CONGRESO DE LA REPÚBLICA

"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
ÁREA DE TRÁMITE DOCUMENTARIO
10 SEP. 2024
RECIBIDO
Firma: Hora: 11:23AM

LEY QUE REACTIVA LOS BENEFICIOS TRIBUTARIOS DE LA LEY N°28583 – LEY DE REACTIVACIÓN Y PROMOCIÓN DE LA MARINA MERCANTE

La Congresista de la República que suscribe, **MERY ELIANA INFANTES CASTAÑEDA**, integrante del Grupo Parlamentario Fuerza Popular, en ejercicio del derecho de iniciativa en la formación de las leyes que le confiere el artículo 107° de la Constitución Política del Perú y los artículos 22° inciso c y 74° del Reglamento del Congreso de la República, propone el siguiente Proyecto de Ley:

FORMULA LEGAL

El Congreso de la República
Ha dado la Ley siguiente:

LEY QUE REACTIVA Y MODIFICA LOS BENEFICIOS TRIBUTARIOS CONTEMPLADOS EN LA LEY N°28583 – LEY DE REACTIVACIÓN Y PROMOCIÓN DE LA MARINA MERCANTE

Articulo 1.- Objeto

La presente Ley tiene por objeto reactivar los beneficios tributaros contemplados en la Ley N°28583 – Ley de Reactivación y Promoción de la Marina Mercante, a fin de dinamizar la marina mercante nacional a través de las operaciones de los navieros nacionales y cumplir con los retos propuestos por la OMI y el Perú para el año 2030 en concordancia con la Política Nacional Marítima.

Jirón Azángaro 468 – Oficinas 317 y 415 – Cercado de Lima
minfantes@congreso.gob.pe
(01) 311-7136

Articulo 2.- Reactivación de los siguientes beneficios tributarios

Reactívese los siguientes beneficios tributarios que estuvieron contemplados en el artículo 8 de la Ley N°28583 – Ley de Reactivación y Promoción de la Marina Mercante

8.2 Los navieros nacionales o empresas navieras nacionales que presten servicios de transporte acuático en tráfico nacional (cabotaje) y/o en tráfico internacional y las empresas financieras nacionales para darlas en arrendamiento financiero o leasing a las anteriores con opción de compra obligatoria, podrán ingresar al país naves destinadas a sus fines, así como sus partes integrantes y accesorias, incluidos motores, equipos de navegación y repuestos en general, los mismos que serán detallados mediante resolución ministerial expedida por el Ministro de Economía y Finanzas, con suspensión del pago de todo tributo, bajo el Régimen de Admisión Temporal para Reexportación en el Mismo Estado y hasta por el período de cinco (5) años. El acogimiento a este régimen no requerirá el otorgamiento de garantía ni será de aplicación el interés compensatorio a que se refiere el artículo 57 del Decreto Legislativo N°1053, Ley General de Aduanas.

Será obligatoria la inscripción del buque o nave en el Registro de Buques de la Superintendencia Nacional de Registros Públicos.

Cuando se efectúe la nacionalización de dichos bienes, para efecto de la determinación de la base imponible de los Derechos Arancelarios y el Impuesto General a las Ventas, se tomará en cuenta el Valor en Aduanas consignado en la Declaración Aduanera de Mercancías (DAM) de Admisión Temporal para Reexportación en el Mismo Estado, deducida la depreciación. Para este efecto, la depreciación será del veinte por ciento (20%) anual sobre el Valor en Aduanas, consignado en dicha declaración.

Cuando la nacionalización se efectúe durante el último mes del quinto año, se deducirá el veinte por ciento (20%).

Las DAMs de Admisión Temporal para Reexportación en el Mismo Estado, que se acojan al beneficio contemplado en el presente numeral, podrán ser numeradas dentro del plazo de quince (15) años, contados a partir de la publicación del Reglamento a que se refiere la Disposición Final Única de la presente Ley. Los buques comprados podrán depreciarse contable y tributariamente también con la tasa del veinte por ciento (20%) anual y los buques adquiridos mediante arrendamiento financiero se regirán por las disposiciones del Decreto Legislativo Nº299.

