

ESTA en marcha una reforma tributaria en varios tiempos. Desde luego, la más revolucionaria y onerosa de cuantas se han emprendido en España, desde los tiempos de Villaverde cuando menos. Como primera entrega de los textos a promulgar, se ha aprobado ya una Ley General Tributaria. Ahora está en el horno legislativo la Ley de Reforma del Sistema Tributario.

No sería de este lugar la tarea de emprender la exposición y crítica en su caso, de tan complejo aparato fiscal. Pero tampoco podemos guardar silencio ante aquellas situaciones que la nueva legislación se dispone a regular, y afectan de lleno al desarrollo económico de la pesca industrial o al ejercicio de esta actividad.

El Boletín Oficial de las Cortes Españolas inserta en el número del 10 de enero el Proyecto de Ley de Reforma del Sistema Tributario. Cientos de artículos, cuya lectura detenida exige mucho tiempo, y mucho más su estudio detallado. Para ello, los Procuradores en Cortes no disponen más que de veinte días naturales, que finalizan el 30 del mes en curso.

Parece que, aún siendo tan corto el plazo que establece el Art. 35 del Reglamento de las Cortes, en casos como el que motiva este comentario, de tan profunda transcendencia para la economía y la vida del país, debiera concederse un mayor margen para formación de juicio y su proyección al cauce parlamentario. Como son otros los que mandan, habrá que atenerse al plazo corto y quedarse sobre la superficie del texto.

Refundición de Derechos Reales y Timbres

ENTRÉ las innovaciones que se trata de implantar figura la supresión de los tradicionales Impuestos sobre Derechos Reales y Timbre del Estado. En efecto, va a desaparecer con este nombre, conservándose bajo otra forma, mucho más presionante sobre el contribuyente. El primero se denominará a partir de 1 de abril próximo Impuesto General sobre Transmisiones y Actos Jurídicos Documentados. El segundo Impuesto General sobre el Tráfico de las Empresas. No sería posible ahora analizar las incidencias recíprocas de ambos Impuestos en la misma materia imponible, dentro de una ordenación que muestre una reiterante tendencia a eliminar la doble imposición internacional, siguiendo la política que viene propagando intensamente la O.E.C.D. Una política que exige también coherencia interior, de forma que si la doble imposición se evita para fuera de casa también se elimine dentro.

Como saben nuestros lectores, la construcción de buques disfruta de un régimen tributario especial, en orden a los Impuestos de Derechos Reales y Timbre. Un régimen que nada tiene de excepcional, puesto que en todos los países se conceden exenciones o bonificaciones semejantes, cuando se trata de desarrollar un programa de modernización de las flotas pesquera y mercante, como en el caso de España.

Bonificaciones y Exenciones

LA Ley de 12 de mayo de 1956 fue la que ha iniciado el régimen de estímulo a que nos estamos refiriendo. Aparte de ciertas bonificaciones relacionadas con el ejercicio de la industria o las amortizaciones, el Art. 29 de aquella Ley de Protección y Renovación de la Marina Mercante española ha concedido, durante un plazo de diez años que se halla en curso, la reducción del 50% en los Impuestos de Derechos Reales y Timbre del Estado. Comprendería cuantos actos y contratos se concierten por razón de la construcción de buques, durante aquel periodo. Por tanto, las escrituras de manifestación de propiedad, más las de préstamo, hipoteca, etc., relacionadas con la construcción.

El mismo precepto establecía la exención total de ambos tributos, para las primeras transferencias de buques de nueva construcción que efectúe o formalice la Empresa Nacional Elcano.

Por su parte, la Ley 147/61 de 23 de diciembre, que se titula de Renovación y Protección de la Flota Pesquera Española, en su Art. 18 concede también por diez años —de los que no van transcurridos más que dos—, exención total de dichos Impuestos, "sobre los contratos de construcción del buque de pesca, e igualmente sobre los de préstamo, e de garantía, cualquiera que sea la naturaleza de ésta, así como la cancelación, ampliación y modificación, posesión y prórroga de estos contratos que fuesen convenidos precisamente como accesorios de los de construcción".

