Proyecto de Ley N° 4029/2022-CR

CONGRESO de la REPÚBLICA

Congresista Jorge Alberto Morante Figari

"Decenio de la Igualdad de oportunidades para mujeres y hombres"
"Año del Bicentenario del Perú: 200 años de Independencia"

PROYECTO DE LEY QUE MODIFICA EL NUMERAL 12.2 DEL ARTÍCULO 12 DE LA LEY 27037 LEY DE PROMOCIÓN DE INVERSIÓN EN LA AMAZONÍA

El grupo parlamentario de Fuerza Popular, a iniciativa del congresista de la República Jorge Alberto Morante Figari, en ejercicio del derecho de iniciativa legislativa que le confiere el artículo 107 de la Constitución Política del Perú, y de conformidad con los artículos 75 y 76 del Reglamento del Congreso de la República, proponen el siguiente proyecto de ley:

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
Área de Trámite y Digitalización de Documentos
20 ENE. 2023
RECIBIDO
Firma ____ Hora 2:39 pm

FÓRMULA LEGAL

EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA;
HA DADO LA LEY SIGUIENTE:

LEY QUE MODIFICA EL NUMERAL 12.2 DEL ARTÍCULO 12 DE LA LEY 27037 LEY DE PROMOCIÓN DE INVERSIÓN EN LA AMAZONÍA

Artículo 1.- Modificación del numeral 12.2 del artículo 12 de la Ley 27037, Ley de Promoción de la Inversión en la Amazonia

Se modifica el numeral 12.2 del artículo 12 de la Ley 27037 Ley de Promoción de la Inversión en la Amazonía, en los siguientes términos:

12.2 Por excepción, los contribuyentes ubicados en el departamento de Loreto, Madre de Dios y los distritos de Iparia y Masisea de la Provincia de Coronel Portillo y las Provincias de Atalaya y Purús del departamento de Ucayali, dedicados principalmente a las actividades comprendidas en el numeral 11.1 del Artículo 11, así como las actividades de extracción forestal, aplicarán para efectos del Impuesto a la Renta correspondiente a rentas de tercera categoría, una tasa del 5% (cinco por ciento). ***"Esta tasa también será aplicable a los contribuyentes ubicados únicamente en el departamento de Loreto que tengan como actividad el transporte fluvial de carga y pasajeros, dentro del departamento o con origen o destino los puertos de toda la Amazonía"***

Artículo 2.- Vigencia

La presente Ley entra en vigencia a partir del 1 de enero de 2024

Lima, 18 de enero de 2023

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: CORDERO JON TAY LUIS GUSTAVO FIR 15300817 hard
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 19/01/2023 19:21:59-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: AGUINAGA RECUENCO Alejandro Aurelio FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 19/01/2023 18:09:40-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: MORANTE FIGARI Jorge Alberto FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 19/01/2023 15:35:15-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: JUAREZ GALLEGOS Carmen Patricia FAU 20161749126 soft
Motivo: En señal de conformidad
Fecha: 19/01/2023 17:13:55-0500

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. FUNDAMENTOS DEL PROYECTO DE LEY

Problema fundamental

El problema que se pretende superar es el poco incentivo que existe en el transporte fluvial de carga y pasajeros de Loreto, que permita atraer inversión para ir revirtiendo la enorme informalidad en que se encuentra, ya que, como ningún otro departamento del país, utiliza esta vía de transporte hasta en un 90%, al encontrarse aislada de la red vial nacional.

Ley de Promoción de la Inversión en la Amazonía

En el año de 1998, el Gobierno de turno, para calmar al pueblo loretano que se resistía a aceptar el acuerdo del Tratado de Paz Perú-Ecuador, entre otros motivos, promulgó la Ley 27037, Ley de Promoción de la Inversión en la Amazonía, que incluye el Capítulo III Mecanismos para la Atracción de la Inversión, donde se detalla ciertos beneficios tributarios para lograr tal propósito.