8.7 La venta de combustibles, lubricantes y carburantes a naves de bandera nacional para el transporte acuático en tráfico nacional o cabotaje está exonerada del Impuesto General a las Ventas y del Impuesto Selectivo al Consumo, por un período de diez (10) años, contados a partir del día siguiente de la publicación de la presente Ley.

8.10 Están exonerados del Impuesto a la Renta los intereses que las empresas navieras nacionales paguen a entidades financieras del exterior por operaciones destinadas a la adquisición de naves para la Marina Mercante Nacional. La exoneración precedente tendrá vigencia hasta el 31 de diciembre de 2030.

8.11 Los navieros nacionales o empresas navieras nacionales pueden reinvertir anualmente, libre de pago del Impuesto a la Renta, hasta el ochenta por ciento (80%) de su renta neta en programas destinados a la adquisición de buques, en cualquiera de las formas previstas en la presente Ley, y para la adquisición de partes integrantes y accesorias, incluidos motores, equipos de navegación y repuestos en general necesarios para el funcionamiento de sus buques ya adquiridos o por adquirirse, conforme a lo señalado en el párrafo 8.2.

Para el goce de este beneficio, será suficiente la presentación del programa de reinversión ante la Dirección de Autorizaciones de Transporte Acuático del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, acompañando un informe técnico

preparado por el propio contribuyente, que tiene carácter de declaración jurada, el que deberá contener el detalle, características y valorización de la inversión.

Los contribuyentes deberán entregar un informe emitido por una firma de auditores que certifique que la inversión se efectuó conforme al plan presentado.

8.14 Las sumas que los navieros nacionales o las empresas navieras nacionales paguen a sujetos domiciliados en el exterior por las operaciones señaladas en el presente artículo se encuentran exoneradas del Impuesto a la Renta por cinco (5) años contados a partir del día siguiente de la publicación del Reglamento a que se refiere la Disposición Final Única de la presente Ley.

8.15 Las operaciones de arrendamiento a las que se refiere este artículo se encuentran exoneradas del Impuesto General a las Ventas que grava la utilización de servicios en el país por el plazo de cinco (5) años, contados desde la fecha de suscripción del contrato respectivo, el que deberá constar en documento público de fecha cierta."

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: BARBARAN REYES Rosangella Andrea FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 10/09/2024 10:37:15-0500

Articulo 3.- Vigencia

La presente Ley tiene vigencia a partir del día siguiente de su publicación.

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: REVILLA VILLANUEVA Cesar Manuel FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 09/09/2024 17:20:27-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: INFANTES CASTAÑEDA Mery Eliana FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 12/06/2024 16:02:28-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: ALEGRIA GARCIA Luis Arturo FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 09/09/2024 16:20:27-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: HUAMAN CORONADO Raul FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 09/09/2024 17:35:12-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: SANTISTEBAN SUCLUPE Magally FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 10/09/2024 09:22:49-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: ZETA CHUNGA Cruz Maria FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 10/09/2024 10:06:51-0500

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. FUNDAMENTOS

En el marco garantizar las condiciones necesarias para que la Ley N° 32049 - Ley que complementa y modifica el Decreto Legislativo 1413, decreto legislativo para promover y facilitar el transporte marítimo en tráfico de cabotaje de pasajeros y de carga; y la Ley N°32048 - Ley que modifica la Ley 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional, para fomentar el desarrollo portuario, ambas promulgadas en el mes de junio del presente año, por lo que, guarda sintonía el repotenciar la Política Naviera del Estado, descrita en Ley de Reactivación y Promoción de la Marina Mercante Nacional, Ley Nº28583, la cual se orienta a promover el desarrollo de las empresas navieras nacionales, con buques nacionales, en concordancia con el interés nacional, para participar competitivamente en los mercados mundiales del transporte acuático, además de garantizar el mercado laboral para los tripulante nacionales egresados de la Escuela de Marina Mercante Nacional (ENAM).