Uno y otro precepto también conceden la exención total respecto a las primas a la construcción.

Peligro de supresión prematura

PARA que estas bonificaciones y exenciones subsistieran al implantarse la Reforma —cuyo primer tiempo de aplicación arrancará del 1 de abril, si todo sale como se anuncia—, era necesario que estuviesen recogidas en el Art. 146, por lo que se refiere al Impuesto General sobre Transmisiones Patrimoniales. O en el Art. 147 en cuanto a las bonificaciones.

El 146 se descompone en 72 casos de exención específicamente numerados y explicados. En ninguno de ellos se refleja el contenido del Art. 18 de la Ley 147/61 de 23 de diciembre. El 147, en su apartado 2.º aloja también varios casos, ninguno de los cuales ampara la bonificación fiscal que introdujo el Art. 29 de la Ley de 12 de mayo de 1956 por diez años, de los que sólo van transcurridos ocho.

Uno y otro estímulo tributario se hallan en peligro de desaparición, antes de que los Planes de Renovación de las Flotas Mercante y Pesquera lleguen al término previsto. La cosa parece bastante extraña, cuando acaba de aprobarse un Plan ambicioso de Desarrollo Económico y Social, cuyos objetivos debieran resultar estimulados y favorecidos, y nunca perjudicados, por la Reforma Tributaria.

Pero es necesario acudir a tiempo al peligro, si no se quiere admitir para la industria naval española y la mercante, un serio obstáculo a su desarrollo futuro, tan necesario al país.

El dispositivo derogatorio

EL Art. 109 del Proyecto habla de derogaciones. Afecta a las dos leyes antes mencionadas, pero sólo en cuanto al número 3.º del Art. 28 de la de 12 de mayo de 1956 y número 2.º del Art. 17 de la de 23 de diciembre de 1961. Uno y otro número no se refieren a las exenciones y bonificaciones de los Impuestos de Derechos Reales y Timbre, sino a la formación de fondos de amortización, que ahora se someten a régimen distinto en el Impuesto General sobre la Renta de las Sociedades y demás entidades jurídicas.

El problema se centra en el Art. 184 por lo que se refiere al Impuesto General sobre las Transmisiones Patrimoniales. Dice la norma 2.ª del mismo:

REFORMA TRIBUTARIA INDUSTRIAS DEL MAR

Por MAREIRO

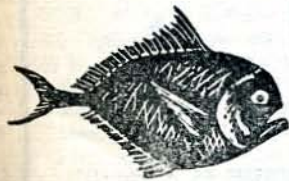
Quedan sin efecto cuantas exenciones y reducciones no figuren mencionadas en este capítulo, a cuyos preceptos habrá de estarse, exclusivamente, para determinar la extensión de las en ellas recogidas, todo ello sin perjuicio de los derechos ya consolidados individualmente al amparo de las disposiciones anteriormente en vigor".

Ante declaración tan tajante, era necesario que las exenciones figurasen en el Art. 146 y las bonificaciones en el artículo 147. Como no han sido incluidas, sólo quedarán los derechos residuales consolidados según las leyes actualmente en vigor. O sea, los que pudieran inocular las empresas armadoras de buques cuyo contrato de construcción, préstamo, hipoteca, etc., se iniciaran antes del 1 de abril de 1964, si al fin en esta fecha, bien próxima ya, las cosas cambian tan radicalmente.

Necesidad de enmienda

POCO tiempo queda para evitar que frague definitivamente, esta nueva contingencia adversa a los intereses españoles del mar. Esperamos, sin embargo, que los Procuradores en Cortes del litoral, establezcan a tiempo alguna enmienda ante la Ponencia correspondiente, que pueda mantener el régimen protector, al menos por el tiempo en que fue concedido mediante leyes en vigencia.

