

**CHARTER YATES GRANDES ESLORAS**

**TEMPORADA VERANO 2020 BALEARES - INFORME ELABORADO POR AEGY**



## TEMPORADA VERANO 2020 – RESULTADOS CHARTER GRANDES ESLORAS

Es un placer presentar el séptimo informe anual consecutivo que refleja el desarrollo del mercado de charter de yates de grandes esloras en Baleares.

Recordemos los motivos por los que llevamos ya 7 años realizando este informe:

El 30 de octubre 2013 se publicó en el BOE la Ley 16/2013 de 29 de octubre que entre otras medidas tributarias modifica el Impuesto Especial sobre Determinados Medios de Transporte (IEDMT) ampliando su exención a cualquier yate destinado exclusivamente al alquiler, sin límite de eslora.

A finales de Marzo 2014 se publicó una Consulta Vinculante de la DGT que confirma que los yates propiedad de entidad no-residente, dedicados al chárter, pueden ser alquilados por personas vinculadas a la sociedad arrendadora, siempre que estas personas no sean residentes en España ni tengan un establecimiento situado en España, sin que por ello se modifiquen las circunstancias que dieron lugar a la exención del IEDMT. Esta consulta en efecto regulariza el uso privado de los yates dedicados al chárter y nos acerca a la legislación en otros Estados miembros de la UE.

Conviene destacar 2 publicaciones en 2020 que sin duda facilitan el chárter: Instrucción de Servicio nº3/2020 sobre arrendamiento náutico de embarcaciones y buques de recreo de 16.07.2020 y la respuesta positiva a la Consulta sobre el uso privativo, con carácter esporádico, de buques o embarcaciones dedicados a arrendamiento o chárter náutico en aguas territoriales españolas, por sus propietarios o socios administradores residentes en España o titulares de establecimientos situados en España de 05.10.2020. Todo lo anterior ha significado un gran cambio en el mercado de chárter en aguas españolas, sobre todo en Baleares, que es el que reflejamos en las siguientes páginas.

No hay duda de que la situación mundial causada por la pandemia del Covid19 ha tenido un efecto muy negativo en todos los sectores, incluyendo también el mercado de charter de grandes esloras: el cierre de fronteras, tanto en origen como en destino, han mermado muchísimo tanto la demanda como la oferta.

A partir de la compilación de todos los datos, podemos calcular la siguiente información:

- 1) El número de los yates registrados para charter en Baleares y el número de los yates “activos (aquellos que sí han navegado en nuestras aguas)
- 2) El número de días de alquiler en temporada alta (TA) y temporada baja (TB)
- 3) Estimación del importe total de los alquileres. Lo que cobran los armadores de los barcos con lo cual recuperan parte de los gastos de mantenimiento del barco.
- 4) Estimación del impacto en la economía local: los desembolsos de los yates en gastos directamente asociados al charter: combustible, amarres, comidas, bebidas, transfers. Se calcula el 30% del precio de alquiler para yates a motor y el 25% para veleros. Está calculado en importes netos, sin IVA
- 5) Otros gastos: Una estimación del 5% del precio de alquiler para desembolsos en actividades en tierra. Está calculado en importes netos, sin IVA.
- 6) Estimación del IVA sobre los alquileres y del IVA sobre los gastos: se aplica el 21% de IVA sobre el precio estimado de alquiler.

