

Lo ha decidido presentar una denuncia ante la Comisión Europea por el impuesto de matriculación que grava las compras de yates de recreo en el país. “Nos hemos visto obligados, porque llevamos demasiado tiempo sin ver cambios por parte de los legisladores”, explica Miguel Ángel Serra, socio del bufete Albors Galiano Portales y asesor fiscal de la Asociación Nacional de Empresas Náuticas (ANEN), que estos días ha celebrado su tradicional congreso anual en Palma de Mallorca.

La denuncia, presentada de forma conjunta por ANEN y por la Asociación Española de Grandes Yates (AEGY), persigue la supresión de este gravamen, “un impuesto anacrónico que no existe en ningún otro lugar del mundo”, dice Carlos Sanlorenzo, secretario general de ANEN. “Somos el único país que aplica una doble tributación a la compra de una embarcación de recreo”, prosigue. Y es que, además del 21% de IVA, la compra de un barco de más de ocho metros de eslora tiene que tributar el 12% del impuesto de matriculación, por lo que la transacción final “se incrementa un 33%, más los costes derivados del puerto, el combustible o el mantenimiento”.

Anuncio



Calcula **ONLINE**
la oferta para
TU ALARMA

200€ de descuento*
SOLO DURANTE ESTE MES

Los expertos reconocen que el sector no ha sabido quitarse esa etiqueta de exclusividad. “Y ese es el principal reto que tiene esta industria”, señala Antón Costas, presidente de la Fundación Círculo de Economía. “Si el legislador sigue viendo ese lacito y esa etiqueta del lujo, continuará aplicando cargas fiscales superiores. Esa resistencia impositiva va a mantenerse ahí si la náutica no se ve como una actividad cualquiera”.

Uno de los principales problemas, cuenta Sanlorenzo, es la imagen que la gente tiene asociada al concepto de la náutica. “Muchos piensan en megayates, pero la realidad es que los grandes barcos solo representan el 0,5% del total de la flota que hay en España”. Estas naves, apunta, es lo único que puede considerarse como un lujo en el mar, porque la mayoría de embarcaciones tienen un precio que “no se aleja mucho del de un coche de gama media”.

El mercado de los grandes yates, prosigue Diego Colón, director general de Astilleros de Mallorca y presidente de AEGY, tampoco lo tiene fácil. Y ya no solo por la carga fiscal, aunque menos determinante en el caso de los compradores ultrarricos, sino por el cambio de rumbo. En 2008, apunta Colón, se vendieron en el mundo 266 embarcaciones con más de 30 metros de eslora. Una década más tarde, esa cifra se ha reducido a las 146. “Esta bajada de producción ha supuesto que muchos astilleros cierren o modifiquen su producción. Pero también ha significado un cambio de tendencia”.

Así, mientras que los yates que oscilan entre los 30 y los 40 metros son los que más peso porcentual han perdido en el mercado, los grandes ganadores son los que se mueven entre 60 y 90 metros y los que parten de los 91. De los primeros, en 2019 se esperan entregar 26, y de los segundos, entre cinco y seis unidades. En relación con los años anteriores supone un crecimiento que, aunque pueda parecer nimio, es bastante significativo, en opinión de Colón. “En una década hemos visto cómo se ha transformado el mercado, y debemos adaptarnos a él si queremos tener algo que decir, tanto nuestra industria como nuestras instalaciones”.

Adaptar la infraestructura a este nuevo panorama es necesario. También lo es promover una armonización fiscal para este segmento, ya que, asegura Sanlorenzo, sin el citado impuesto, la venta de barcos sería mayor y la recaudación fiscal sería más fuerte, entre gastos de compra o tributos indirectos provenientes de, por ejemplo, el combustible. Para muestra, los datos que aporta María Antònia Truyols, directora de la Agencia Tributaria de Islas Baleares, la región española con mayor cuota de mercado náutico: “Con ese impuesto, recaudamos solo cuatro millones de euros al año, un 0,08% de nuestro presupuesto”.

Donde también urge un cambio de regulación es en el mercado de alquiler náutico. “No podemos competir en igualdad de condiciones con los países de nuestro entorno porque en chárter tenemos el IVA más alto del Mediterráneo. Más que países como Italia, Francia, Croacia, Grecia o Malta”, afirma Anne Sterringa, *senior charter broker* de Camper & Nicholson. Cerca de 1.100 grandes yates practican chárter en el Mediterráneo. “El 16% de ellos tiene permiso para hacerlo en España, pero es que el 90% lo tiene para hacerlo tanto en Italia como en Francia. Así no podemos entrar en el circuito del alquiler”, lamenta Marta Iglesias, representante de la Mediterranean Yacht Brokers Association (MYBA).

