

# COMO TERMINA EL EPISODIO FISCAL DEL PESCADO CONGELADO

—por MAREIRO

En las postrimerías del año 70 se ha puesto punto final a un episodio administrativo - fiscal de gran transcendencia y significación para el sector español de las pesquerías. Se trata de la lucha iniciada en 1962, contra la pretensión de aplicar el 2 por ciento del Impuesto sobre la Pesca, que contra viento y marea vienen recaudando aun las Juntas de Obras y Servicios de Puertos. Un 2% que se ha convertido posteriormente en el 2,8 % con la adición de una nueva tasa, y que aun viene exigiéndose sobre las descargas del pescado fresco.

Nuestros lectores conocen sobradamente la fatigante historia de este asunto. Una historia reveladora de hasta qué extremo el criterio de los funcionarios en misión recaudatoria, y el de la justicia institucional, pueden hallarse divorciados. Y lo que es peor, hasta qué punto la resistencia de los primeros puede en la práctica obstaculizar la aplicación de los efectos de la segunda.

No nos satisface volver sobre el caso, que deseamos olvidar como una situación deplorable. Si reincidimos es por la necesidad de dejar a cada uno en su lugar, y por que nuestra misión informativa quedaría de otro modo incumplida. Nuestra misión como órgano que somos del sector español de las pesquerías.

## RAIZ LEGAL DE LA DISCREPANCIA

Cuando se iniciaron las operaciones de pescado congelado a bordo en Vigo —el 8 de diciembre de 1961—, las Juntas de Obras y Servicios de Puertos venían percibiendo el 2% sobre las descargas del pescado en muelles y playas. Aun tratándose en realidad de una tasa por utilización de servicios, se cobraba también en el lugar del desembarco donde no se prestasen.

La percepción se exigía por aplicación del Decreto de 12 de noviembre de 1948. Era aquella la disposición básica, de cuya aplicación indiscriminada se habían excluido las descargas de bacalao, mediante una tasa módica sobre tonelada descargada.

La Tarifa de la imposición, incorporada a aquel Decreto, incluía al "pescado fresco" y al que fuera previamente objeto de "un principio de preparación industrial". Expresiones que no parecen tener mucho de ambiguas, a pesar de lo cual hicieron correr la tinta por millares de folios, tratando de forzar interpretaciones comprensivas de lo que, evidentemente, no estaba sujeto al Arbitrio.

Y por ésta aparentemente futil discrepancia de interpretación, comenzó esta dilatada historia. La historia que ahora, casi al cabo de una década, acaba de terminar.

## COMO SE PLANTEO EL PROBLEMA

La empresa que tuvo la valentía de arrostrar la aventura del pescado congelado y las pesquerías a larga distancia desde puerto español, se tropezó de buenas a primeras con el problema. Sus descargas no eran de pescado fresco, ni de pescado con un principio de preparación industrial. Por tanto, no venían sujetas a la Tarifa del 2% sobre el valor de la pesca, que no tardaría en elevarse al 2,08 por ciento.

El pescado congelado no era posible equipararlo al fresco, ni siquiera al salpresado a bordo, porque sufría al proceso total de industrialización a bordo. Era una mercancía distinta, a

la cual, además del costo de extracción, se sumaba otro no menos elevado —el de transformación por el frío—. El Decreto, cuando más, podía autorizar la imposición sobre el primero, pero nunca sobre el segundo.

A esta razón legal se unía otra de carácter económico. Las capturas a larga distancia tenían una masividad que, desgraciadamente no revestían de ordinario las de pescado fresco. Por tanto, el volumen del 2,08%, en el caso del pescado congelado, como en el del bacalao, montaba a cifras aniquiladoras de la economía de las empresas, cuyos costos son siempre ultraelevados, cuando sus flotas han de cubrir largas travesías, hacer escalas de servicio en puertos extranjeros, utilizar el avión para mover sus tripulaciones, etc.

Estas y otras consideraciones —y no un prurito de oponerse por sistema al criterio de un órgano recaudador— obligaba a defender, donde fuera necesario, la excepción del pescado congelado de la Tarifa del Arbitrio sobre el Valor de la Pesca, aunque viniera sometido a la que se aplicaba a conservas. Además, era indispensable que la empresa iniciadora de éste tráfico, tomara también la iniciativa en la reclamación, para evitar que se consolidara una interpretación errónea en perjuicio del subsector pesquero que comenzaba su desarrollo.

## LA POSICION DEL TRIBUNAL CENTRAL

Bajo tales circunstancias se inició la actividad reclamatoria contra la imposición. Cada una de las descargas que se iban sucediendo, originaba una liquidación. Contra este acto administrativo se interponía reclamación al Tribunal Económico-Administrativo Provincial de Pontevedra.

Las cinco o seis primeras fueron objeto de fallo desestimatorio, pero con voto particular en contra de la Abogacía del Estado que desempeña la secretaría del Tribunal. Esta discrepancia era significativa, no solo

por lo infrecuente, sino por mostrar el criterio del único Vocal letrado del Tribunal.

