

## AHORA MISMO

# Medidas para reforzar la lucha contra el fraude fiscal



**Alberto Monreal**  
PricewaterhouseCoopers

**La nueva Directiva** de "contribución a la lucha contra la evasión o el fraude fiscales", aprobada en julio de 2006, que modifica la vigente normativa comunitaria del IVA, ha supuesto un respaldo a la tramitación y aprobación de la Ley de medidas para la Prevención del Fraude Fiscal. La UE ha puesto a disposición de todos los Estados miembros medidas para hacer frente a supuestos de fraude o riesgo, advirtiendo que "tales medidas deberían ser proporcionadas y quedar limitadas a la resolución de problemas concretos" y que "sería apropiado que la incorporación consistiera, exclusivamente, en hacer extensiva a todos los Estados la opción de adoptar las normas en cuestión, siempre y cuando sea necesario." Los Estados que opten por introducir estas medidas deben, en general, informar a las instituciones comunitarias y resto de Estados a través de su presentación en el Comité consultivo del IVA. Se introduce, por tanto, un conjunto de medidas que reforzará la situación de las Administraciones tributarias en la persecución del fraude pero con las necesarias garantías para los contribuyentes.

## Operaciones vinculadas

Entre ellas, probablemente la medida estrella será la relativa a la regla especial de base imponible en las operaciones vinculadas, reproducida casi literalmente en la Ley de medidas de prevención del fraude. De acuerdo con esta nueva norma, que será aplicable tanto en el IVA como en el IGIC, la base imponible para determinadas operaciones entre entidades o personas vinculadas será el valor normal de mercado de los bienes entregados o servicios prestados. La nueva regla sólo será aplicable en los tres casos estrictamente detallados en la norma, una vez comprobado que existe vinculación: cuando el destinatario de la operación esté en prorrata y la contraprestación fuera inferior al valor de mercado, o bien cuando sea el vendedor el que deba aplicar la prorrata y se sume alguna de estas dos circunstancias -la operación no da derecho a deducir y la contraprestación es inferior al valor de mercado, así como cuando la operación da derecho a la deducción y la contraprestación es superior al valor de mercado-. En el primer caso se pretende que no se soporte un IVA inferior al debido, pues la Hacienda Pública perdería parte de su recaudación, y en los dos siguientes el objetivo es ajustar el cálculo de la prorrata de modo que el IVA no deducible del vendedor sea el correcto. No se especifica si ha de tratarse de la prorrata provisional o la definitiva del año, pero ha de suponerse que se trata de esta última, originando sólo cuando sea necesario el correspondiente ajuste fis-

cal a cierre de ejercicio. Cuando ni vendedor ni comprador estén obligados a aplicar la prorrata, incluso mediante vinculación, la base imponible será la contraprestación pactada. La Administración puede probar la vinculación por los medios admitidos en derecho, presumiéndose *iuris et de iure* en los casos introducidos en la imposición directa, o existiendo relación laboral, administrativa o de parentesco, o por ser socios o miembros de una entidad, incluso sin fin de lucro.

## Valor de mercado

Por último, se incorpora una definición positiva del valor normal de mercado claramente influida por la ya conocida en la imposición directa, debiendo desaparecer la antigua tributación por el coste vigente hasta ahora.

Otra importante medida es la posibilidad de aumentar los casos de inversión del sujeto pasivo, exigiendo el IVA al destinatario de las operaciones gravadas en: entregas y ejecuciones de obra inmueble, sus subcontratas, la entrega de materiales de desecho o recuperación, entregas en ejecución de garantías o en procesos de liquidación, etc. No todos son ya de aplicación en España ni se han propuesto con carácter inmediato, pero probablemente acabarán siendo introducidos. La mayor objeción a esta medida se refiere al grave perjuicio financiero que provoca en los operadores si no se posibilita la devolución mensual de las cuotas de IVA soportadas. En todo caso es evidente que soportarán una mayor presión fiscal indirecta (declaración mensual telemática y mayores controles).

La nueva Directiva, junto a nuevas medidas para regular el supuesto de traspaso de empresas o la base imponible de una venta de productos elaborados con otro de inversión suministrado por el cliente, incluye una regla de singular interés al adjudicar el tratamiento como bien de inversión a determinados derechos sobre este tipo de bienes, en particular de inmuebles. Obliga así a regularizar las cuotas soportadas en relación con dichos servicios como si se tratara de entregas de los citados bienes. Estas últimas operaciones ya habían sido analizadas por el Tribunal de Luxemburgo con suerte diversa, en casos de origen británico, en los que se había configurado el derecho sobre un inmueble como un *mero lease* (a muy largo plazo) para no tener la obligación de regularizar en una posterior pero inmediata cesión de dicho derecho.

