

Chárter de superyates y megayates, un problema a resolver



Llevamos tiempo manifestando el grave perjuicio que, no tan sólo para el sector sino para todo el país, supone la existencia en España del Impuesto Especial sobre Determinados Medios de Transporte, el más que conocido "Impuesto de Matriculación", que grava con un 12% la adquisición de un barco de más de 8 metros, frenando así la venta de embarcaciones de mayor eslora.

Texto: Yolanda Llinás y Alex Chumillas

Fotos: Archivo



icho impuesto, único en Europa, tiene una consecuencia aún más negativa al hablar de chárter, puesto que si bien aquellos barcos que se matriculan en lista 6ª, por estar destinadas "en exclusiva" a actividades comerciales, quedan exentas del pago de este impuesto, esta exención tan sólo es aplicable a barcos de hasta 15 metros de eslora. El sector no cesa de denunciar este hecho ante la administración, siendo cada vez más las voces que se alzan manifestando el perjuicio que este impuesto supone para el país. Una de estas voces es la de Alex Chumillas, economista y asesor tributario especializado en náutica de recreo, a quién tenemos que agradecer que nos haya hecho llegar su experta opinión sobre tan importante tema, que detallamos a continuación:

"En estos momentos en que tanto se discute la necesidad de crear empleo y riqueza en España, quiero poner de manifiesto una de las más simples decisiones económicas que podría adoptar el gobierno entrante para la activación, y nótese que digo activación y no reactivación, de un sector que entiendo es de gran interés para España, como es el Chárter de superyates y megayates en España. La simplicidad de la medida, y las consecuencias económicas que podría representar, hace que sea sorprendente que hasta la fecha nadie haya cambiado nuestro marco legal.

El Impuesto Especial sobre Determinados Medios de Transporte, conocido en la jerga como Impuesto de Matriculación (IM), es de un tipo del 12% del precio o valor de la embarcación. Están sujetas al mismo las embarcaciones de más de 8 metros de eslora que se registren en España y deben registrarse en España las embarcaciones de las esloras citadas que se destinen a ser usadas en el territorio español (incluyendo aguas territoriales), por personas físicas residentes u otras entidades establecidas.

La Ley 38/1992 que regula este impuesto establece, en su artículo 66.1.f, una exención para aquellas embarcaciones afectadas en exclusiva a la acti-

English text

The Superyacht and Megayacht Charter dilemma

For some time now we have spoken out against a form of taxation, unique to Spain, considered to be a grave injustice, not only for the yachting market but the country as a whole. The ISDMT or Special Tax on Certain Means of Transport, the so-called matriculation or registration tax, is equivalent to a 12% purchase tax on vessels over 8 metres with a seriously detrimental effect on the sale of yachts of this size and above.

As the only one of its kind in Europe, the effect of this taxation on the charter market is even more critical. Whilst class 6ª registered yachts, intended for "sole purpose" or commercial use, are theoretically exempt from the levy, the tax exemption applies only to yachts below 15 metres. The sector continues to approach the Government to express its disapproval of the tax, with an ever increasing number of supporters and official bodies speaking out against the detrimental affect on the country. We have to show our gratitude to one such supporter, Alex Chumillas, specialized tax assessor and economist for the yachting sector, whose expert opinion on this important topic is expressed as follows: "With endless talks on the need to create employment and revenue in the current climate, I wish to draw attention to one of the simplest, most easily adopted, economic solutions, which, if adopted by the Span's incoming government, would immediately activate, note I say activate not reactivate, a market sector I personally believe to be a great advantage to Spain, such as the Superyacht and Megayacht charter market. The practically effortless course of action and econo-



III Opinión | Opinion

vidad de alquiler, siempre y cuando la eslora de esa embarcación sea como máximo de 15 metros. El porqué de los 15 metros y no de 18, 22 o sin límite... nadie lo sabe. Lo cierto es que la existencia de esta limitación supone para España no participar en un mercado que genera unos 1.360 millones de euros al año en el Mediterráneo, puesto que la existencia de este límite hace que los denominados superyates no operen en aguas españolas. Alguien puede pensar que este escrito es a favor de las grandes fortunas que son las que, en última instancia, pueden acceder a uno de estos barcos, pero me gustaría poner de manifiesto que esto se sitúa nada más lejos de la realidad.

