CONSIDERACIONES DE CEOE-TENERIFE AL FUTURO REGLAMENTO DEL RÉGIMEN ECONÓMICO Y FISCAL DE CANARIAS (REF)

CEOE - TENERIFE

Desde el 1 de enero de 2007 Canarias cuenta con un Régimen Económico y Fiscal renovado, a través de la entrada en vigor del Real Decreto-Ley 12/2006, de 29 de diciembre, que modifica los artículos 25, 26 y 27 de la Ley 19/1994, e introduce importantes cambios en determinados artículos del Título V de la citada Ley, relativo a la Zona Especial Canaria.

La relevancia de los cambios introducidos por el citado Real Decreto Ley, y su indiscutible repercusión sobre el tejido empresarial canario son de tal magnitud, que desde su aprobación, CEOE-Tenerife ha insistido en la necesidad de disponer de la correspondiente norma reglamentaria, haciendo referencia al retraso de doce años en la aprobación del Reglamento para desarrollar y aclarar el contenido de la Ley 19/1994.

Concretamente, la nueva redacción de los artículos 25 y 27 de la Ley 19/1994 contiene numerosas e importantes cuestiones que deben ser desarrolladas, siendo preciso aclarar conceptos indeterminados recogidos en los mismos. El establecimiento de una norma reglamentaria adecuada deberá permitir la correcta aplicación de estos importantes incentivos fiscales contenidos en nuestro REF, por su indiscutible y demostrada repercusión sobre el desarrollo económico y social de Canarias.

No se puede perder de vista en ningún momento que el objetivo fundamental del futuro reglamento es eliminar la inseguridad jurídica que ha existido hasta ahora, bajo una premisa clara: el Reglamento no deberá adquirir un carácter restrictivo. Hay que destacar que **el REF cumple con una función social**, redundando directamente en la sociedad canaria a través de la generación de riqueza y empleo.

Son numerosos por tanto, los aspectos que el futuro Reglamento deberá tener especialmente en cuenta. Entre ellos citaremos, a modo de resumen, la necesidad de establecer el contenido del **plan de inversiones**, así como el procedimiento para su presentación. En este punto es muy importante señalar que **el citado plan de**

inversiones no debe convertirse en un obstáculo para el acceso a la RIC, por lo que es decisivo que la norma reglamentaria regule adecuadamente extremos tales como el establecimiento de un plan de inversiones simplificado para las PYMEs; la consideración de este plan como una previsión de las inversiones a llevar a cabo por las empresas, esto es, con un objetivo estrictamente informativo y estimativo, pero nunca vinculante; la notificación en el ejercicio siguiente, de la parte de la previsión cumplida y la no cumplida; la regulación separada de los aspectos sustantivos de las inversiones sujetas a planes especiales, y los aspectos relativos al plan en sí mismo. **Es preciso que el texto reglamentario recoja claramente la posibilidad de que las previsiones de inversión establecidas en el citado Plan, puedan adaptarse a los diversos escenarios económicos que se puedan ir presentando**. Por otro lado, el plan de inversiones podría introducir una nueva carga a las empresas que hayan optado por calcular sus pagos fraccionados, que deberán comenzar a decidir en qué invierten esta "dotación anticipada" (realizada en el correspondiente pago fraccionado), por lo que el Reglamento debería señalar algo al respecto, indicando claramente que el Plan se presentará conjuntamente con la declaración anual del Impuesto.

Resulta imprescindible igualmente **aclarar suficientemente la determinación de los distintos supuestos que constituyen inversión inicial**, por sus importantes implicaciones, incluyendo en la misma la prestación de servicios, y dando cabida a las inversiones destinadas a la rehabilitación de zonas turísticas obsoletas o en declive.

Teniendo en cuenta la falta de aprobación de los Planes Insulares y Generales Municipales, como instrumentos de planificación y ordenación, **resulta absolutamente necesario determinar qué áreas o zonas son aptas acogerse al incentivo (ya sea la exención del artículo 25 o la materialización del 27), por considerarse "de oferta turística en declive"**. Es preciso igualmente, determinar la delimitación geográfica de las "zonas comerciales", no limitándose exclusivamente a actividades comerciales, sino a las actividades empresariales desarrolladas en las "zonas comerciales", entre las que ocuparán un lugar destacado las actividades de prestación de servicios.

Convendría también, aprovechar la remisión que el propio Real Decreto Ley hace al futuro Reglamento, para **dar la máxima amplitud al concepto de beneficio**, de manera que se asimile lo más posible a la definición de beneficio contable.

Además, la norma reglamentaria debe aclarar, también para ambos artículos 25 y 27, que **los supuestos de amortización rápida y obsolescencia tecnológica son equivalentes al de "*vida útil inferior a cinco años".***

En lo que se refiere específicamente al **artículo 25 (Incentivos a la Inversión)**, sería deseable la extensión de este incentivo fiscal a empresarios individuales y entidades sin personalidad jurídica, así como incluir expresamente la posibilidad de aplicar las ventajas de este incentivo a las inversiones medioambientales, y de I+D+i. Asimismo, deberían desarrollarse los conceptos de pro-

piedad industrial, intelectual o conocimientos no patentados, tal y como señala el propio RDL.

Por otro lado, **es necesario que la norma reglamentaria aclare y delimite con precisión el supuesto en el que el sujeto pasivo arrendador tiene que tener la condición de "empresa turística",** puesto que en caso contrario, puede parecer que tal condición (es decir, la de empresa turística) debe ostentarse en todos los supuestos de arrendamiento de bienes inmuebles, cualquiera que sea la naturaleza del bien y la actividad a la que el mismo se afecte.

Por último, la **disposición adicional sexta del RDL 12/2006, relativa a las ayudas al sector del transporte** señala que reglamentariamente se establecerá la adecuación de los beneficios fiscales en los artículos 25, 26 y 27 de la Ley 19/1994, a las normas comunitarias sobre las ayudas al sector del transporte, teniendo en cuenta las especialidades que se derivan de nuestra condición de RUP. La norma reglamentaria debería disponer que el transporte marítimo y por carretera de personas tiene la consideración de servicio público en el ámbito de funciones de interés general, y es esencial para satisfacer las necesidades públicas de las Islas Canarias.