Table 1: Comparativa anual desde 2013

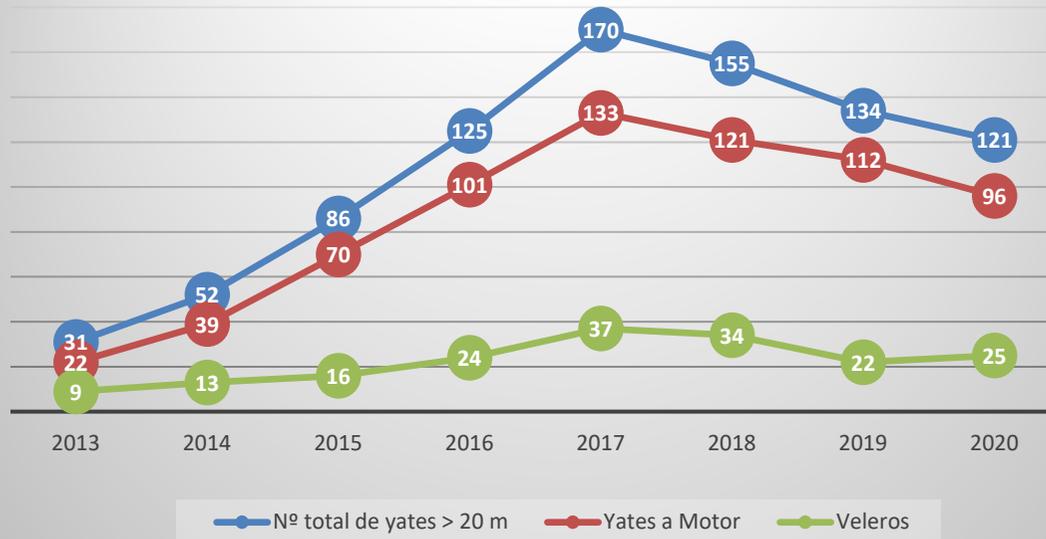
Yates registrados para charter	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	% of 2019
Nº total de yates > 20 m	31	52	86	125	170	155	134	121	-10%
Yates a Motor	22	39	70	101	133	121	112	96	-14%
Veleros	9	13	16	24	37	34	22	25	14%
Nº Total yates "activos" <sup>1</sup>	ND	ND	ND	ND	119	117	112	71	-37%
Nº Total Días Alquilados <sup>2</sup>	ND	ND	ND	ND	3346	2914	3226	1532	-53%
Total alquileres <sup>3</sup>	€ 4,442,000	€ 7,224,214	€ 22,945,143	€ 33,956,021	€ 47,186,472	€ 43,182,552	€ 46,080,374	€ 16,039,986	-65%
Gastos barcos charter	€ 991,190	€ 1,709,247	€ 5,629,374	€ 8,346,551	€ 11,522,608	€ 10,572,471	€ 11,330,970	€ 4,756,656	-58%
Otros gastos <sup>3</sup>	€ 183,553	€ 298,890	€ 948,146	€ 1,403,142	€ 1,949,854	€ 1,784,403	€ 1,904,148	€ 801,999	-58%
<b>Total Gastos<sup>3</sup></b>	<b>€ 1,174,743</b>	<b>€ 2,008,137</b>	<b>€ 6,577,520</b>	<b>€ 9,749,693</b>	<b>€ 13,472,462</b>	<b>€ 12,356,874</b>	<b>€ 13,235,118</b>	<b>€ 5,558,655</b>	<b>-58%</b>
IVA repercutido en charter <sup>3</sup>	€ 932,820	€ 1,283,771	€ 4,593,570	€ 6,690,220	€ 9,436,089	€ 8,948,636	€ 9,067,759	€ 3,368,397	-63%
IVA repercutido en gastos <sup>3</sup>	€ 246,696	€ 421,708	€ 1,381,279	€ 2,047,436	€ 2,829,216	€ 2,594,943	€ 2,779,375	€ 1,167,318	-58%
<b>Total IVA<sup>3</sup></b>	<b>€ 1,179,516</b>	<b>€ 1,705,479</b>	<b>€ 5,974,849</b>	<b>€ 8,737,656</b>	<b>€ 12,265,305</b>	<b>€ 11,543,579</b>	<b>€ 11,847,134</b>	<b>€ 4,535,715</b>	<b>-62%</b>

1) Yates activos: Aquellos que no sólo tienen licencia de charter para Baleares, sino que han efectivamente hecho charter en nuestras aguas en 2020