Es cierto que la aplicación de este impuesto a estas embarcaciones, cuyos precios pueden variar ostensiblemente desde 10 a 50 o más millones de euros, podría representar para el erario público un importante ingreso, pero simplemente esto no ocurre. ¿Por qué? Simplemente porque estas embarcaciones no operan en España, pues mientras en nuestro país tenemos este impuesto, los de nuestro entorno, como Francia, Italia, Grecia... no lo tienen. Como consecuencia de ello el "pastel" por la operativa comercial de estos barcos se reparte en otros países, sin llegarnos ni las migajas. Si España fuese el único destino del Mediterráneo, podríamos entender el mantenimiento de este impuesto, pero no es el caso ya que lugares como la Costa Azul francesa, la Riviera Italiana, las Islas Griegas o la hermosa Croacia, son destinos igual de atractivos que los nuestros. El resultado es que nos estamos quedando fuera de un suculento negocio, mientras los países de nuestro entorno se frotan las manos por la existencia de este impuesto. Y como prueba de todo lo dicho, un simple dato: según un estudio que data del año 2007 y que fue presentado en el 47º Congreso de Ingeniería Naval e Industria Marítima, en aquel entonces operaban en el Mediterráneo 599 superyates y megayates de más de 24 metros de eslora. De ellos tan

mic outcome makes it hard to believe no-one has thought to change our legal structure to date.

The ISDMT tax or Registration Tax, in political jargon, amounts to 12% of the price or value of the yacht. The levy applies equally to yachts over 8 metres with Spanish registration or any yachts of this size intended for use in Spain and Spanish territorial waters, by persons resident in Spain or other established entities.

Referring to the law governing this levy, the 38/1992, according to article 66.1.f, a permanent exemption exists for all yachts, used solely for the purpose of charter, up to 15 metres. The reason the limit is set at 15 metres and not 18. 22 or why there is a limit at all... is beyond comprehension. One thing for sure, with superyachts unable to operate in Spanish waters; the mere existence of this limit relinquishes Spain's participation in the Mediterranean charter market, with a staggering 1.360 million turnover per year. We might be led to believe this document is in favour of those fortunate enough to gain access one of these yachts, as a last resort, I wish to make it perfectly clear there is nothing further from the truth.

One thing for sure is that the taxation levied on yachts such as these, with prices evidently between 10 and 50 million euros, may be perceived as a significant income for the exchequer, but this, quite simply, is not the case. And why not, we might ask ourselves?

Quite simply, because this tax is non-existent in neighbouring countries such as France, Italy Greece.... yacht's such as these do not operate in Spain. As regards any commercial operations with yachts such as these, the "cake" is shared between other countries, without so much as a crumb for Spain. We might understand the reasoning behind



sólo 8, de entre 24 y 35 metros de eslora, y 1, de más de 50 metros, disponían de licencia para trabajar en España.

La existencia de este impuesto pretende gravar la demostración de riqueza que supone la tenencia, o en este caso el uso, de un barco de gran eslora. Lo que no se entiende es porque si el alquiler de un coche tipo deportivo de alta gama no está gravado, sí lo está el alquiler de una embarcación de más de 15 metros y, por ende, los denominados superyates.

Si nos miramos la cuestión con perspectiva debemos considerar que el gasto estimado por cada una de estas embarcaciones es muy elevado, en términos de coste de amarres en puertos deportivos, suministros de todo tipo, reparaciones y mantenimiento, todo ello sin considerar el generado por las tripulaciones de estas embarcaciones. Estimaciones del sector concluyen que el negocio mueve del orden de 51,8 millones de euros a la semana, en temporada alta y 44,3 millones en temporada baja, de los que en España tan sólo se queda unos 0,77 millones y 0,69 respectivamente, según datos estimados facilitados por la Mediterranean Yacht Broker Association. Además, hay que tener en cuenta que los clientes de estos barcos son personas de elevadísimo poder adquisitivo, cuyo gasto en compras, restauración, y actividades de ocio en general está estimado alrededor de unos 500 euros por persona al día.

