

## **TAX LEASE**

Durante mucho tiempo y con la crisis del sector naval, venia observando casi todos los días en los distintos diarios de Vigo, (prensa local) la palabra *tax lease*.

La mayoría de las veces, leía el artículo y cuando llegaba a la dichosa palabrita del *tax lease*, la cual se repetía a menudo, se me atragantaba la lectura.

Otras veces terminaba la lectura del mismo y me quedaba como al principio de comenzar a leerlo.

Por lo que me propuse, el saber el concepto de la dichosa palabrita, la cual me estaba complicando la lectura de la mayoría de los artículos relacionados con ella.

El problema con el *tax lease*, sigue existiendo en todo el sector naval español y mucho mas en la región gallega y con mucha mas incidencia en el entorno nuestra ciudad, debido a que afecta a mas de 15.000 puestos de trabajo, entre directos e indirectos.

Para conocer el concepto de esta palabrita, la cual traducida al castellano quiere decir: **IMPUESTO DE ARRENDAMIENTO**, (facilita) y en ingles me han dicho que se pronuncia **Chaks lis**.

Para poder comprender un poco todo este entramado, me serví de varios artículos publicados en internet, prensa local y en especial de uno, que se publico en el diario *DEIA*, en el *PAÍS VASCO*, concretamente en la ciudad de *BILBAO*, articulo muy extenso y para mi el mas fácil de comprender.

Lo primero que comentare es que con esta operación llamada *tax lease*, lo que se consigue: Es que, todas las empresas participantes en el entramado, consiguen reducir muchísimo todos los impuestos a pagar. Y ahora tratare de explicarlo:

El *tax lease*, se dice en términos económicos, que es una operación triangular, (yo tal y como la veo diría que es cuadrangular) y lo que consigue, es reducir ampliamente los impuestos a pagar por las empresas que conforman este tipo de operaciones de alquiler financiero, básicamente, operaciones que se apoyan en los *leasing* para compras de barcos con determinadas particularidades.

Esta operación triangular se formaliza como vía de financiación para la adquisición de barcos en empresas armadoras. También están usando este tipo de financiación, empresas tipo **MANGO** o **IKEA**.

Para que se pueda llevar a cabo un *tax lease*, se opta por la financiación mediante *leasing* del proceso de construcción del barco pero interviniendo varias fórmulas jurídicas.

Funcionamiento del entramado del *tax lease* y empresas a participar en la operación:

**1°.- Necesitamos un astillero.**

**2°.- Un armador, que encargue la construcción de un barco a ese astillero.**

**3°.- Una entidad financiera (banco o caja) que preste los servicios de leasing, (alquiler) la cual comprará el buque en construcción al armador.**

**4°.- Una agrupación de interés económico; (en adelante AIE) entidad regulada por una Ley del año 1991 para agrupaciones de interés económico.**

Diré al respecto de las **AIE** que son sociedades mercantiles, las cuales se crean sin ánimo de lucro y que tienen por finalidad facilitar el desarrollo y o mejorar los resultados de la actividad de sus socios.

Resaltar que estas entidades equivalen a una comunidad de bienes o sociedad civil constituida entre sociedades mercantiles, la cual compraría el barco a la sociedad de leasing, (Banco o caja u otra) mediante la financiación de este instrumento financiero.

La **AIE** alquilará con una opción de compra la nave al armador, (lo que entendemos como arrendamiento y en ingles **leasing**) con pagos pactados por anticipado hasta la puesta en circulación del propio barco.

El círculo se cierra finalmente, con la venta final del al barco al armador por parte de la **AIE**.

La duración máxima de estas operaciones, tiene un máximo de cuatro años.

**Para que todo este entramado se lleve a cabo, la compañía de leasing, (banco) financiara la adquisición del barco y dicha financiación será pagada otra vez (repagada) con las cuotas de leasing pagadas por parte de la AIE.**

A su vez, la **AIE** financiará el pago de las cuotas de **leasing** mediante los fondos aportados por sus socios y mediante la financiación ajena. El repago de la misma se producirá con las cantidades pagadas por el armador a través del alquiler del barco y el pago de la opción de compra sobre el barco, que tiene el armador al finalizar el arrendamiento.

Como veis en el entramado, el armador cambia su posición inicial como propietario del barco a una situación en la que paga un alquiler por el barco, hasta que al final se queda con la propiedad.

Como los importes de los tramos de arrendamiento son elevados, se incrementan las pérdidas de los inversores de la **AIE**, con lo cuál, estos reducen sustancialmente sus bases imponibles.

Esta medida permite a la **AIE** una amortización acelerada del barco. Dicha amortización da lugar a bases imponibles negativas. **(La compensación de pérdidas es el derecho de las empresas a compensar los beneficios obtenidos en el ejercicio con las pérdidas fiscales que se hayan sufrido en ejercicios anteriores)**

Y por la propia característica de la **AIE**, que al no estar sujeta directamente al pago de impuestos, las bases imponibles negativas que se produzcan, se añaden a las bases imponibles positivas de los socios, en función de su porcentaje de participación en la **AIE**.