La Reforma en incubación ha de reservar otras sorpresas al mundo industrial de la pesca, pero ésta afecta a la raíz de su desarrollo. Una obra que está en marcha, por un período determinado, quedaría desmantelada en parte, con daño directo para los que tienen el mismo derecho a utilizar los beneficios fiscales durante los ocho años restantes, que aquellos que los han aprovechado. En este sentido la nueva ley sería discriminatoria.



Compensación de pérdidas en ulteriores ejercicios

LA falta de tiempo y espacio no permite extender la dimensión del presente comentario, para analizar otros aspectos de la Reforma en gestación acelerada. No obstante, no queremos dejar de añadir algo en relación con el Impuesto General sobre la Renta de las Sociedades y demás Personas Jurídicas, independientemente de lo que hemos anticipado sobre otras impositiciones.

Muchas veces en estas páginas, y desde viejos tiempos, hemos clamado contra la injusticia fiscal que se comete, al no poder compensar pérdidas masivas de un ejercicio con las eventuales ganancias de los inmediatos. Esta limitación empírica tenía en las actividades de la mar, singular importancia, por tratarse de industrias expuestas a riesgos de dimensión muy elevada, pérdidas totales frecuentes, etc.

En el nuevo ordenamiento este fallo del sistema vigente va a ser remediado. Se establece en el régimen de dicho impuesto —el antiguo de Utilidades—, una norma que dice así:

"En los ejercicios que se cierran a partir de 1 de enero de 1964 las Sociedades y demás Entidades Jurídicas podrán saldar las pérdidas de un ejercicio con cargo a los beneficios obtenidos en los cinco siguientes".

Debe esperarse que el empresario individual no quede al margen de este beneficio. Se atribuirá al Ministro de Hacienda la facultad de compaginarlo con el régimen de evaluación global, que es una de las modalidades subsistentes en el nuevo ordenamiento. Subsistentes, a pesar de que el método sea técnicamente elemental.

El Fisco, la Navegación Aérea y la Navegación Marítima

DENTRO del régimen de imposición sobre la renta de sociedades, el Art. 86 introduce otra discriminación, que pudiera resultar altamente perjudicial para las actividades marítimas. Especialmente si se tiene en cuenta que el Art. 109 deroga expresamente el núm. 3.º del Art. 28 de la Ley de 12 de mayo de 1956 y el núm. 2.º del artículo 17 de la Ley de 23 de diciembre de 1961. La materia se refiere a los fondos extraordinarios para reparaciones de equipo, y a su concepto fiscal.

Dice el Art. 86 del Proyecto

"Se faculta a las entidades españolas de navegación aérea, para crear un fondo extraordinario de reparaciones, derivadas de las revisiones generales a que obligatoriamente han de ser sometidas las aeronaves, una vez cumplido el número de horas preestablecido por las entidades constructoras.

Las cantidades que se destinan a la dotación de dicho fondo se considerarán gasto fiscal a los conceptos de este impuesto e incluso de su cuota mínima regulado en el Art. 100 de esta Ley, en la medida que resulte justificada por las obligaciones a satisfacer en su día por el concepto indicado".

El Art. 100 se refiere a la cuota a ingresar por el impuesto sobre sociedades, que nunca podrá ser inferior a la suma de los impuestos a cuenta que correspondería a cada uno de los rendimientos obtenidos en cada actividad industrial desarrollada por la entidad.

No vemos razón para hacer de peor condición a la navegación marítima, que a la aérea. Si los aviones son sometidos a revisiones periódicas, obligatoriamente también lo son los buques por las sociedades clasificadoras. Por tanto he ahí otro motivo de equiparación de condiciones fiscales en el fondo semejantes, que no deben ser tratadas con distinto rasero, a la hora de enfrentarse con el fisco.

Nos parece que ésto constituye otro botón de muestra, digno de estimular el celo de las entidades representativas de intereses marítimos, en el momento de decidirse problemas tributarios de tanta envergadura como el que actualmente se halla planteado.



OLON 12 VIGO