La Política Nacional Marítima 2019-2030, aprobada por Decreto Supremo Nº 012-2019-DE, parte de la premisa de que en el dominio marítimo del Estado se cuenta con recursos que son estratégicos para el desarrollo nacional y que por tal motivo él debe velar por su investigación, evaluación, vigilancia, protección, control y explotación racional, en beneficio del interés nacional.

El transporte marítimo en tráfico de cabotaje de pasajeros y de carga es una actividad que contribuye al desarrollo nacional y a la competitividad del país, como mecanismo para fomentar la inversión privada, fortalecer la recaudación y propiciar la creación de puestos de trabajo formal; asimismo, es una herramienta para la protección del dominio marítimo del Estado y sus recursos; por tal motivo,

el transporte marítimo en tráfico de cabotaje de pasajeros y de carga es de necesidad e interés público y debe asegurarse su fortalecimiento.

ANTECEDENTES

La Ley N°28583 – Ley de Reactivación y Promoción de la Marina Mercante Nacional, aprobó diversas disposiciones tributarias en favor de los navieros nacionales, ello, en busca de la reactivación y promoción de la Marina Mercante Nacional. Sin embargo, dichas disposiciones fueron otorgadas con un plazo determinado, plazo que ya venció en el año 2020, lo que ha ocasionado que no se adquieran naves nuevas ni se renueve la flota antigua ya que el hecho de no contar con beneficios tributarios como los que contemplaba la Ley de Reactivación y Promoción a la Marina Mercante Nacional, hace inviable esta adquisición o renovación de flota.

A raíz de que ya no existen los citados incentivos tributarios, nuestra Marina Mercante Nacional se ha visto mermada y pasa actualmente por una difícil coyuntura, pues los navieros nacionales se ven impedidos de importar naves nuevas o los repuestos de las antiguas sujetándose al régimen tributario general sin beneficios.

Entre dichas disposiciones y siendo la que cobra mayor relevancia para la operación de importación de una nave, se encontraba la del acogimiento al régimen de importación temporal (lo que ahora se denomina "*admisión temporal para reexportación en el mismo estado*"), disposición que solo estuvo vigente hasta el año 2020, en virtud a los dispuesto por la Única Disposición Complementaria Modificatoria del Decreto Supremo N° 167-2010-EF.

Por lo que, es menester del presente proyecto de ley restablecer las distintas disposiciones tributarias recogidas en la Ley N°28583 – Ley de Reactivación y

Promoción de la Marina Mercante Nacional, reglamentadas por el Decretos Supremo 167-2010-EF, a fin de salvar a nuestra Marina Mercante Nacional y promover que los navieros nacionales continúen operando con naves de bandera peruana en nuestro tráfico nacional o cabotaje para competir en iguales o mejores condiciones que las empresas establecidas en países de baja o nula imposición tributaria, tomando en cuenta que, nuestro transporte marítimo es una actividad que desde siempre ha contribuido al desarrollo nacional y a la competitividad del país; como mecanismo para fomentar la inversión privada, fortalecer la recaudación y propiciar la creación de puestos de trabajo formal; asimismo, es una herramienta para la protección del dominio marítimo del Estado y sus recursos.

PROBLEMÁTICA

Mediante Decreto Supremo N°012-2019-DE, se aprobó la "Política Nacional Marítima", a fin de fijar los puntos más relevantes para promover la promoción y posterior consolidación del transporte marítimo nacional, se expuso la problemática por la que atraviesa nuestra Marina Mercante, así como, los efectos que distintos dispositivos legales han emitido en favor de dicha actividad.

Es así que, en la Política Nacional Marítima, se expone que a raíz de la Ley N°28583 y las disposiciones tributarias en ella, nuestra flota nacional pasó de estar conformada por tres naves de bandera nacional a treinta y cuatro naves en el año 2017, lográndose así que nuestra flota se encuentre dentro del promedio regional.