Sorprende ver como cada año el Secretario de Estado de Turismo valora el éxito de la temporada en términos del número de visitantes que acuden a nuestro país. Tal vez sería necesario replantearse el turismo masivo de sol, playa y demasiado alcohol para pasar a favorecer otro tipo de turismo mucho más interesante desde un punto de vista económico y de preservación de nuestro territorio.



the tax if Spain were the only Mediterranean destination, hardly the case with the Côte d' Azure and Italian Riviera on our doorstep, the Greek Islands or Croatia, all equally as attractive as Spain. So, whilst neighbouring countries are rubbing their hands at the sheer existence of this tax, Spain is a nonentity as far as this flourishing business goes. Proof of all this is clearly evident from a study carried out in 2007 and presented at the 47th Naval Architecture and Maritime Industry Congress. At the time, a total of 599 superyachts and megayachts over 24 metres were operating in Mediterranean waters of which only 8, between 24 and 35 metres and 1 over 50 metres were licensed to operate in Spain.

The existence of this levy claims to tax the display of wealth associated with possession, or in this case, the use of a superyacht. Since this tax applies to charter yachts over 15 metres, hence, superyachts, the fact that a similar tax is not levied on car hire, for top of the range sport's models is incomprehensible.

Putting the situation into perspective, we can assume the estimated expenditure for yachts such as these to be somewhat elevated, in terms of mooring fees, supply of fuel and provisions, repair and maintenance, not to mention the crew. According to figures supplied by the Mediterranean Yacht Broker Association, the estimated turnover in the charter business hovers around 51.8 million euros per week, in high season, and 44.3 million in low season of which Spain's slice of the cake amounts to around 0.77 and 0.69 million respectively. Bearing in mind the market clientele possess an extremely high purchasing power, daily expenditure on purchases, restaurant dining and leisure facilities, is estimated to be around 500 euros per person per day.

Surprisingly, the Secretary of State for Tourism continues to measure success purely in terms of the number of tourists. Perhaps it might be worth reconsidering the massive sun, sand and excessive alcohol based tourism for another, more appealing form of tourism, from an economical point of view and the long-term preservation of our country.

In addition, not only are our neighbouring countries free of the obstacles imposed by Spain but they have also waged war to induce yacht registration on their terrain. France, for example, has a special register whereby the purchase of a yacht is free of VAT, Italy likewise, whilst the UK has a special register in the Isle of Man with a 0% corporation tax on charter yachts.

Not surprisingly, during the course of any International Boat Show, our competitors are always the first to mention our absurd legislation and



III Opinión | Opinion

Más allá de todo esto, los países de nuestro entorno no sólo no ponen las trabas que pone España, sino que tienen establecida una lucha atroz por atraer el registro de estas embarcaciones a su propio territorio. Así, Francia dispone de un registro especial por el que las embarcaciones allí registradas no pagan IVA en sus compras, al igual que Italia, mientras que el Reino Unido cuenta con un registro especial en Isle of Man, que aplica un impuesto de sociedades del 0% a las embarcaciones destinadas al charter allí registradas.

Es sorprendente, cuando uno asiste a una Feria Internacional del sector, ver cómo los competidores de otros países son los primeros en recordarnos lo absurdo de nuestra legislación y el negocio que nos estamos perdiendo, ya que muchas de las embarcaciones que ellos representan estarían interesadas en venir a operar a España, pero nunca lo harán, bajo las actuales condiciones. Y si algún representante de la AEAT (Agencia Estatal de la Administración Tributaria) asiste a un debate, mesa redonda o conferencia sobre este tema, nunca deja de manifestar su total extrañeza sobre el porqué de esta medida, aunque como funcionario público que es se vea obligado a aplicarla.

