

# Lo que queda pendiente del *tax lease*



Asociación de Navieros Españoles  
Dr. Fleming, 11 - 1ºD  
28036 Madrid

Tel.: +34 91 458 00 40  
Fax: +34 91 457 97 80

anave@anave.es  
www.anave.es

Editor: ANAVE

Depósito legal:  
M-31023-2010

Imprime:  
Gráficas de Diego

Hace unos días, la Dirección General de Competencia (DG COMP) de la Comisión Europea, que depende del Vicepresidente D. Joaquín Almunia, ha dado el visto bueno a un nuevo sistema español de "amortización anticipada de bienes adquiridos mediante arrendamientos financieros", o lo que es lo mismo, al nuevo esquema de *tax lease* que los astilleros españoles llevan meses reclamando para la financiación de buques.

Se desbloquea así, al menos teóricamente, el uso de esta herramienta de apoyo fiscal a la inversión que, desde 1999, se había convertido en clave para la contratación de buques en los astilleros españoles y que llevaba más de un año bloqueada en la práctica, desde que la Comisión Europea enviase a España, en junio de 2011, un Dictamen Motivado por posible infracción de las normas europeas sobre ayudas de Estado.

Decimos que teóricamente porque, aunque la aprobación por la Comisión supone un reconocimiento explícito de que el nuevo sistema no será considerado como una ayuda de Estado prohibida, en la práctica, lo más probable, es que muchos de los agentes implicados (bancos, inversores, y probablemente también astilleros y armadores) no se decidan a participar en nuevas operaciones de *Tax Lease* sin que antes se haya aclarado de forma fehaciente qué va a ocurrir con las operaciones a las que se refería el Dictamen Motivado (un total de más de 270 buques, con un importe de más de 8.700 euros).

Son muchos los argumentos que se han puesto sobre la mesa para apoyar que no haya sanciones ni devoluciones de ayudas de estos casos anteriores. Entre ellos, el básico y fundamental, por supuesto, es que todos los eslabones jurídicos con que se montaba la compleja cadena del *Tax Lease* eran nor-

mas de carácter general y no específicas para un sector determinado (con lo que no se trataría de una ayuda de Estado). Subsidiariamente, por si la Comisión estimase que algún aspecto no cumplía esa condición, se alega la concurrencia de "confianza legítima" de todos los participantes en los actos de la Administración española (no en vano las operaciones debían autorizarse caso a caso) y la necesidad de respetar la "seguridad jurídica" (por ejemplo, la Comisión no debería cambiar de criterio sobre las condiciones de aplicación del régimen español de fiscalidad por tonelaje que aprobó en 2002).

Por todas estas razones, parece que sería perfectamente lógico y jurídicamente defendible que se cerrase el "caso abierto" de la manera más favorable. Pero no sólo sería lógico, sino que además es absolutamente necesario para que el nuevo sistema pueda comenzar a funcionar en la práctica.

## Editorial

Lo que queda pendiente del *tax lease* 3

## Noticias Marítimas

Situación del Mercado 4

Nacional 5

Internacional 10

Foto portada: CMA CGM.

anave.es



Boletín informativo de Anave n° 529 diciembre 2012

## Actividades

17 ANAVE

18 Agenda del mes

## Tribuna Profesional

13 Proyecto de Ley de la Navegación Marítima. Por Esther Celdrán, Gabinete Jurídico de ANAVE.

## Cuaderno Profesional Marítimo

PÁGINAS CENTRALES  
Recomendaciones del sector sobre familiarización con el ECDIS