Sin embargo, desde dicha fecha hasta la actualidad, nuestra flota se ha visto mermada, situación que nos deja en una posición de desventaja frente a las demás naciones de la región. En efecto y según la información recogida por la

Asociación de Armadores del Perú, en la actualidad nuestra flota está conformada por solo 17 buques de alto bordo, conforme al siguiente detalle:

	CANTIDAD
BUQUE TANQUE	13
BUQUE QUIMIQUERO	1
BUQUE GASERO	3
TOTAL	17

Es decir, en tan solo 7 años nuestra flota nacional ha disminuido en un 50%, escenario poco alentador para los nuevos retos que el Estado se ha planteado a fin de promover nuestra Marina Mercante, asimismo, y conforme al cuadro en adjunto, tenemos que nuestra flota está conformada solo por buques de carga liquida y gaseosa, dejando totalmente de lado a los buques mercantes de carga seca y contenedores, que en los últimos años viene tomando mayor relevancia en el comercio interno de nuestro país y que a raíz del Decreto Legislativo N°1413 se viene promocionando con mayor fuerza.

Ante la significativa reducción de la flota mercante de bandera nacional, en los primeros años de la década de los años 90, los egresados de la ENAMM se vieron en la necesidad de buscar nuevas fuentes de trabajo dado la reducción de los puestos laborales en el Perú, en la cual han logrado posesionarse de una mínima parte del mercado laboral compitiendo.

Por lo tanto, se hace imperiosa y necesaria de incentivar y promocionar a los Marinos Mercantes Peruanos con la finalidad de que puedan competir en igualdad de condiciones con tripulaciones extranjeras, para obtener mayores fuentes de trabajo para los jóvenes oficiales y tripulantes para desempeñarse en las actividades marítimas, fluviales y lacustres, más ahora que se encuentra en

camino el funcionamiento del Puerto de Chancay y el cabotaje para naves internacionales.

Es así que, y en relación a la finalidad del presente proyecto de Ley, tenemos que las disposiciones establecidas en los numerales 8.2, 8.10, 8.11 y 8.14 del artículo 8 de la Ley N°28583, ya no se encuentran vigentes. Dichas disposiciones, cobraban una gran relevancia en las operaciones de nuestros navieros nacionales, pues, establecían determinados incentivos tributarios que permitían a las empresas navieras nacionales adquirir naves para ingresarlas al territorio nacional y colocarles bandera peruana, generando así una Marina Mercante Nacional, ya que dichos incentivos tributarios le permitían a la bandera peruana competir con banderas extranjeras de baja o nula imposición tributaria.

- Acogimiento al régimen tributario de "Importación Temporal" (ahora denominado Admisión Temporal para reexportación en el mismo estado) por el plazo de 5 años, para importación de buques y artefactos navales. ***Señalado en el numeral 8.2 del artículo 8 de la Ley N°28583.***

- Depreciación del 20% pasado los 5 años de la importación de buques y artefactos navales. ***Señalado en el numeral 8.2 del artículo 8 de la Ley N°28583.***

- Exoneración del Impuesto a la Renta sobre los intereses que las empresas navieras nacionales paguen a entidades financiera del exterior por operaciones destinadas a la adquisición de naves. ***Señalado en el numeral 8.10 del artículo 8 de la Ley N°28583.***

- Exoneración del Impuesto General a las Ventas y del Impuesto Selectivo al Consumo a la venta de combustibles, lubricantes y carburantes a naves de bandera nacional para el transporte acuático en tráfico nacional o cabotaje. **Señalado en el numeral 8.7 del artículo 8 de la Ley N°28583.**

- Beneficio de reinversión anual, libre del pago de impuesto a la renta, hasta por el ochenta por ciento (80%) de su renta neta en programas destinados a la adquisición de buques y para la adquisición de partes integrantes y accesorias, incluidos motores, equipos de navegación y repuestos en general necesarios para el funcionamiento de los buques. ***Señalado en el numeral 8.11 del artículo 8 de la Ley N°28583.***

- Exoneración del Impuesto a la Renta por las sumas que los navieros nacionales o las empresas navieras nacionales paguen a sujetos domiciliados en el exterior por las operaciones señaladas en el artículo 8 de la Ley N°28583. ***Señalado en el numeral 8.14 del artículo 8 de la Ley N°28583.***

Sin embargo y conforme ya se ha advertido en los párrafos anteriores, tales beneficios tributarios han quedado sin vigencia, es así que tenemos que, los beneficios descritos en el numeral 8.2. del artículo 8 quedó sin vigencia desde el año 2020 conforme a lo dispuesto por el Decreto Supremo N°167-2010-EF y Decreto Supremo N°136-2005-EF. Así también, tenemos que, los beneficios descritos en los numerales 8.10, 8.11 y 8.14 del artículo 8, la misma ley solo establecía una vigencia y/o adopción hasta el 31 de diciembre de 2014.