Archivado en

YATES

LUJO

EMBARCACIONES

BARCOS

TRANSPORTE MARÍTIMO

Más información

Un club privado para
sibaritas de la sastrería a
medida

Las nuevas
preocupaciones de la
industria del lujo

Contenido patrocinado

Recomendado por  |

IBM

El informe Forrester predice la consolidación de los endpoint security para 2020



Honda

Prueba el nuevo CR-V, la revolución híbrida ha llegado



BBVA

Todo lo que debes saber sobre la Junta General de Accionistas 2019



Y además...

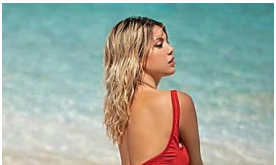
Deporte y Vida

Este es el tiempo exacto que debes tomar el sol al día



TIKITAKAS

Wanda Nara, a lo Pamela Anderson para alejarse del conflicto con el Inter



Deporte y Vida

El caso Amaia Montero: ¿qué ha ocurrido en su rostro?



Newsletter

La mejor información económica en tu bandeja de entrada



MÁS INFORMACIÓN >

CÓMO REINICIAR
CUALQUIER
SMARTPHONE
BLOQUEADO

Buscar bolsas y mercados

IBEX 35 NASDAQ EUR / USD

Herramientas

Calcular
IRPF

Simulador
de hipoteca

Calcular
sueldo neto

Planifica
tu jubilación

Cambio
de divisas

APP IOS

APP
ANDROID



¿Se acerca una caída del mercado?

El mercado alcista actual dura ya 9 años y es el más largo de la historia.
¿Se aproxima un mercado bajista?
Descargue este informe con las perspectivas de los mercados y reciba actualizaciones periódicas con un nuevo enfoque de inversión.

Descubra más

FISHER INVESTMENTS ESPAÑA™

Te puede interesar

¿Por qué ningún superrico del mundo quiere este lujoso yate?



Supermercados Carrefour flotantes para los yates de los ultrarricos



Los barcos de recreo dejan atrás la marejada



La mitad de las embarcaciones de Baleares se alquila de forma ilegal



Lo más visto en CincoDías

[IMPUESTOS >](#)

Multa de Hacienda a Patricia Conde tras ser delatada por el portero de su casa

[AGENCIA TRIBUTARIA >](#)

Calendario de la declaración de la Renta 2018-2019

[REDES SOCIALES >](#)

WhatsApp: síntomas de que un contacto te ha bloqueado

[MULTA AL PROGRAMA >](#)

Así emitía Sálvame publicidad encubierta de medicamentos

RESTAURACIÓN

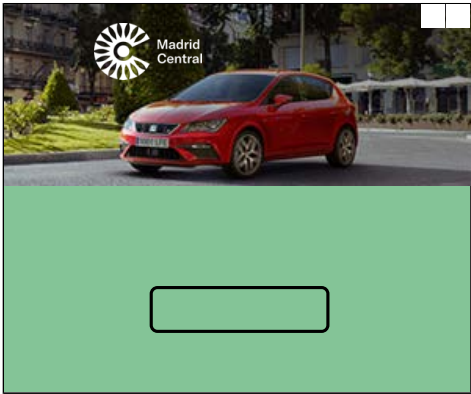
Burger King desafía a Starbucks con su ‘tarifa plana’ de café por 5 dólares

CAMPAÑA DE LA RENTA 2018 >

Hacienda ofrece desde hoy al contribuyente sus datos fiscales del IRPF

CAMPAÑA DE LA RENTA 2018 >

Los contribuyentes ya pueden pedir sus datos fiscales de 2018 a Hacienda



Lo más visto en EL PAÍS

La decepcionante historia de los rusos que mandaron un electrón al pasado

Sáenz de Santamaría: flores y espinas del fichaje por Cuatrecasas

El amor prohibido entre el cura y la criada

[EN PORTADA >](#)

¿Quién defiende a los animales?

Madrid destruye 700 refugios de orugas al día por una plaga

Digi, el móvil rumano que conquista a los españoles

Abascal oculta la identidad del comité que controla las elecciones internas y la disciplina en Vox



Comentarios

Normas





CincoDías

[Newsletter](#)
[Eventos](#)
[Suscríbete](#)

© Ediciones EL PAÍS s.l.
[Aviso legal](#)
[Política cookies](#)
[Mapa](#)
[Contacto](#)

[Venta](#)
[Publicidad](#)
[CINCO DÍAS en Kiosco](#)
[más](#)
[Índice](#)
[RSS](#)

[EL PAÍS Economía](#)
[CincoDías](#)
[Retina](#)