencia fiscal en un determinado país, sólo se puede aceptar el certificado de residencia expedido por la Autoridad Fiscal competente, donde consten su período de permanencia y sus obligaciones fiscales en el mismo. Con este certificado de residencia se podrá acreditar que una persona ha permanecido por un período superior a 183 días durante el año en ese país y, por

consiguiente, no puede ser considerado residente fiscalmente en España.

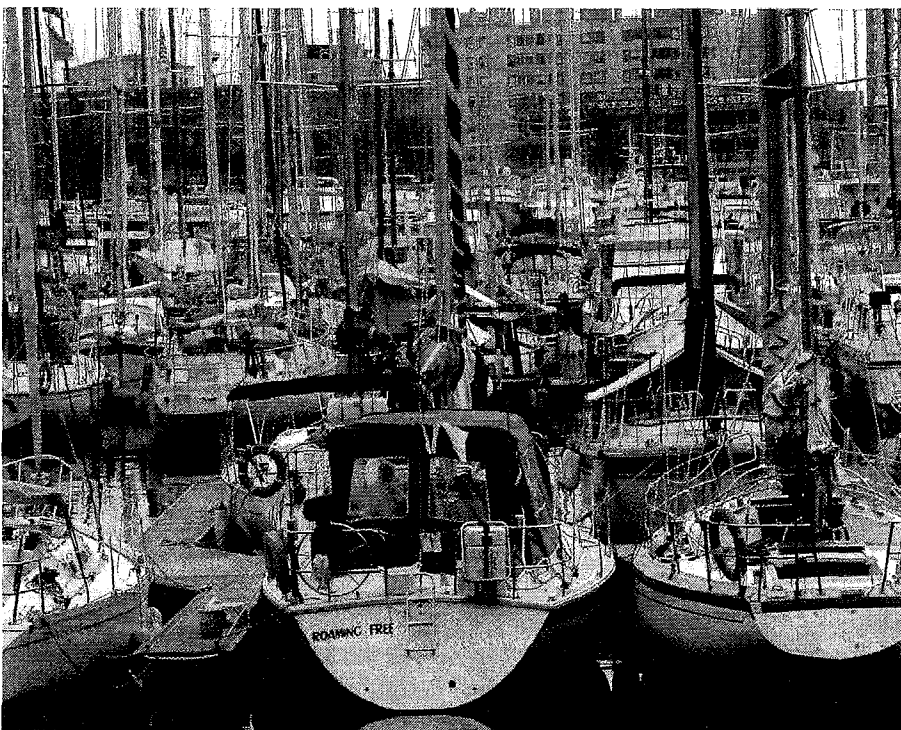
En náutica deportiva, el problema es la liquidación de este NO residente oficial, aunque SI en la práctica, del impuesto de matrícula. Generalmente, estos procesos se inician por actuaciones del área operativa (Guardia Civil o Inspectores de Aduanas), desarrollados posteriormente por la Inspección de Tributos/Aduanas. A partir de estas actuaciones se puede considerar residente en nuestro país a una persona e incluso demostrar la imposibilidad física de ésta de permanecer en otro país más de 183 días al año, por ejemplo a través de un minucioso seguimiento del contribuyente. En estos casos, la Administración actúa en consecuencia y practica la liquidación correspondiente.

5 - ¿Puede un ciudadano español comprar un barco nuevo o de ocasión en un país de la UE, pagando el IVA que corresponda, para luego matricularlo en España sin pagar de nuevo este impuesto?

Nada impide a un ciudadano español comprar una embarcación nueva en cualquier país de la UE, pero esto no conlleva que el IVA se pague allí. En toda la Europa comunitaria rige un sistema, llamado IVA en destino, que hace que los elementos de transporte (coches, barcos, camiones, aviones, etc.) liquiden el IVA allí donde vayan a ser utilizados por su propietario. Atendiendo a este ejemplo; si un ciudadano español va a hacer uso de la embarcación en territorio español, recibirá una factura sin IVA y deberá autoliquidarlo en España. En definitiva, se puede comprar en otro país, pero siempre liquidaremos el IVA español.

Cuando un ciudadano español compra a título personal (no como empresario) un barco de ocasión en un país de la UE para luego matricularlo España, partimos de la base de que, al ser de ocasión, la embarcación ya habrá liquidado anteriormente el IVA en un país de la UE. A partir de aquí pueden ocurrir dos cosas: que el vendedor sea una empresa o que sea un particular. Si la venta es hecha por un empresario estará sometida al IVA de ese país. El vendedor emitirá una factura con el IVA sobre el valor de la venta, que puede aparecer desglosado o no en la factura.

En caso de compra/venta de particular a particular, la operación no está sujeta a IVA, sino al ITPAJD (Impuesto de Transmisiones Patrimoniales), el mismo que liquidamos cuando compramos un coche de segunda mano, cuyo tipo es el



4%. La embarcación tomará su valor según unas tablas facilitadas por la Administración, en la que el valor de las embarcaciones decrece en función de su antigüedad.

6 - ¿Qué ventajas fiscales (IVA, etc.) tienen para un ciudadano español los sistemas de leasing francés tipo CEGEMER?