Los fallos del Provincial fueron recurridos al Tribunal Económico-Administrativo Central. Y este alto órgano, en el que culmina la vía administrativa, a partir de la resolución del 4 de diciembre de 1963 dictó en el mismo sentido las recaídas en cuantas reclamaciones llegaron a su conocimiento, en la primera etapa del largo asunto. Fue ponente el Vocal Sr. Sosa, Abogado del Estado, que realizó un magistral estudio de la cuestión.

### PRIMERA COINCIDENCIA DE LA TERRITORIAL

No todas las resoluciones del Tribunal Económico - Administrativo Provincial, eran susceptibles de recurso al Central. Aquellas cuya cuantía no excedía de 150.000 pesetas debían impugnarse directamente ante la sala de lo Contencioso-Administrativo de la Territorial.

Por esta vía discurrió una primera tanda de expedientes, que fueron resueltos después de laboriosas investigaciones en las vistas. Las primeras sentencias del órgano territorial se produjeron a partir de la de 10 de noviembre de 1964, siendo ponente de la primera y algunas otras el entonces Presidente de la Sala, D. Fernando Roldán Martínez, poco después elevado a Magistrado de la Sala 3.ª del Tribunal Supremo.

A través de razonamientos distintos a los utilizados por el Tribunal Central, pero también certeros, la Audiencia por primera vez se pronunció sobre el asunto, en sentido revocatorio de los fallos del Tribunal Provincial, y mandando devolver los excesos de cuotas ingresados o afianzados por las empresas armadoras.

Parece que, con este grupo de decisiones, debiera darse por terminada la discrepancia. Sin embargo, no ha ocurrido así. La industria aun tuvo que seguir haciendo frente a la resistencia antijurídica, con perjuicios tan notorios como innecesarios.

### RECTIFICACION OFICIAL MINORITARIA DEL TIPO

No sería justo decir que la Administración se mostró insensible a la lección de aquellos fallos. Al menos así parece desprenderse del hecho de que, desde el 2 de enero de 1964, se haya dulcificado espontáneamente la dureza inicial de la carga. En efecto, por una Circular de la Dirección General de Puertos y Señales Marítimas, se substituyó transitoriamente —transitoriedad que dura todavía— el devengo del 2,08% por el de 100 pesetas sobre tonelada descargada.

En consecuencia, a partir de aquel año, las liquidaciones de las Juntas

de Obras del Puerto se giraron a base de exigir el tanto alzado así establecido. Entonces, ya no se trataba solo de la empresa pionera. Si bien ésta seguía en la brecha, muchas otras habían evolucionado también en Vigo, en La Coruña, en Cádiz, en Huelva, etc. hacia las pesquerías a larga distancia con buques congeladores.

El problema, por tanto, adquiriera unas dimensiones insospechadas. Las diferencias en costos, aun siendo de cuantía unitaria relativamente pequeña, referidas al volumen de mercancías que comenzaba a descargar la flota congeladora, adquirirían unas proporciones impresionantes.

He ahí la razón por la cual se entró en un segundo episodio de la lucha contra una situación tributaria no ajustada a derecho.

### LA NUEVA CARA DEL PROBLEMA

Las resoluciones del Tribunal Central no se limitaban a declarar inaplicable al pescado congelado la Tarifa IV, o Arbitrio sobre el Valor de la Pesca. Declaraban, a la vez, que por analogía con las conservas de pescado debía aplicarse la III, o de Muellaje, a las descargas de bloques.

Con este antecedente por delante, si se aceptara el gravamen de las 100 pesetas por tonelada, señalado sin competencia específica para definir en la materia por la expresada Dirección General, la industria vendría a soportar la exacción de unas cuarenta y cinco pesetas más en tonelada, ya que el tipo de la Tarifa III, variable según las navegaciones, suponía un gravamen entre 52 y 55 pesetas.

Ante esta disyuntiva era necesario proseguir la lucha. No solo lo ha entendido así la empresa pionera, sino la mayoría de las demás, aunque hubiera alguna, como siempre ocurre, que prefirió quedarse en el cuarto de la salud y ver los toros desde la barrera, pagando tocateja.

Y con esto ya van viendo nuestros lectores como se lían las cosas, y como es necesario tener lucidez y tenacidad para poder enderezarlas.

### EL LITIGIO LLEGA AL SUPREMO

Se reanudó la ofensiva de reclamaciones ante el Tribunal Económico-Administrativo Provincial, contra las liquidaciones giradas por las Juntas de Obras y Servicios de Puertos, aplicando las 100 pesetas por tonelada descargada. Aunque la gran mayoría procedieran de Vigo, también se suscitaron en Cádiz, Huelva, Las Palmas, etc.

Cuando todo obligaba a esperar que el Tribunal de Pontevedra acomodaría su criterio al del Tribunal Central, las cosas no sucedieron de este modo. Contra las resoluciones

de dicho órgano superior en la escala administrativa de la fiscalidad, la Administración había presentado un recurso de lesividad ante la Sala 3.ª del Tribunal Supremo. Recayó sentencia desestimatoria de tal recurso, en 2 de mayo de 1968.