Como se puede observar, estas disposiciones tributarias que, en sus primeros años de vigencia, coadyuvaron a la promoción de nuestra Marina Mercante, encontrando su punto más álgido en el año 2017 con el número de buques registrados con bandera peruana, han quedado sin vigencia alguna, lo que, como ya se ha explicado, ha repercutido negativamente en la situación actual de nuestra marina mercante.

Es por ello que, es necesario la reactivación de esto beneficios tributarios aún más si tomamos en cuenta el crecimiento portuario en nuestro país, lo cual crearía una perfecta armonía y promoción de nuestra marina mercante, pues coadyuvaría a generar una mayor oferta de naves para cubrir las necesidades del transporte marítimo, así como, la competitividad del país frente a las otras naciones de la Región.

Pues, al fin y al cabo, se estaría reactivando también el espíritu y finalidad de la Ley N°28583, así como, la Política Nacional Marítima, que no solo establece una estrategia para incentivar nuestra actividad naval interna, sino que, además recoge la estrategia inicial de la OMI, como es la de reducir las emisiones de CO2 en el transporte marítimo internacional en al menos un 40% en el 2030 y reducir al menos un 70 % para el 2050, comparado con los niveles del 2008.

Finalmente, y a fin de pasar a los fundamentos técnicos, si deseamos que el Perú cumpla con los estándares internacionales, es necesario cambiar o renovar en los próximos años, toda la flota de naves, toda vez que, todos estos cuentan con motores convencionales, que consumen IFO, y su uso estará prohibido en la mayoría de países a partir del 2030. Razón, por la cual, los Armadores Nacionales se verán en la obligación de comprar naves que consuman otros productos no contaminantes, como el Amoníaco o el Hidrógeno, por lo que, la inversión será el cambio total de la flota.

FUNDAMENTOS TÉCNICOS

Durante la vigencia de los beneficios tributarios que establecía el artículo 8 de la Ley N°28583, los navieros nacionales lograron posicionar y fortalecer nuestra marina mercante frente a las demás regiones, cumpliéndose así, con la finalidad de la citada Ley. Sin embargo y, tal como se ha expuesto en el apartado anterior, esa misma Marina Mercante que los navieros nacionales coadyuvaron para su

consolidación, en la actualidad atraviesa una coyuntura adversa y ello debido en parte a que las disposiciones que alentaron su promoción han quedado sin efecto, ocasionando este perjuicio no solo para dicho sector sino además para la economía del país.

El posicionamiento al que se hace referencia en el párrafo anterior, se dio gracias al crecimiento exponencial de abanderamiento de buques, pasando de tan solo 3 buques en el 2009 a 34 para el año 2017 pero que, en la actualidad por la información brindada por la Asociación de Armadores del Perú, nuestra flota tan solo está conformada por 17 que, además, ya se encuentran al final de su vida útil.

Desde el año 2020, la Organización Marítima Internacional (OMI) y el Foro Marítimo de Compañías Petroleras (OCIMF), han venido gestionando e implementando medidas para la reducción de contaminación y los gases de efecto invernadero, esto en concordancia a los objetivos que las organizaciones mundiales tienen trazados para el 2030, mismos que también ha sido recogidos en la "Política Nacional Marítima", el cual busca alentar, también, la variación de la propulsión y generación eléctrica que consumen los combustibles fósiles en los buques.

Si el Perú desea volver a consolidar su marina mercante y que nuevamente su flota compita con las demás de la Región, entonces es necesario que renueve e incremente su flota actual, aun mas considerando que la misma está solo conformada por buques quimiqueros y petroleros, renovación e incremento que debe ir acorde con los nuevos estándares que los organismos internacionales buscan para el año 2030.