Estamos ante un contrato de leasing, por cuanto no adquirimos la propiedad del barco, sino el uso y disfrute del mismo. Las ventajas no son pues de tipo fiscal sino financieras.

La "compra" de una embarcación en leasing no exige de liquidar los correspondientes IVA e impuesto de matriculación. La clave del ahorro es que las empresas de leasing se someten a la fiscalidad italiana y/o francesa, con menor tasa de IVA que España. De esta manera, el comprador acaba pagando por el barco una cantidad similar o inferior que comprándolo al contado.

matriculación, no importando quien sea el propietario del barco. Si la empresa está legalmente constituida en España puede alquilar barcos sin problemas, incluso a residentes españoles. Según el caso, tendrá la exención del impuesto de matriculación o ya lo habrá liquidado.

Respecto al IVA, la ley establece que la introducción en territorio comunitario de una embarcación de uso privado, matriculada en un país ajeno a la Unión Europea y propiedad de un ciudadano NO Comunitario, se considera en régimen de importación temporal. Ello conlleva la NO liquidación de IVA durante determinado tiempo. Si la embarcación es utilizada por un residente en la Unión Europea, ello supondría el incumplimiento de dicho régimen, desapareciendo sus beneficios fiscales. Si la empresa es UE, lógicamente habrá satisfecho el IVA en el momento de la compra o importación del barco.

Ejemplos a 4 años

Precio del barco (sin IVA)	87.913,- €
Precio con IVA 16%	102.000,- €
Aportación inicial del 50%, compuesta por:	- una fianza de 10 % (10.200,- €) - una primera cuota de 40 %, o sea 40.800,- €
47 cuotas de	1.104,96 €
Valor residual	10 %, 10.200,- € (El valor residual queda cubierto por la fianza)
Coste final del barco : 102.933,40 € IVA incluido	

Recordar que la compra de una embarcación a través de un sistema de leasing no da derecho a deducir ningún impuesto, gastos de mantenimiento, amarres, seguros, etc., cuando la embarcación es matriculada en lista séptima y destinada a uso particular.

7 - ¿Puede un español alquilar y navegar por aguas españolas en un barco de charter de abanderamiento extranjero?

Si la empresa de charter no está legalmente constituida y establecida fiscalmente en España, puede considerarse que, aplicando estrictamente la ley, estamos ante el uso en aguas españolas de una embarcación de bandera extranjera por un rediente español. Esto obliga a liquidar el impuesto de

8 - ¿Puede un ciudadano español ser capitán o enrolarse profesionalmente en España en un barco de abanderamiento comunitario o extracomunitario?

Empecemos recordando que las autorizaciones administrativas (PER, Patrón de Yate, etc.) no permiten el patrono remunerado. En estos casos (charter, marinearía, etc.) hay que ser marinero profesional.

Partiendo de esta premisa. Un capitán -residente fiscal español- enrolado en una embarcación extranjera se entiende que percibe unos ingresos por esa actividad y deberá liquidar sus impuestos en España. Quién contrata debe designar un representante en España para que cumpla con las obligaciones a nivel de

Seguridad Social y pago de retenciones. Este representante será el responsable de cumplir con estas obligaciones. El capitán estará dado de alta en el régimen de especial de la S.S. de Trabajadores del Mar y tener un contrato de trabajo registrado en el INEM.

9 - ¿Puede una empresa española dedicada a la organización de eventos e incentivos empresariales comprar y poner a su nombre -como inversión- un yate y deducir como tal los gastos que genere y su correspondiente IVA?

En este supuesto, la Ley del IVA establece que se pueden deducir las cuotas de IVA soportado. Todo ello suponiendo un correcto uso de la embarcación para los fines empresariales que se citan, en el sentido de una afectación al 100% de la embarcación a esa actividad. También serían deducibles los gastos soportados, entre otros la amortización de la embarcación, los gastos de reparación, conservación, etc...

10 - ¿Puede una empresa de charter alquilar un barco interrumpidamente durante todo el año al mismo cliente, al administrador de la empresa, sus socios, su cónyuge o hijos?

En las embarcaciones de charter (lista 6ª) se excluye el uso privativo o particular de la misma. No se puede utilizar la embarcación para fines particulares ni por breves períodos de tiempo.

Se han dado casos de actuaciones inspectoras de Hacienda presumiendo que embarcaciones matriculadas en lista 6ª no se destina exclusivamente al alquiler y por lo tanto existía un uso privativo de la misma cuando:

- La compañía poseía únicamente una o dos embarcaciones matriculadas en lista 6ª.
- Los contratos de seguros suscritos excluían (o no incluyen) el alquiler de la embarcación.
- Existían cargos contables por estancia en puertos -otros que el puerto base- en fechas distintas a aquellas en que se probó que la embarcación estuvo alquilada.
- Existían contratos de alquiler a una misma persona por períodos superiores a los admitidos (tres meses).
- Los beneficios económicos de la actividad de charter eran insuficientes para justificarla, circunstancia que además podría rebajar la base imponible del IRPF de los socios y conllevar futuros ajustes. ■

por: Alex Chumillas (aamat@economistas.com)