En esta Ley, en su Artículo 12, numeral 12.2 se establece lo siguiente: "Por excepción, los contribuyentes ubicados en el departamento de Loreto, Madre de Dios y los distritos de Iparia y Masisea de la Provincia de Coronel Portillo y las Provincias de Atalaya y Purús del departamento de Ucayali, dedicados principalmente a las actividades comprendidas en el numeral 11.1 del Artículo 11, así como las actividades de extracción forestal, aplicarán para efectos del Impuesto a la Renta correspondiente a rentas de tercera categoría, una tasa del 5% (cinco por ciento)"

En el Artículo 11, numeral 11.1 indica lo siguiente: "Para efecto de lo dispuesto en el Artículo 12 y numeral 13.2 del Artículo 13 de la presente Ley, se encuentran comprendidas las siguientes actividades económicas: agropecuaria, acuicultura, pesca, turismo, así como las actividades manufactureras vinculadas al procesamiento, transformación y comercialización de productos primarios provenientes de las actividades antes indicadas y la transformación forestal, siempre que dichas actividades se realicen en la zona..."

Seguramente, por la rapidez en que se redactó dicha normativa, se obvió incluir en los beneficios tributarios, a una actividad fundamental de la cual dependen todas las demás, que mueve la economía de Loreto, que es el transporte fluvial de carga y pasajeros.

Situación del transporte fluvial de carga y pasajeros en Loreto

El departamento de Loreto ocupa una superficie de 368 852 km2, que representa el 28.7 por ciento del territorio nacional; ubicada en el primer lugar dentro del ranking de extensión por departamento. Está ubicado en el extremo nor-oriental del Perú y posee 3 891 km2 de fronteras internacionales con tres países: al nor-oeste con Ecuador, al nor-este con Colombia y al este con Brasil; esta extensión representa el 38 por ciento del total de fronteras que tiene nuestro país y es una de las zonas de mayor vulnerabilidad geopolítica, debido a la irradiación cultural que recibe de localidades limítrofes como Leticia (Colombia) y Tabatinga (Brasil)[1]

[1] Caracterización del Departamento de Loreto. BCRP. Sucursal Iquitos.

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: INFANTES CASTANEDA Mery Eliana FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 19/01/2023 18:31:40-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: ALEGRIA GARCIA Luis Arturo FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 19/01/2023 18:43:15-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: OLIVOS MARTINEZ Leslie Vivian FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 19/01/2023 18:15:31-0500

La población del departamento de Loreto asciende a 987.9 mil habitantes, que representa el 3% de la población total y ubicado en el puesto onceavo respecto a los demás departamentos del país[2]

La actividad de transporte, almacenamiento, correo y mensajería decreció en 37,5 por ciento en el año 2020; y generó el 3,8 por ciento del VAB departamental en ese año, siendo la octava actividad en orden de importancia. El sistema vial está conformado por la red hidrográfica, un sistema vial terrestre pequeño y el transporte aéreo. Loreto presenta condiciones propias de la Amazonía que dificultan la construcción de infraestructura, entre las que destacan la presencia de grandes ríos y bosques, la geografía propia de los Andes que hace más difícil la interconexión con la costa. Ello ha determinado que, en el caso del transporte, el principal medio utilizado sea la red fluvial. El acceso desde Lima es por vía aérea y multimodal (carretera-fluvial). Por vía aérea, el vuelo de Lima a Iquitos dura una hora y media. En el multimodal se tienen dos alternativas: vía terrestre (Lima-Chiclayo-Yurimaguas) y fluvial (Yurimaguas-Iquitos), viaje que dura aproximadamente 3 a 4 días, dependiendo del caudal de los ríos; o vía terrestre (Lima-Tingo María-Aguaytía-Pucallpa) y fluvial (Pucallpa-Iquitos), el cual dura 4 a 5 días[3]

El transporte fluvial es la modalidad de transporte más empleada en la región Loreto, trasladando aproximadamente el 90% de pasajeros y carga. Ello ocurre principalmente por la alta dispersión de la población existente en la región (producto de lo accidentado de la geografía en la Amazonía) y la falta de conectividad terrestre y aérea intrarregional. Uno de los principales problemas que afectan al sector es el elevado nivel de informalidad existente, el mismo que se traduce en una serie de dificultades que afectan a los pasajeros residentes en la región, la mayoría de los cuales se encuentra en situación de pobreza o pobreza extrema, así como a los turistas[4]