Por último, la Directiva hace posible que las normas que regulen los 'grupos de IVA' incluyan medidas que impidan ahorros fiscales indebidos, con finalidad similar a la señalada en relación con el nuevo régimen de operaciones vinculadas.

## VISIÓN PERSONAL



Imagen de una de las zonas de Londres afectadas por la tasa diaria de circulación. / Bloomberg News

# El cobrador de los atascos



**Antonio Cabrales**  
Catedrático de Economía de la Universidad Carlos III  
(en comisión de servicios de la UPF)

**No resulta fácil** poner de acuerdo al alcalde de Londres, Ken 'El Rojo' Livingstone, con una revista de línea editorial tan liberal como es *The Economist*. Desconozco si es más o menos complicado que hacerlo con los grupos parlamentarios en ayuntamientos como el de Barcelona o Madrid. Pero la imposición en 2004 de una tasa de 7,5 euros para entrar en el centro de Londres utilizando coche particular durante los días de diario lo consiguió. Con las elecciones municipales a la vista, quizás merezca volver a recobrar la noticia para ver si alguno de los candidatos a alcalde es capaz de recoger el guante en el debate electoral.

El acuerdo a favor de la tasa es sencillo de explicar: si la tasa se diseña bien, todo el mundo gana. Para demostrarlo, déjenme hacer un experimento mental. Suponga usted que solamente hay dos maneras de desplazarse de Orpington al centro de Londres, en tren o en coche privado. Suponga además que el coste y la comodidad de trasladarse en tren o en coche son equivalentes. Con mis supuestos, la única diferencia entre los dos medios es la velocidad. El tren no sufre atascos y tarda media hora en llegar a Londres. Cuánto tarde el coche depende solamente de la congestión vial. Pero en las condiciones de mi experimento mental les puedo predecir exactamente que, en ausencia de tasas, se tardaría media hora en llegar. La razón es simple. Si se tardara menos, cualquier ciudadano que valorara positivamente llegar en menos tiempo cogería el coche. Y si se tardara más, este mismo ciudadano cogería el tren.

Ahora ya puedo demostrarles que la tasa beneficia a todos. Si no le gusta, vaya en tren, tardará lo mismo que antes. Pero si las tasas vacían la carretera de coches habrá algunas personas que querrán pagarla. Dado que ésta no se paga si no se va en coche (en cierto sentido es "voluntaria") los que la paguen deben haber gana-

do algo respecto a la situación anterior. Un momento, pensará usted, hasta ahora sólo ganan 'los ricos'. Pero no olvide que nuestro amigo Ken ha recaudado una cantidad en tasas que puede redistribuir como quiera. Por ejemplo, mejorando la comodidad o velocidad del tren, construyendo nuevos parques, o, simplemente, bajando otras tasas.

Estoy seguro de que algún lector cree que hay gato encerrado en el argumento. ¿No habíamos quedado en que *El Mercado* lo resuelve todo? Pues parece que no. Para que los mercados funcionen hace falta que nuestros actos no tengan efectos positivos o negativos sobre los demás (externalidades). Para que lo vean más claro, a la hora de decidir si me pongo en una cola del súper o de un cine, sólo (o sobre todo) considero cuánto voy a tardar. Pero no suelo tener en cuenta que los dos minutos que tardan en servirme son dos minutos más para las diez personas que tengo detrás, es decir, veinte minutos en total. En una carretera pasa lo mismo, sólo por

entrar en la autovía produzco una pérdida global de tiempo de varias horas. Lo único que hace una tasa es obligarme a pagar el efecto negativo que causo a los demás, el precio del atasco que causo. A estas alturas algún escéptico se estará preguntando: ¿Cómo es posible que nuestros políticos no se hayan lanzado a poner en práctica esta tasa? Hay objeciones, como su coste o viabilidad real, que ya han refutado los técnicos. Se me ocurre otra. Puede que los políticos crean que para los ciudadanos todos los impuestos son malos. Así, cualquier nueva tasa resultará muy arriesgada. Por esto es importante recompensarlos si tienen éxito con ideas novedosas. Las elecciones municipales están a la vuelta de la esquina. Miren los programas. Igual se encuentran con una cosa rara, como un cobrador en los atascos, y resulta que, por una vez, es por el bien común.

**El alcalde de Londres tuvo en 2004 la valentía de introducir una tasa diaria para los coches que circulan por el centro de la ciudad**