Comentar también que la base imponible negativa de un periodo impositivo puede ser compensada con las rentas positivas generadas en los próximos **15 ejercicios inmediatos y sucesivos**. Eso sí, **para las entidades nuevas, este plazo no empezará a contar hasta el primer ejercicio en el que se registre una renta positiva (beneficio)**. Por ello siempre se suelen compensar las pérdidas más antiguas antes de que transcurra este tiempo. **(Quince años)**

Hay algunas medidas más, las cuales permiten a la **IAE** que participa en una amortización acelerada del barco, **pero el efecto final es una reducción del gasto por impuestos de los socios de la AIE.**

Decir que al trasladar al armador la parte del **pago fiscal** en la **AIE**, a través de los precios de alquiler y la opción de compra, da lugar a un menor coste final en la adquisición del barco, que si fuese la compra directa.

Las firmas gallegas Inditex y Aluminios Cortizo, han participado en varias **AIE** para la financiación de muchos nuevos barcos a través de bancos y cajas. El Santander dicen que fue el inventor. Banco Popular, Banesto, Pastor y entidades gallegas, como Caixanova y la antigua caja del norte Caixa Galicia, ofrecían a grandes empresas este producto financiero. El beneficio mínimo en reducción de impuestos, es en la gran mayoría de los casos entre el 20% y el 30%.

Por lo tanto estamos hablando de exenciones fiscales del orden de los 3 a 4.5 millones de euros por operación, o más según el coste final del barco. (Coste de cada barco de 13 a 17 millones €)

Y ahora antes de que saquemos los cuchillos y las pistolas con el tema del **tax lease** y comencemos a criticar e insultar a estas empresas que se favorecen fiscalmente de estos **tax lease**, debemos saber que la normativa fiscal en Europa para la construcción de barcos tiene unas ventajas similares y se suelen dar bonificaciones directas en el impuesto de sociedades a los armadores de buques.

El problema radica que a España la denunciaron el verano pasado ante el Tribunal de la Competencia Europeo por esta estructura fiscal que favorecía a los astilleros españoles en detrimento de los europeos. Entre los países denunciantes, se encuentran: **HOLANDA, NORUEGA, FRANCIA E INCLUSIVE PORTUGAL.**

Ante estas denuncias, Europa ha paralizado por ahora la opción del *tax lease*, hasta que la Comisión determine si esta figura es competencia desleal o no.

La *CE* estima que el sistema del *tax lease* y su uso, puede constituir una ayuda directa o indirecta para las *AIE*, sus inversores, las navieras, los astilleros, las Cía. de leasing y los bancos.

También hay encima de la mesa, la sombra de una devolución retroactiva de este beneficio fiscal conseguido por los astilleros y armadores fundamentalmente. El problema lo encontramos en que en Europa nadie está jugando limpio en el sector naval más concretamente en el de los astilleros y en el que por todos los lados, se ofrecen todo tipo de ayudas y subvenciones.

El bloqueo que sufre el *tax lease* español parece que tiene un precedente similar en Francia según los entendidos. En diciembre del 2006 la Dirección General para la Competencia de la Comisión Europea abrió expediente y declaró ilegal el sistema de garantías públicas introducido por el Gobierno Francés para financiar la construcción de nuevos barcos en sus astilleros. Investigaron durante dos años, pero la Administración francesa no hizo caso y siguió autorizando la contratación de buques bajo la misma fórmula fiscal. Transcurridos dos años, Bruselas resolvió que no existió ayuda estatal ilegal ni distorsión del mercado comunitario, favoreciendo de forma descarada al naval francés.

Joaquín Almunia, español y vicepresidente de la Comisión Europea y comisario de la Competencia niega haber recibido ninguna propuesta formal del Gobierno español sobre el nuevo *tax lease*. Almunia señaló que el sector naval gallego podrá

volver a beneficiarse del sistema de bonificación fiscal *tax lease*, siempre y cuando tome como referencia el modelo francés.

La suspensión del *tax lease* el pasado mes de junio a raíz de una denuncia, puso en jaque al sector naval gallego, del que dependen 15.000 puestos de trabajo en nuestra ciudad, entre directos e indirectos.

Hay en estos momentos una serie de negociaciones entre Xunta, Gobierno central y Comisión Europea y el sector, para subsanar el freno de este sistema de bonificación, que perjudica al naval español mientras otros países comunitarios continúan contratando la construcción de buques. No obstante, y con los astilleros gallegos sin carga de trabajo, el asunto todavía no está resuelto.

Ahora y como se adelantó en Galicia hace unas semanas, la referencia está en copiar el modelo francés.

Mientras que el *tax lease* que España tenía hasta el año pasado permitía rebajas de precios en impuestos de hasta aproximadamente un 30%, el actual modelo francés pone el techo en una bonificación máxima del 20%.

Conforme pasan las fechas, el problema del sector naval, se agudiza hasta límites insospechados, siguen apareciendo nuevos datos, unos confirman, que el denominado **TAX LEASE**, ha servido, para que Bancos, Cias, de Leasing de los propios Bancos, Grandes Empresas y Armadores, se embolsasen amparados por la ADMINISTRACIÓN, miles de millones en ahorro por pago de impuestos, ellos si que han sido los grandes beneficiados.

Mientras que los astilleros que eran la clave de la creación de este beneficio fiscal, para conseguir carga de trabajo se hundían en la

peor crisis que ha conocido el sector desde la Reconversión del Sector en el año 1984.

Esperamos con mucha ilusión, que se solucione cuanto antes el denominado *TAX LEASE*, para que se recupere el sector y se vuelva a generar empleo, lo cual creo es el deseo de todos.