Una narrativa que expresa la cruda realidad del transporte fluvial en Loreto, que se viene dando hasta la actualidad, la encontramos en el artículo de José Enrique Reátegui Ríos que a continuación se detalla:

II. De un breve instante en la vida y reflexiones de un usuario de transporte fluvial en la región Loreto.

Daniel F. es un pequeño agricultor que vive en la fronteriza ciudad de Lambertia, un lugar imaginario entre cientos que existen en la región Loreto, en la selva norte del Perú. Daniel, cada tres meses, viaja a Iquitos pues tiene la necesidad de intercambiar los productos que cosecha en su zona, porque percibe mejores ingresos en la ciudad. El campo no le ofrece una oportunidad similar, sin embargo, en muchos casos se trata de productos perecibles y el tiempo juega en su contra, Se despide de sus pequeños hijos Diego, Jonathan, Percy y Werner; y de su esposa Betsy, sobre quienes tiene la certeza que no verá en por lo menos quince días.

Daniel sabe que el dinero obtenido producto de la venta es importante, por ello procura ajustar sus gastos. Sus mayores temores son la incertidumbre e inseguridad que generan al viajar, dado que no sabe con certeza la hora (y el día) en que zarpará, especialmente desde Iquitos. La programación de los viajes de las embarcaciones depende fundamentalmente del nivel de demanda: si es considerable, se programan viajes, de lo contrario se "esperará hasta que se llene la embarcación". A dicho factor de incertidumbre se suman los factores climáticos. Por ejemplo, este año el nivel de

[2] Perú: Población 2022. CPI RESEARCH
[3] Caracterización del Departamento de Loreto. BCRP Sucursal Iquitos.
[4] Servicio de Transporte Fluvial en la Región Loreto: Entre Escila y Caribdis. José Enrique Reátegui Ríos.

profundidad del río Amazonas, cercano a Iquitos, ha disminuido superando registros históricos, lo que dificulta la navegación.

Las embarcaciones con frecuencia con exceso de pasajeros (en algunos casos en condiciones de hacinamiento), con exceso de equipaje de carga (no existe obligación legal, ni es práctica de las embarcaciones, registrar el equipaje de mano), y transportan animales vivos y material peligroso. Asimismo, Daniel es cuidadoso de los alimentos que proporciona la embarcación, pues las condiciones de higiene no siempre son las más adecuadas y ha sido testigo en uno de sus viajes, de un pasajero que ha estado enfermo y el botiquín de la nave con contaba con las medicinas necesarias para atenderlo. El dinero no le alcanza para aprovisionarse de alimentos para todo el viaje; por ello, no tiene muchas alternativas, porque adquirirlos en el trayecto o fuera de la embarcación implicaría pagar precios elevados.

El viaje que realiza Daniel no cuenta con las medidas de seguridad establecidas. No todos los pasajeros disponen de chalecos salvavidas o, en ocasiones, si se dispone de los mismos, éstos no están al alcance de los pasajeros. Asimismo, los pasajeros están en una alerta constante pues la embarcación hace paradas frecuentes para recoger más. Estas situaciones se producen, no solo debido al nivel de informalidad imperante y la falta de autoridades, sino por el hecho que estas prácticas han pasado en constituirse en "usos y costumbres" que los pasajeros perciben como normales, sin hacer las denuncias del caso. En ciertas oportunidades, Daniel ha escuchado que la embarcación se detiene intermitente o indeterminadamente para hacer reparaciones; en algún caso, se enteró de que cierto pasajero había sido desembarcado en plena travesía.

La situación descrita, a grandes rasgos, resume la problemática de las condiciones en las que se brinda el servicio de transporte fluvial en la selva norte del Perú, especialmente en el caso de embarcaciones fluviales que arriban y zarpan, hacia y desde el puerto de Iquitos.