Sin embargo aun cuando tanto la "Política Nacional Marítima" como disposiciones de la OMI y demás organismo internacionales, alienten estos nuevos estándares ambientales que deben cumplir los buques mercantes, el

costo de compra, importación y demás, no recae en el sector público, sino, en los navieros nacionales, a los que, si el estado peruano no les brinda los beneficios tributarios correspondientes, estos objetivos que se tiene trazados para volver a consolidar nuestra Marina Mercante no podrán ser cumplidos y en vista a la situación por la que atraviesa la misma, es presumible que nuestra flota siga mermándose.

La renovación de la flota de nuestra marina mercante a fin de cumplir con los objetivos ambiéntales trazados, acarrea tres acciones (i) compra internacional, (ii) proceso de importación y (iii) proceso de explotación, es decir, se tendría que reactivar los beneficios tributarios que la Ley N°28583 establecida en el artículo 8 de la citada Ley.

Según datos referidos por la Asociación de Armadores del Perú, el promedio del precio de venta de un buque que cumple con los estándares ambientales actuales, oscila en los USD 20,000,000.00 (Veinte Millones con 00/100 Dólares Americanos), si se reactiva el beneficio que se establecía en el numeral 8.2 del artículo 8 de la Ley N°28853, los navieros nacionales volverán a tener el beneficio de acogerse al régimen aduanero de "*admisión temporal para reexportación en el mismo estado*" por el periodo de 5 años, lo que les garantiza la suspensión del pago de los derechos arancelarios y demás impuestos aplicables a la importación para el consumo, esto según lo dispuesto por el procedimiento DESPA-PG.04 de SUNAT – Aduanas.

Asimismo, junto con el beneficio descrito en el párrafo anterior, es necesario también reactivar el beneficio de la depreciación tributaria del 20% anual sobre el buque adquirido, beneficio que no iría contra el impuesto a la renta anual, toda vez que, finalizado el periodo de 5 años por el acogimiento al régimen aduanero de "*admisión temporal para reexportación en el mismo estado*", y a consideración del naviero nacional de realizar la importación definitiva, el buque adquirido ya no gozara del beneficio de depreciación anual, es decir, ese escudo fiscal

quedaría obsoleto, con lo cual, el estado recuperaría el importo a la renta dejado de pagar durante el periodo en el que el buque estuvo gozando de la excepción.

La finalidad intrínseca del beneficio de depreciación tributaria descrito en el párrafo anterior, radica en que los navieros nacionales durante los primeros cinco años paguen un monto menor del impuesto a la renta, lo que, les sirve para cubrir el costo por la adquisición, generando una mayor liquidez por su explotación, lo que resulta totalmente alentador para que el naviero siga invirtiendo en la adquisición de buques, que tiene como efecto secundario el de seguir incrementando la flota mercante nacional.

Por otro lado, y en atención a que normalmente los navieros nacionales realizan la adquisición de buques mediante financiación de empresas financieras extranjeras, resulta también necesario para el proceso de compra, que se reactive el beneficio establecido por el numeral 8.10, el cual preveía la exoneración del impuesto a la renta a los intereses que estos mismos pagaban a dichas entidades financieras por la operación de adquisición del buque.

Por último y cerrando la operación de adquisición de buques, junto con la reactivación del beneficio establecido en el numeral 8.11, los navieros nacionales tendrán la oportunidad de reinvertir sus utilidades libres de pago del impuesto de la renta anual a fin de que sigan renovando la flota de la marina mercante sobre los nuevos estándares técnicos que requiere la OMI y que el Perú se ha propuesto cumplir para el año 2030.

