

El alto costo tributario de los servicios de cabotaje

El desarrollo de los servicios de cabotaje por líneas navieras internacionales, puede verse seriamente afectado por el alto costo tributario que tendrían que afrontar en perjuicio de los usuarios locales.

MIRA TAMBIÉN:



21 de octubre del 2024

Puerto de Chancay

REMA

Asia-Pacífico

zonas económicas

China

Perú

Leonardo López

Chancay, zonas francas y REMA, un trinomio por el ansiado despegue industrial del país

[Leer más](#)



14 de octubre del 2024

Perú

CCEX

Sector empresarial

Optimización de la cadena exportadora

[Leer más](#)

Mediante la Ley 32049 -en vigor desde 7 de junio del presente año- se aprobaron una serie de disposiciones destinadas a complementar y modificar el Decreto Legislativo 1413, el cual fue expedido para promover y facilitar el transporte marítimo de carga y pasajeros en tráfico de **cabotaje** -salvo el caso del transporte de líquidos a granel distintos del gas natural licuefactado-.

Así, la citada **Ley 32049** define al servicio de cabotaje como el transporte de carga o pasajeros, cuyo origen (punto de partida) y destino (punto de llegada) está dado por un puerto peruano. De este modo, los servicios de transporte de pasajeros o cargas entre puertos del Perú, que tengan como origen o destino puertos extranjeros, no califican como cabotaje para los efectos del citado Decreto Legislativo. En este último caso estaremos ante un transporte de carga internacional.

Adicionalmente, la referida Ley 32049 modifica el artículo 4 del Decreto Legislativo 1413 para disponer que el tráfico o transporte marítimo de **cabotaje de pasajeros y de carga** podrá ser realizado por persona natural o persona jurídica constituida en el Perú o en el extranjero, con capital social de origen nacional o extranjero, exceptuándosele del cumplimiento de las siguientes obligaciones:

- De contar con domicilio principal así como sede real y

efectiva en el Perú.

- De dedicarse al servicio del transporte acuático en tráfico nacional o cabotaje y/o tráfico internacional.
- De ostentar la propiedad o de ser arrendador bajo las modalidades de arrendamiento financiero o arrendamiento a casco desnudo, con opción de compra obligatoria, de por lo menos una nave mercante de bandera peruana.
- De que el 51 % del capital social de la empresa, suscrito y pagado, deba ser de propiedad de ciudadanos peruanos.
- De que el Presidente del Directorio, la mayoría de Directores y el Gerente General de la persona jurídica, deban ser de nacionalidad peruana y residir en el Perú.
- De que el capitán y la tripulación de los buques sean de nacionalidad peruana en su totalidad.
- De que la persona jurídica cuente con un capital suscrito y pagado del 15 % del valor en aduanas de las naves de su propiedad.

Es decir, de acuerdo con la referida **Ley 32049**, el cabotaje ya no solo está reservado a personas naturales o jurídicas constituidas en el país, sino también podrá ser llevado a cabo por personas naturales o jurídicas constituidas en el extranjero, y, respecto de estas personas, tampoco serán aplicables, según sea el caso, las exigencias reseñadas líneas arriba.

En tal sentido, a partir de 7 de junio de 2024, una persona jurídica constituida en el extranjero (cualquiera sea el origen de su capital social) puede llevar a cabo actividades de cabotaje, lo que ciertamente supone una alternativa importante para las empresas en el Perú que requieren

contratar servicios de transporte de carga o de pasajeros entre **puertos peruanos**, que además permitirá descongestionar las turgurizadas vías terrestres locales.

Sin embargo, cuando una empresa local contrate a una naviera extranjera para que transporte su carga de un puerto peruano a otro y tenga que pagarle el flete respectivo, respecto de dicho flete deberá retener el 30 % por concepto de Impuesto a la Renta (IR) para entregarlo al fisco peruano, habida cuenta que dicho flete calificará como una renta de fuente peruana toda vez que derivará de una actividad (el cabotaje) realizada en el Perú.



Como suele suceder en estos casos, las empresas no domiciliadas no aceptarán la retención, por lo que aquella terminará siendo asumida por la empresa local; así, por ejemplo, si un flete de cabotaje cuesta **100**, a la empresa local le costará **130**, siendo que los 30 del IR que le tocará asumir no serán deducibles como gasto, lo que supondrá un costo adicional de **8.85 (29.5 % de 30)** por concepto de IR (recordemos que el IR asumido por cuenta de un tercero no es deducible como gasto, salvo cuando se trata el IR que grava

los intereses de financiamientos externos).

Ahora bien, el citado costo tributario se verá encarecido considerablemente si fuera el caso que la naviera extranjera que presta el servicio de cabotaje se encuentra domiciliada - como suele ocurrir- en un territorio de baja o nula imposición. En tal supuesto, ni siquiera el flete de 100 - siguiendo con el ejemplo- será deducible, empero, además el Impuesto General a las Ventas (IGV) que afectará al usuario del servicio de cabotaje por la utilización o importación de servicios que este supone, no podrá ser aplicado por dicho usuario como crédito fiscal (recordemos que solo dan derecho a crédito fiscal las adquisiciones que, a la vez, sean deducibles como gasto para efectos del IR) y dado que dicho IGV corresponde a un gasto no deducible (el citado flete), tampoco podrá ser deducido para efectos de la determinación del IR del usuario del servicio, lo que implicará un costo adicional por dicho tributo de **5.31 (29.5% de 18)**.

Entonces, en el citado peor escenario, un flete de cabotaje de 100 tendrá un costo de **62.16 (30 + 8.85 + 18 + 5.31)**, es decir, un costo mayor al **60 %** de dicho flete, lo que ciertamente no resulta para nada razonable.

Urge resolver esta situación si realmente pretendemos que el cabotaje se constituya en una alternativa económica de transporte para los empresarios locales, tal como se indica en la **Ley 32049**.

En tal sentido y, considerando la necesidad de desarrollar una verdadera oferta de servicios de cabotaje que se constituya en una alternativa rentable de transporte para nuestras empresas, proponemos lo siguiente:

1. Considerar una tasa de retención de 10 % por concepto de IR, tal cual ocurre en los casos de servicios de arrendamiento de naves o aeronaves por sujetos del exterior.

1. Considerar que los fletes por servicios de transporte en tráfico de cabotaje prestados por sujetos del exterior, son deducibles como gasto aun cuando dichos sujetos tengan su domicilio en territorios de baja o nula imposición, tal como ocurre con el flete por el transporte de carga internacional, la renta por el arrendamiento de naves o aeronaves, los intereses de financiamiento, las primas de seguros y los cobros por el paso por el Canal de Panamá.

LEER MÁS:

Gremios piden aprobar proyecto de Ley de Cabotaje por una mayor conectividad en el Perú