Si tuviéramos que caracterizar al usuario promedio del servicio de transporte fluvial ésta sería varón, mayor de edad, con secundaria completa y en una situación de pobreza; es decir, un sector de la sociedad con alto grado de vulnerabilidad e indefensión[5]

De todo ello, se desprende la gran informalidad que existe en la actividad del transporte fluvial en el departamento de Loreto, y que los incentivos para la atracción de inversiones que propone la Ley 27037, Ley de Promoción de la Inversión en la Amazonía, no cumplen su finalidad, simplemente porque se obvió incluir a esta actividad dentro de los alcances de dicha normativa, siendo precisamente la actividad del cual dependen todas las demás, convirtiéndose así, en una de las actividades económicas más olvidadas y dejadas a la deriva; sin desconocer por supuesto, que hay otros factores que también retrasan la reactivación de estas actividades.

El Estado, a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, con el ánimo de enfrentar esta problemática, viene implementando políticas de subvención, solo al transporte de pasajeros, mediante la modalidad de los Ferris que cubren la ruta, Iquitos-Santa Rosa y viceversa, lo cual beneficia a un número muy reducido de pasajeros y no da la sostenibilidad del mismo; porque no busca interesar al sector privado, como por ejemplo con el otorgamiento de ciertos beneficios tributarios que lo motiven a invertir, y así dejar la dependencia de este subsidio.

[5] Servicio de Transporte Fluvial en la Región Loreto: Entre Escila y Caribdis. José Enrique Reátegui Ríos.

Planteamiento legislativo

Para contribuir en la reversión de esta situación problemática, se plantea incluir a la actividad del transporte fluvial de carga y pasajeros del departamento de Loreto, en el beneficio tributario del pago del 5% como Impuesto a la Renta correspondiente a rentas de tercera categoría, junto a otras actividades como: agropecuaria, acuicultura, pesca, turismo, así como las actividades manufactureras vinculadas al procesamiento, transformación y comercialización de productos primarios provenientes de las actividades antes indicadas y la transformación forestal, siempre que dichas actividades se realicen en la zona. Además de ello, la inclusión del transporte fluvial coadyuvará a dinamizar la promoción de las otras actividades antes indicadas.

Por lo antes expuesto se propone la modificación del numeral 12.2 del Artículo 12 de la Ley 27037, Ley de Promoción de la Inversión en la Amazonía, conforme al siguiente detalle:

TEXTO ACTUAL del numeral 12.2 del Artículo 12 de la Ley 27037, Ley de Promoción de la Inversión en la Amazonía	TEXTO NUEVO del numeral 12.2 del Artículo 12 de la Ley 27037, Ley de Promoción de la Inversión en la Amazonía
Por excepción, los contribuyentes ubicados en el departamento de Loreto, Madre de Dios y los distritos de Iparia y Masisea de la Provincia de Coronel Portillo y las Provincias de Atalaya y Purús del departamento de Ucayali, dedicados principalmente a las actividades comprendidas en el numeral 11.1 del Artículo 11, así como las actividades de extracción forestal, aplicarán para efectos del Impuesto a la Renta correspondiente a rentas de tercera categoría, una tasa del 5% (cinco por ciento).	Por excepción, los contribuyentes ubicados en el departamento de Loreto, Madre de Dios y los distritos de Iparia y Masisea de la Provincia de Coronel Portillo y las Provincias de Atalaya y Purús del departamento de Ucayali, dedicados principalmente a las actividades comprendidas en el numeral 11.1 del Artículo 11, así como las actividades de extracción forestal, aplicarán para efectos del Impuesto a la Renta correspondiente a rentas de tercera categoría, una tasa del 5% (cinco por ciento). ***"Esta tasa también será aplicable a los contribuyentes ubicados únicamente en el departamento de Loreto que tengan como actividad el transporte fluvial de carga y pasajeros, dentro del departamento o con origen o destino los puertos de toda la Amazonía"***

Antecedentes legislativos

Se pudo evidenciar que existe un proyecto de Ley consignado con el N° 1809/2021-CR, Ley que Promueve Medidas para Reactivar el Transporte Fluvial en el Departamento de Loreto en el Marco de la Emergencia por la Pandemia del COVID-19, del Grupo Parlamentario Alianza para el Progreso.