Quedó así confirmado el criterio del Tribunal Central, pero deduciendo otra cosa de uno de los Considerandos, el Tribunal Provincial de Pontevedra volvió a desestimar las reclamaciones. La teoría, a pesar del ardor con que fue defendida no habría de prosperar tampoco, pero dió origen a una nueva fase litigiosa que se prolongó hasta ahora.

### NUEVAS REVOCACIONES DE LA TERRITORIAL

Contra las desestimaciones acordadas —ahora sin voto discrepante, para mayor paradoja— por el Tribunal Económico-Administrativo Provincial de Pontevedra y algunas de La Coruña, se formalizaron recursos contenciosos-administrativos ante la Sala competente de la Audiencia Territorial.

A causa de la naturaleza del procedimiento, la reclamación no detiene la acción ejecutiva. Por ello el contribuyente se vió obligado a ingresar el importe de las liquidaciones, o a prestar aval bancario por la fracción discutida después de hacer efectivo el resto.

Por fortuna y porque así procedía en derecho, la Sala de lo Contencioso-Administrativo, aceptando luminosa ponencia de su presidente el Ilmo. Sr. D. Jaime Rodríguez Hermida, falló nuevamente la contienda confirmando el criterio del Tribunal Central y del Tribunal Supremo. Las sentencias, numerosas, comenzaron a producirse a partir del 14 de mayo de 1969.

Desde entonces pasaron casi dos años, durante los cuales la Junta de Obras del Puerto siguió liquidando a razón de las 100 pesetas tonelada más la tasa del 0,4.

### LA ULTIMA FASE

La rigidez de este criterio obligó a que las empresas armadoras tuvieran que seguir reclamando al Tribunal Provincial, con su aditamento del depósito o el afianzamiento bancario previo. Se acumularon ante aquel órgano cientos de expedientes que, al fin comenzaron a resolverse.

En la sesión del 30 de noviembre último, dicho Tribunal, no sabemos si por unanimidad o por mayoría, aceptó la doctrina que la Superioridad estableciera y confirmara.

Dos considerandos justifican esta apertura de criterio. Dicen:

...“Que la temática litigiosa suscitada por la presente reclamación se sintetiza en la determinación de si el “pescado congelado” debe reputar-

se fiscalmente asimilable al pescado fresco o, por el contrario, al pescado en conservación, o más específicamente al pescado en conserva, a los fines de sujeción a la Tarifa IV o a la Tarifa III de los Puertos, esto es, al Arbitrio sobre el Valor de la pesca o a la tasa de Muellaje.

...Que la problemática expuesta ha sido largamente debatida en diversas esferas, dando lugar a reiteradas decisiones de los órganos jurisdiccionales contradictorias del criterio sustentado por la Administración al practicar las correspondientes liquidaciones, siendo numerosísimas las sentencias dictadas en la materia por

la Sala de lo Contencioso-Administrativo de la Audiencia Territorial de La Coruña, coincidentes todas ellas en un mismo criterio interpretativo de los Decretos de 12 de noviembre de 1948 y 14 de marzo de 1963, Ley de 28 de enero de 1966 y Orden de 23 de diciembre del mismo año, pudiendo citarse, de entre todas ellas, la sentencia de 2 de mayo de 1969, cuya doctrina entendiéndose asimilado desde el punto de vista fiscal el pescado "congelado" al pescado "en conserva" y, en consecuencia, sometido a la Tarifa III, y no a la Tarifa IV, de los Puertos, no puede ser desconocida por este Tribunal, sino inexcusablemente acatada, dándola por reprodu-

cida en el conocimiento de la presente reclamación".

\* \* \*

He ahí una compleja y aburrida historia, de la cual puede el lector obtener las consecuencias oportunas. Nosotros nos limitamos a pedir que se pongan los medios para que esta clase de incidencias no se atraviesen en el desarrollo de una industria naciente, que si no hubiera luchado como luchó, tal vez no hubiera podido sobrevivir, especialmente a la crisis que durante el primer tramo de su existencia le estaba reservada.

## Tarifas especiales en los vuelos a los puertos más importantes de Sudáfrica



Diario\* excepto: lunes y jueves

Y, efectivamente, hemos creado unas tarifas especiales para los marinos que desean viajar a los famosos puertos de Sudáfrica, con la línea aérea que mejor conoce esa ruta: South African Airways.

South African Airways le ofrece

un vuelo directo todos los jueves y enlaces diarios -excepto los sábados- vía Madrid, Las Palmas, Lisboa y Roma... sin aumento de tarifa.

Si desea conocer esta oferta excepcional, consulte a su Agente de Viajes o a:

(\* vía Lisboa, Las Palmas y Roma)



**SOUTH AFRICAN AIRWAYS**

Av. José Antonio, 64

Teléfono 241 83 06 Madrid-13