Todos los beneficios descritos, no solo tienen por objeto viabilizar de una mejor manera la inversión de los navieros peruanos, sino, que incentivan de cierta forma la modernización de nuestra flota de buques, que, como se ha expuesto no solo se ha visto mermada en el tiempo, sino que además está conformada por buques que ya están en su etapa final de vida útil. Si nuestro país quiere

volver a tomar una posición dominante en el transporte marítimo regional, la primera labor es alentar a nuestros navieros nacionales a la adquisición y renovación de nuestra flota mercante, de lo contrario, los mismos solo tendrán dos opciones (i) retirarse del giro o (ii) fletar buques extranjeros que cumplan con los nuevos estándares técnicos que requiere la OMI.

Sobre el primer escenario que podría presentarse si no incentivamos a las operaciones de nuestros navieros, tenemos que para la economía del país, sería muy perjudicial pues, según cifras estimadas por la Asociación de Armadores del Perú, en los últimos 14 años las inversiones de las empresas navieras peruanas han sido superiores a los USD 400,000,000.00 (Cuatrocientos Millones y 00/100 Dólares Americanas), por lo cual, y en vista a la recesión económica por la que está atravesando nuestro país, no apoyar a las inversiones de nuestros navieros nacionales golpearía aún más nuestra economía que desde ya está muy golpeada. Asimismo, y en referencia a la segunda consecuencia, los navieros nacionales a fin de seguir operando dentro de nuestro territorio, se verían en la imperiosa necesidad de fletar buques extranjeros lo que generaría una salida de divisas anuales por USD 150,000,000.00 (Ciento Cincuenta Millones con 00/100 Dólares Americanos), es decir que, en tan solo un par de ejercicios económicos la salida de divisas podría superar el total de las inversiones logradas en los últimos 14 años, dejando una ínfima recaudación tributaria a nuestro país y que además, tiene como efecto secundario debilitar aún más a nuestra Marina Mercante, perdiendo una gran posibilidad de ser un país líder de la Región.

Aunado a estas consecuencias, tenemos que en el factor social lo que generen o no los navieros nacionales también repercute en el mismo, pues producto de las inversiones generadas en los últimos 14 años, se han creado diversos puestos de trabajo que no solo se restringen al personal embarcado, sino también, al relacionado con reparación y mantenimiento, inspecciones, construcción naval y más importante aún para el desarrollo de nuestra Marina

Mercante, se ha originado una reducción de la migración de Marinos egresados de la Escuela Nacional de Marina Mercante al extranjero.

Como se puede observar, lejos de que se pueda pretender que los beneficios tributarios constituirían un interés particular para los navieros nacionales, lo cierto es que el Perú necesita posicionar una vez más su Marina Mercante frente a los demás países de la Región y ello no podrá lograre si primero no renovamos nuestra flota sobre los nuevos estándares técnicos que la OMI y el Perú se han propuesto cumplir para el año 2030, que como ya se ha visto a lo largo de la exposición de motivos, no solo respondería a la necesidad del país de contar con una nueva flota mercante, sino que además, coadyuva a la generación de puestos de trabajo, tanto como para la tripulación y personal técnico de reparación, mantenimiento y construcción, que sin duda alguna, son factores importantes para la economía local.

Esta clara la problemática por la que atraviesa nuestra Marina Mercante, por lo que, resulta necesario reactivar los beneficios tributarios establecidos en los numerales 8.2, 8.7, 8.10 y 8.11 del artículo 8 de la Ley N°28583 – Ley de Reactivación y Promoción de la Marina Mercante, a fin de que vuelva a dinamizar nuestra Marina Mercante teniendo como primer eje la renovación de nuestra flota sobre los nuevos estándares de la OMI que el Perú se ha propuesto cumplir para el año 2030, hecho que volverá a reactivar las inversiones de los navieros nacionales y que como efecto secundario tendrá la generación de nuevos puestos de trabajo para los peruanos, generándose así también un reflote en la posición de Perú como país líder en el transporte marítimo dentro de la Región, posición que se ha visto mermada a través de los años por el olvido irracional a una actividad propia de nuestro país.

Es por dichas razones por las que por el presente proyecto de Ley se pretende reactivar los beneficios tributarios establecidos en los numerales 8.2, 8.7, 8.10 y

8.11 del artículo 8 de la Ley N°28583 – Ley de Reactivación y Promoción de la Marina Mercante.