Dicho proyecto, si bien busca reactivar el transporte fluvial de carga y pasajeros en el departamento de Loreto, se orienta a hacerlo mediante su incorporación al Régimen Especial del Impuesto a la Reta; mientras que, la presente iniciativa busca incluirlo en los beneficios de la Ley 27037, Ley de Promoción de la Inversión en la Amazonía, con lo que se piensa vincularlo con los beneficios tributarios de las otras actividades otorgadas al departamento de Loreto.

III. EFECTO DE LA NORMA PROPUESTA SOBRE LA LEGISLACIÓN NACIONAL

La presente iniciativa tiene efecto en la Ley N° 27037, Ley de Promoción de la Inversión en la Amazonía, específicamente en el numeral 12.2 del artículo 12, mediante el cual se propone incorporar a la actividad del transporte fluvial de carga y pasajeros, en la aplicación de la tasa del 5% del Impuesto a la Renta.

IV. ANÁLISIS COSTO-BENEFICIO

El alto grado de informalidad reinante en la actividad de transporte fluvial de carga y pasajeros en el departamento de Loreto, hace que la tributación de la misma sea muy reducida; por lo que, establecer un beneficio que les motive a formalizarse, hará que se mejore la calidad de este servicio fundamental en la Amazonía y por ende redundará en una mejora de la recaudación tributaria.

La calidad del servicio contribuirá también a reducir esas enormes pérdidas de las personas natrales o jurídicas que transportan sus productos, generadas por la informalidad imperante de no tener fecha cierta de los zarpes y llegadas, lo cual incrementa los costos en una región aislada del departamento, donde el 90% de su transporte es fluvial.

El Estado, a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, viene subvencionando el transporte de pasajeros mediante la modalidad de los Ferris que cubren la ruta, Iquitos--Santa Rosa y viceversa, lo cual bien podría en lo sucesivo interesar al sector privado, con ciertos beneficios tributarios que lo motiven a invertir, para dejar la dependencia de este subsidio.

El incluir a la actividad del transporte fluvial de carga y pasajeros con la tasa del 5% del Impuesto a la Renta, generará un efecto de cadena de reactivación a las demás actividades económicas que ya gozan de este beneficio en el departamento de Loreto, como es el caso de las actividades: agropecuaria, acuicultura, pesca, turismo, así como las actividades manufactureras vinculadas al procesamiento, transformación y comercialización de productos primarios provenientes de las actividades antes indicadas y la transformación forestal, siempre que dichas actividades se realicen en la zona.

V. RELACIÓN CON LA AGENDA LEGISLATIVA Y LAS POLÍTICAS DE ESTADO DEL ACUERDO NACIONAL

La iniciativa responde a la Agenda Legislativa para el periodo anual de sesiones 2022-2023, alineado al Acuerdo Nacional en la Política de Estado N° 18, según detalle:

AGENDA LEGISLATIVA PARA EL PERÍODO ANUAL DE SESIONES 2022-2023		
ACUERDO NACIONAL		TEMAS / PROYECTOS DE LEY
OBJETIVOS	POLÍTICAS DE ESTADO	
III COMPETITIVIDAD DEL PAÍS	18. BÚSQUEDA DE LA COMPETITIVIDAD, PRODUCTIVIDAD Y FORMALIZACIÓN DE LA ACTIVIDAD ECONÓMICA	72. MEDIDAS PARA PROMOVER LA PRODUCTIVIDAD, COMPETITIVIDAD Y EL DESARROLLO ECONÓMICO

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

Nos comprometemos a incrementar la competitividad del país con el objeto de alcanzar un crecimiento económico sostenido que genere empleos de calidad e integre exitosamente al Perú en la economía global. La mejora en la competitividad de todas las formas empresariales, incluyendo la de la pequeña y micro empresa, corresponde a un esfuerzo de toda la sociedad y en particular de los empresarios, los trabajadores y el Estado, para promover el acceso a una educación de calidad, un clima político y jurídico favorable y estable para la inversión privada, así como para la gestión pública y privada. Asimismo, nos comprometemos a promover y lograr la formalización de las actividades y relaciones económicas en todos los niveles.