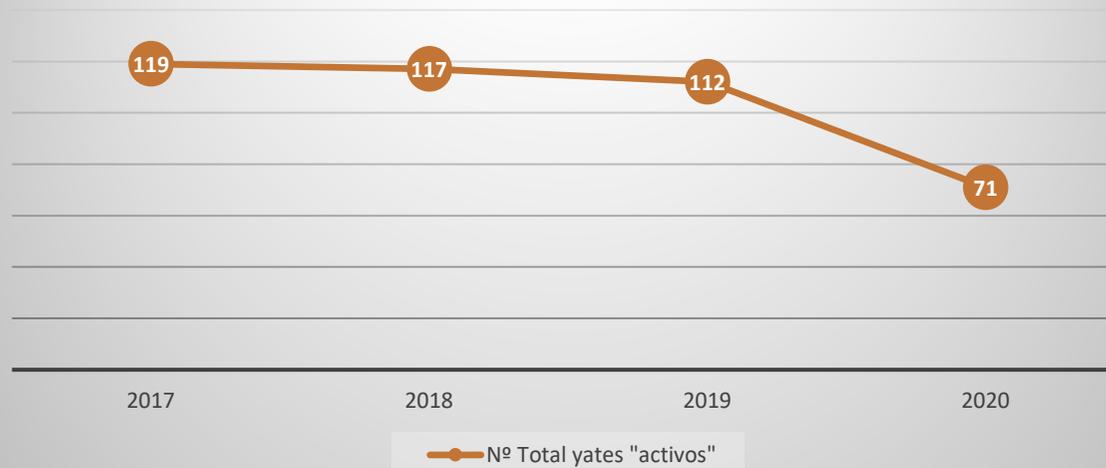
2) Temporada Alta 2020: 1412 días. Temporada Baja 2020: 120 días

3) Tanto los gastos en tierra como su IVA repercutido son una estimación como en años anteriores. Sin embargo, en 2020 muchos restaurantes, hoteles, campos de golf, etc han estado cerrados o con limitaciones de aforo, por lo que hay más margen de error en estas cifras.

## Yates con licencia de charter Baleares



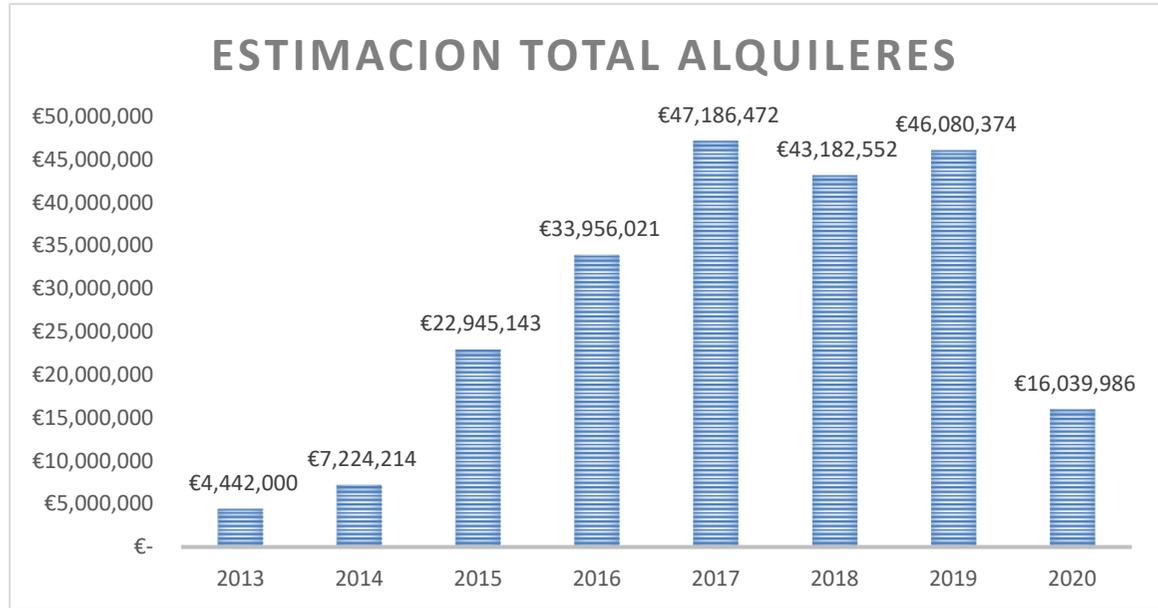
## Nº Total yates "activos"