II. ANÁLISIS COSTO BENEFICIO

La presente propuesta legislativa no genera variación alguna en el Presupuesto Público, por el contrario, con las medidas descritas lo que se pretende lograr es la dinamización de nuestra marina mercante.

Con la aprobación de la presente propuesta legislativa, se espera dinamizar un mayor ingreso de divisas como consecuencia del incremento de las operaciones navieras de nuestra Marina Mercante Nacional a raíz de la reactivación de los beneficios tributarios dispuestos por la Ley N°28853.

Es fundamental destacar la importancia de respaldar a los navieros nacionales, reconociendo sus necesidades, se busca brindarles los incentivos necesarios para modernizar su flota o incluso expandirla. Esto, a su vez, contribuirá a incrementar la oferta en el mercado y fortalecer la competitividad de la industria naviera nacional frente a la flota extranjera.

La posibilidad de renovar la flota nacional y aumentar su capacidad es crucial para garantizar que los navieros locales estén en una posición sólida para competir en igualdad de condiciones con las empresas extranjeras. Al proporcionar incentivos y apoyo para cumplir con estas regulaciones, se garantiza que los navieros nacionales puedan competir a nivel internacional y cumplir con los requisitos ambientales en constante evolución.

El respaldo a los navieros nacionales es esencial. Al proporcionarles los medios para modernizar y expandir sus flotas, cumplir con estándares ambientales y competir efectivamente con empresas extranjeras, se crea un entorno favorable

para el desarrollo tanto de la industria como del país en su conjunto. La colaboración entre las empresas nacionales y extranjeras puede conducir a una sinergia que impulse un futuro más sólido y próspero en el ámbito del transporte marítimo.

Por otro lado, si deseamos que Perú cumpla con los estándares internacionales, es necesario cambiar o renovar en los próximos años, toda la flota de naves, porque cuentan con motores convencionales, que consumen IFO, y su uso estará prohibido en la mayoría de países a partir del 2030. Razón, por la cual, los Armadores Nacionales se verán en la obligación de comprar naves que consuman otros productos no contaminantes, como el Amoníaco o el Hidrógeno, por lo que la inversión será el cambio total de la flota.

III. EFECTO DE LA NORMA EN LA LEGISLACIÓN NACIONAL

El efecto de la presente iniciativa legislativa es reactivar los beneficios tributarios que estuvieron contemplados en los numerales 8.2, 8.10, 8.11 y 8.14 del artículo 8 de la Ley N°28583 – Ley de Reactivación y Promoción de la Marina Mercante, para generar mayor oferta de naves para cubrir las necesidades del transporte marítimo por tráfico de cabotaje, en beneficio de los usuarios y la competitividad del país.

De modo que, resulta lógico que aquellos armadores peruanos que deseen incrementar su flota o renovar su flota, también tengan algún beneficio tributario, tal y como se hizo en la Ley Nº28583 a fin de incentivar la Industria Naval y se cumpla con los objetivos obligatorios de la Estrategia Inicial de la OMI (Organización marítima internacional), como es reducir las emisiones de CO_2 en el transporte marítimo internacional en al menos un 40% en el 2030 y reducir al menos un 70 % para el 2050, comparado con los niveles del 2008.

IV. CONCORDANCIA CON LAS POLÍTICAS PÚBLICAS DEL ESTADO

ACUERDO NACIONAL

III. COMPETITIVIDAD DEL PAIS

DÉCIMO SÉTIMA POLÍTICA DE ESTADO - Afirmación de la economía social de mercado

DÉCIMO OCTAVA POLÍTICA DE ESTADO - Búsqueda de la competitividad, productividad y formalización de la actividad económica

VIGÉSIMO SEGUNDA POLÍTICA DE ESTADO - Política de comercio exterior para la ampliación de mercados con reciprocidad

AGENDA LEGISLATIVA 2023-2024

OBJETIVO 3: COMPETITIVIDAD DEL PAÍS

Búsqueda de la competitividad, productividad y formalización de la actividad económica.

Política de comercio exterior para la ampliación de mercados con reciprocidad