Para más inri, cuando se ha intentado dar algún paso en pro de encontrar una solución al problema –como la pirueta que la Dirección General de Marina Mercante intentó hacer mediante la utilización del Registro Canario conocido como REBECA–, ya que las embarcaciones mercantes registradas en él están exentas del impuesto, la AEAT se ha apresurado a anunciar que no es aplicable y que, en cualquier caso, hay que seguir pagando el impuesto. Todo esto, que ha sido profusamente publicado y comentado a nivel internacional, ha convertido a España en el hazmerreír de todos los círculos náuticos.

El último toque de atención procedente del extranjero se produjo por parte de la Comisión Europea el pasado mes de mayo, cuando indicó que la aplicación del mencionado impuesto a las embarcaciones comerciales con pabellón europeo era, al menos en lo que respecta a su aplicación, contra-

the ensuing loss of business, especially since many of the yachts they represent would like to operate in Spain but find this totally of the question under the circumstances. What's more, when a member of the AEAT (Government Tax Administration Agency) attends a public debate or conference on the matter, they never fail to express their perplexity over the reasoning behind this measure, even though, as a civil servant, they are obliged to apply the levy.

Furthermore, when attempts to seek a solution appeared to be improving – such as the Department of Shipping's miracle plan, with the help of an ally, namely the registration system in the Canary Islands, referred to as REBECA, whereby merchant ships registered in the Isles are exempt from this tax; according to the AEAT the system was not applicable and the tax would continue to be levied regardless. This has all been widely publicized and remarked upon with the result that Spain has become the international laughing stock of the yachting circles.

The final straw in favour of other countries came last May, when a statement issued by the European Commission indicated the application of the aforementioned tax on commercial shipping registered in Europe was, at the very least, contrary to the rights to free movement and the tax should only be applied in proportion to the duration of time these vessels remain in Spanish waters.

Bearing in mind this article speaks of the Special Tax on Certain Means of Transport, which refers to commercial vessels. As if that's not enough, nearby countries also boast more favourable yacht purchase systems. Whilst countries such as France and Italy both apply a reduced VAT rate through government approved leasing systems, Spain on the other hand applies a total taxation figure amounting to 30% of the purchase price (18% VAT + 12% Special Tax). The system in France amounts to 50% of the usual rate i.e. a 9.8% indirect taxation rate. A similar





scheme operates in Italy in relation to the size of the yacht. The conclusion as regards private ownership is also quite obvious: Sadly, Spanish yacht builders and importers wishing to sell yachts over 8 metres are up against the famous registration tax; whilst neighbouring countries come up with fiscal policies in favour of yacht sales. Last but not least, we also have to take into account that in countries such as France, vessels listed on the special register are exempt from VAT, added to which, vessels intended for commercial use or charter are also exempt from VAT on all purchase, repair and maintenance costs, whilst the equivalent in Spain amounts to 18%.

ria al espíritu de las normas de libre establecimiento y que dicho impuesto debería, en todo caso, aplicarse de forma proporcional al tiempo que estas embarcaciones pasan en aguas españolas.

Nótese que en este artículo estamos hablando del Impuesto Especial sobre Determinados Medios de Transporte, en lo que se refiere a embarcaciones comerciales. Sea como sea no está de más mencionar que para los particulares, los países de nuestro entorno también tienen sistemas más favorables para la adquisición de embarcaciones. Así, mientras en España la carga impositiva por la compra de una embarcación es del 30% sobre el valor de venta (18% IVA + 12% Impuesto Especial), en países como Francia o Italia se aplica un tipo de IVA reducido, mediante los sistemas de leasing aprobados por sus respectivos gobiernos. En el caso de Francia es, por defecto, del 50% del tipo general, quedando la imposición indirecta en un 9,8%, mientras que en Italia existe un esquema similar relacionado con la eslora del barco. La conclusión en este ámbito del uso privado es también evidente: en nuestro país astilleros e importadores se las ven y se las desean para vender embarcaciones de más de 8 metros de eslora -por el tristemente famoso impuesto de matriculación-; mientras que los países de nuestro entorno idean políticas fiscales para favorecer las ventas en sus respectivos territorios.