## Nº Total Días Alquilados



## ESTIMACION TOTAL ALQUILERES



## ESTIMACION TOTAL GASTOS CHARTER



## ESTIMACION TOTAL IVA



IVA estimado suma alquiler + gastos 1

## **Resultados:**

El número de yates con licencia de charter para Baleares había disminuido ya antes de la declaración de la pandemia, por tercer año consecutivo en un porcentaje algo menor al año anterior: de 134 a 121 (un -10% de, en comparación con un -14% anterior). Para entender esto hay que tener en cuenta que los que aparecen aquí son aquellos con licencias en vigor y que no tenían que renovar antes del verano de 2020, no “renuncian” a ella.

El dato más significativo y preocupante, y sobre el que la pandemia sí ha tenido un efecto directo es el de los **yates “activos”**, es decir, aquellos que tienen la licencia y durante el verano 2020 han hecho charter de manera activa (toda o parte de su temporada), en Baleares. Aquí el descenso es de casi un 40% con respecto al año anterior. Para destacar este dato tan negativo, este año hemos incluido una tabla nueva de Total de Yates “Activos”, con los datos que tenemos desde 2017, donde se aprecia mejor el descenso tan acuciado. Esto es claramente debido a las restricciones de movilidad dentro del Mediterráneo, y que muchos yates han decidido realizar sus actividades de charter en el país en el que se encontraban a principio de verano.

Otro descenso muy pronunciado, más de un 50%, debido a la pandemia es el del cómputo en días de alquiler. Los factores son múltiples: menor demanda debido a las restricciones de viaje de clientes de fuera de la UE (Estados Unidos, Oriente Medio, Rusia...), una temporada tardía y acortada otra vez en otoño por las nuevas restricciones en países de nuestro entorno. Un dato importante: de los 1,532 días de charter, sólo 120 se dieron en Temporada Baja (fuera de julio y agosto).

Evidentemente, todo esto se traduce en una reducción de ingresos de alquiler realizados en nuestras aguas de un 65% con respecto al año anterior, al igual que su correspondiente IVA. Dos apuntes sobre el IVA repercutido

- a) en 2020 la práctica totalidad de los Charters en aguas Baleares sí embarcaron en nuestras aguas. No ha habido prácticamente Charters en tránsito

- b) los datos del total de ingreso en alquileres se obtienen a partir de las tarifas de charter publicadas. Sabemos que en verano 2020 las tarifas se negociaron mucho más que otros años a la baja, por lo que los ingresos y, por lo tanto, el IVA repercutido es una estimación

En caso de no habernos enfrentado a una situación de extrema gravedad mundial como la creada por el Covid19, nuestras expectativas contemplaban de igual manera un pequeño descenso en la actividad de charter en Baleares (que ya se venía produciendo desde 2018), debido principalmente a:

- Trámites burocráticos complicados y no-unificados.
- Baleares ya no es un destino nuevo.
- Los destinos de moda, los “hotspots”, son cíclicos. Sobre todo para clientes no-españoles el destino más de moda en 2016 y 2017 era Ibiza, en 2018 el Sur de Italia y en 2019 Grecia. En 2020 el destino de moda pasó a ser aquel que facilitaba el desplazamiento desde el país de origen de los clientes.

