

EL RECUADRO

Tras un largo y complejo proceso, tanto en el plano jurídico como en el político, iniciado a instancias de las autoridades holandesas, el Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE) ha confirmado finalmente, en una reciente Sentencia de vital importancia para el Sector Naval español, la plena legalidad del actual sistema español de bonificaciones fiscales a los astilleros, conocido como 'tax lease' (el cual fue autorizado por la Comisión Europea en noviembre de 2012 y plasmado en la Ley 16/2012, por la que se adoptan diversas medidas tributarias, básicamente, para la financiación de la construcción de buques), al desestimar el Recurso de Casación interpuesto por la propia Comisión Europea contra un fallo anterior del Tribunal General de la UE (TGUE), que avalaba dicho sistema.

Los hechos se remontan a 2002, año en el que comenzó a funcionar en nuestro país el sistema español de arrendamiento fiscal (SEAF) - antiguo régimen de tax lease -, con el cual se realizaron, según datos del Ministerio de Industria, Energía y Turismo español, 273 operaciones por un valor de 8.727.997.332 euros.

En síntesis, el tax lease posibilitaba que determinados inversores, constituidos en una Agrupación de Interés Económico (AIE), financiaran, con las aportaciones al capital de ésta, parte del precio de compra o construcción de un buque, detentando primero su posesión y luego su titularidad hasta el momento de su transmisión al armador efectivo. El retorno de su inversión lo obtenían únicamente por la vía del diferimiento y exención de impuestos, reduciendo, a consecuencia de la aplicación del régimen fiscal especial de las AIE (de imputación de rentas o transparencia fiscal), sus respectivas facturas fiscales.

De esa forma, el sistema permitía a los astilleros españoles competir en el mercado internacional en igualdad de condiciones con sus competidores, entre ellos los astilleros holandeses, que contaban con sistemas fiscales similares en sus respectivos países, destinados también a financiar la adquisición de buques.

Precisamente a raíz de las reiteradas denuncias interpuestas ante la Comisión Europea por parte de los astilleros holandeses, principales competidores de los españoles, el 29 de junio de 2011 la CE comunicó a España el inicio de un procedimiento de investigación formal del SEAF, lo que desde ese momento produjo una situación de desconfianza e incertidumbre sobre el Sector Naval español, que provocó la inmediata paralización de la contratación de nuevos buques por parte de los astilleros españoles, poniendo así en riesgo la continuidad de casi 90.000 empleos y de una veintena de astilleros privados, armadores y una voluminosa industria auxiliar.

Fruto de dicha investigación, el 17 de julio de 2013, la CE consideró, en la Decisión 2014/200/UE, que el SEAF constituía una forma de ayuda de estado incompatible con el mercado interior de la Unión y ordenó a España recuperar de los inversores las ayudas de estado de las que se hubieran beneficiado a través de este sistema en operaciones autorizadas a partir del 30 de abril de 2007 y hasta el 29 de junio de 2011.

Sin embargo, una posterior Sentencia del TGUE, de fecha 17 de diciembre de 2015, anuló la citada Decisión de la CE, al concluir que no queda probado que el SEAF afecte a los intercambios y a la competencia en el seno de la UE y al entender que la posibilidad de anticipar la amortización acelerada de los bienes regulada en el SEAF, no beneficiaba única y exclusivamente al Sector Naval, pudiendo cualquier empresa de cualquier sector y tamaño invertir en buques. Así, no cabe hablar de ayuda de Estado por cuanto el SEAF no puede considerarse selectivo.

Este fallo del TGUE supuso un balón de oxígeno para un Sector, el Naval español, que durante los últimos años y como consecuencia de la incertidumbre generada a raíz de la anterior Decisión de la CE, ha visto disminuir gravemente su actividad, de forma directamente proporcional al incremento de cartera de otros países que, habiendo denunciado a los astilleros españoles, cuentan con sistemas fiscales parecidos, lo que, a todas luces, ha constituido un injustificado trato discriminatorio en perjuicio de los operadores del Sector en nuestro país.

Pese a todo, la Comisión Europea interpuso el pasado 29 de febrero de 2016 Recurso de Casación ante el TJUE en impugnación de la Sentencia del TGUE del 17 de diciembre de 2015, más por razones de coherencia (puesto que la interpretación del TGUE sobre la falta de selectividad en la aplicación de las medidas fiscales litigiosas se soporta en resoluciones de otros asuntos que ya habían sido recurridos por la CE), que por argumentos sólidos de Derecho.

Felizmente, la Sentencia dictada por el TJUE el pasado 14 de abril de 2016, ya firme e inapelable, pone fin a la injusticia de que hayan existido y existan sistemas similares en Europa que no hayan corrido la misma suerte que el tax lease español, y otorga mayor seguridad jurídica, si cabe, a nuestro nuevo sistema de financiación de activos aplicable a buques, algo fundamental para un Sector absolutamente estratégico capaz de generar, por su elevada capacidad tecnológica y alta tasa de exportación, puestos de trabajo y crecimiento de forma sostenible. Nunca es tarde si la dicha es buena.