Por último, pero no por ello menos importante, tenemos el hecho de que en países como Francia se aplica un IVA 0% a aquellas embarcaciones dadas de alta en sus registros especiales, además de beneficiarse de un sistema por el que cualquier embarcación destinada a una actividad comercial -como el chárter-, esté dónde esté registrada, pague un 0% de IVA en todas sus compras y reparaciones, mientras que en España se les aplica el 18% íntegro.

Hay que aclarar que para aquellas embarcaciones con pabellón extracomunitario, el régimen aduanero comunitario contempla la posibilidad de aplicar el llamado Régimen de Perfeccionamiento Activo, mediante el cual pueden verse exentas del IVA, en casos de reparación. Pero para ello hay que cumplir una serie de requisitos que hace que, en demasiadas ocasiones, resulte prácticamente imposible obtener la correspondiente autorización para acogerse a este régimen. Resulta incomprensible que la administración no comprenda que esta industria -la del repair y refit- mueve millones



Just to clarify one point, the government customs service is considering the possibility of implementing the so-called Active Improvements Regime, whereby the cost of repair work on vessels registered outside the EU will be exempt from VAT. For this however, certain conditions must be met, conditions which, repeatedly, make it practically impossible to obtain the corresponding authorisation to introduce the scheme. The government's ignorance of the fact that the repair and refit industry generates millions in terms of turnover and countless employment posts for skilled workers, added to which the government seems

III Opinión | Opinion

de euros y genera un altísimo número de puestos de trabajo calificados; y no vea lo que se está perdiendo el sector y el país entero si, ante las dificultades que encuentran en España, los barcos extranjeros deciden irse a ser reparados en cualquier otro país.

Podría incluso añadir que existe una clara similitud entre el sector de la reparación náutica y el de la construcción inmobiliaria –en el que nuestro país llegó a ser puntero durante muchos años–, pues ambos emplean carpinteros, pintores, electricistas, mecánicos, interioristas, técnicos de climatización, etc. Lo que me lleva a pensar que la náutica podría ser una magnífica válvula de salida para la recolocación de la experta mano de obra existente en España, tan sólo con un cierto reciclaje. Todo ello sin contar con las posibilidades de desarrollo de infraestructuras accesorias, como varaderos e instalaciones afines, que podrían estimular el propio sector de la construcción.

Como conclusión, ésta es a mí entender una de las medidas de política económica más sencillas de llevar a cabo, ya que tan sólo supone la supresión de dos dígitos de una ley, un simple límite de 15 metros. Los detractores pueden argumentar que se trata de una medida para favorecer las rentas más elevadas, pero mirado en perspectiva no es así. También es cierto que en estos momentos de austeridad y de incremento generalizado de la presión impositiva, la medida puede parecer políticamente incorrecta, sin embargo si uno se aproxima con serenidad y frialdad al problema concluirá que los beneficios generados por la eliminación de un impuesto, que en la práctica no se aplica, son enormemente más beneficiosos que su mantenimiento. Las empresas están allí esperando, listas para venir. Tan sólo necesitamos cambiar nuestro marco tributario". —

oblivious to the detrimental affect on the sector as a whole when foreign yacht owners look to other countries for repair and maintenance, which, in view of Spain's current economic situation, is incomprehensible.

We might add, the presence of a certain similarity between yacht repair and building construction - in which Spain was considered a leader for some years - both sectors employed carpenters, painters, electricians, mechanics, interior decorators, heating and air-conditioning engineers, etc. All of which leads me to think the yachting sector could be a magnificent escape route for the relocation of skilled workers in Spain, with a little re-training.

Not forgetting to mention the development prospects for supporting infrastructures, such as shipyard facilities and associated constructions, with a positive knock on effect for the construction sector itself.

To conclude, I personally understand one of the most easily implemented economic policies requires nothing more than to increase the limit established by a law to 15 metres. Those against the scheme might well argue this to be in favour of high incomes, which in perspective is not the case. At times like this when austerity and increased taxation rules the day, the measure might be seen as politically incorrect, nevertheless if one approaches the problem cautiously, the cost of implementing this tax are far outweighed by the benefits of scrapping the levy. Companies are out there, ready and waiting to cross the threshold, awaiting an amendment in our tax system to do so". —