**De cara al 2021:** Nuestra mayor preocupación es que aquellos yates que tendrían que haber renovado sus licencias en 2020, al no haber venido a España, opten ya por no renovarlas. Esto tendrá un efecto importante en la oferta de yates de grandes esloras que podrán hacer charter en nuestras aguas.

Por esto es más importante que nunca la unificación de los trámites burocráticos, que debería ser claro, sencillo y lo más telemático posible para no desincentivar el proceso de obtener las licencias necesarias.

Una vez la situación de la Covid19 se estabilice a nivel mundial, seguiremos enfrentados a nuestro enemigo permanente: la incertidumbre en la interpretación sobre las circunstancias que dan derecho a la exención del Impuesto de Matriculación, que deja a los armadores de los yates en una situación de inseguridad jurídica. La consecuencia directa de esto, ya que se trata de productos en movilidad, será que cualquier armador que tenga dudas decida excluir Baleares de su oferta de destino.

Las buenas noticias son que a partir de 2021 nuestros países vecinos, Francia e Italia, ya no podrán aplicar un IVA reducido sobre toda la tarifa de charter (dependiendo del itinerario), como venían haciendo hasta ahora. La comisión europea les ha obligado a cambiar el sistema de cálculo. Solamente podrán reducir IVA para el tiempo real que han navegado en aguas internacionales y deberán adaptar su legislación cuanto antes. Como consecuencia, la gran diferencia entre el importe del IVA en un charter en España y uno en estos países desaparecerá lo que nos deja por fin en una posición de competir en igualdad de condiciones fiscales.

El chárter de grandes yates es un sector que tiene margen para crecer y el sector internacional sigue apostando por las Baleares. De las 8 empresas más grandes del mundo dedicados al sector de la náutica de lujo, 6 tienen oficinas en Mallorca, que respalda lo anterior.

Además, hay que destacar su efecto en la desestacionalización: Los yates que ya están en España para la temporada de charter tienden a pasar el invierno aquí para hacer sus trabajos de mantenimiento y reformas, contribuyendo así a la creación de empleo directo e indirecto y la desestacionalización del sector industria.

Para conseguir un crecimiento sostenible y duradero en el tiempo, desde el sector seguimos considerando de suma importancia continuar trabajando para alcanzar las siguientes mejoras en el sector náutico:

- **Mas urgente que nunca:** La eliminación del IEDMT sobre embarcaciones y buques de recreo que no existe en ningún país europeo. Desde AEGY y ANEN se ha presentado una denuncia en la Comisión Europea para que se suprima el impuesto, de momento sin respuesta.
- Desarrollo de una Campaña de popularización/sociabilización de la náutica española.
- Desarrollo de campañas de marketing nacionales e internacionales para vender Mallorca y España como destino turístico náutico y, sobre todo, seguro y de fácil acceso.

- Mejorar la formación en el sector náutico con la creación de cursos de grado medio y superior de Formación Profesional (mantenimiento, reparación y construcción de embarcaciones de recreo)
- Incorporar a todos los yates en la posible modificación del Registro Especial de Buques y Empresas navieras Canarias.
- Fomentar el uso de profesionales especializados en el sector para trámites y consultas para que la seguridad jurídica de los armadores sea máxima.
- Adaptación urgente de la administración para que la mayoría de los trámites necesarios para la obtención de una licencia sean telemáticos, ágiles y de fácil acceso.

Si en años anteriores estas mejoras eran importantes, en el mundo post-Covid19 son esenciales para poder alcanzar una recuperación económica lo antes posible. Sin ellas quedaremos muy atrás de nuestros competidores directos.

Marta Iglesias  
Enero 2021

Fuentes de información:

- YachtFolio.com (Intranet comercial de MYBA)
- Empresas Brokerage miembros de MYBA
- Empresas Brokerage suscriptores Yachtfolio.com
- Armadores independientes