



LOS HECHOS QUE MARCARON EL COMERCIO EXTERIOR EN EL 2018

Las disputas comerciales entre EE.UU. y China, la nueva tasa del *drawback* y la modificación del ISC figuran entre los eventos más relevantes a nivel global y local.



DR. CARLOS POSADA

Director ejecutivo
Instituto de Investigación y
Desarrollo de Comercio Exterior
Cámara de Comercio
cposada@camaralima.org.pe

El Instituto de Investigación y Desarrollo de Comercio Exterior hace un recuento de los hechos más saltantes en cuanto al comercio internacional en el mundo y en el Perú. Conozca el impacto que genera cada uno de ellos.

EE.UU. IMPONE ARANCELES

Durante el 2018, EE.UU. ha denunciado las cuestionables conductas comerciales de China. Si bien todos los años los países de occidente han denunciado este tipo de prácticas comerciales, es la primera

vez que una administración de EE.UU. lleva la palabra a la acción y decide imponer aranceles a las importaciones de productos originarios de China.

Ello se dio en primer término por montos limitados, pero que conforme se verificó la respuesta en forma de retaliación comercial por parte de las autoridades chinas, ha escalado a tal nivel que a diciembre de este año las propias autoridades estadounidenses indican que se han impuesto aranceles a los productos chinos por un monto total de importaciones de US\$50 mil millones. Los productos afectados son muy variados, identificándose



entre ellos los chips semiconductores, necesarios para la fabricación de televisores, computadoras, celulares y vehículos, así como artículos de la industria plástica, hasta reactores nucleares. Este tipo de acciones, al ser respondidas inmediatamente por las autoridades chinas (imposición de aranceles para los productos de los sectores agrícola y automotor estadounidenses, entre otros en menor medida), originan un clima global de incertidumbre que perjudica, en primer lugar, a los exportadores de los productos afectados en ambos países. Pero en segundo término, afectan a las empresas proveedoras de los productos intermedios, partes y piezas utilizadas para la fabricación de dichos productos afectados.

Esto obligará, eventualmente, a un traslado de mercado, lo cual no necesariamente podrá ser absorbido por el resto del mundo. También podría observarse en los siguientes meses y años un traslado en los puntos

de fabricación, pero esto no será un proceso inmediato.

Las conversaciones sostenidas por los líderes de ambos países, con ocasión de la reunión anual del G-20, despertaron esperanzas de un alto, ya que se habló de la posibilidad de una tregua por un lapso de 90 días y los negociadores de ambos bandos ya hablan de una reducción en los aranceles elevados por parte de China sobre los vehículos de origen estadounidense, que los igualaría a aquellos aplicados a los vehículos de otras partes del mundo.

LA IMPORTACIÓN DE VEHÍCULOS SE REDUJO TRAS LOS CAMBIOS EN EL IMPUESTO SELECTIVO AL CONSUMO

En esencia, la prolongación de esta guerra comercial entre las principales potencias económicas podría tener efectos negativos a más actores.

TASA SE REDUCE A 3%

A partir del 1 de enero del 2019, la tasa de Restitución de Derechos Arancelarios, más conocida como *drawback*, bajará al 3% de acuerdo a lo dispuesto en el numeral 1.2 del artículo 1° del Decreto Supremo N°282-2016-EF. Esta reducción en el porcentaje impactará en forma directa en los exportadores del macrosector no tradicional, en especial de los sectores de la agroexportación, confecciones, maderas y manufacturas diversas, etc. En tal sentido, resulta necesario que las autoridades del Poder Ejecutivo, en especial las del Ministerio de Economía y Finanzas, tengan en consideración el impacto que la aplicación de esta nueva tasa pudiera tener en los exportadores y cómo esto podría repercutir en la

recaudación y la generación de empleos directos e indirectos, como ya ocurrió en enero del 2016, cuando por una disposición del Gobierno de Humala se redujo la tasa del 4% al 3% y que el Gobierno de Pedro Pablo Kuczynski, a mediados de octubre del 2016, corrigió.

Debemos hacer presente que el monto anual de devolución por concepto del *drawback* ha bajado paulatinamente desde el 2014 hasta el 2016 y es recién en el 2017 cuando mostró una ligera elevación que tal vez se mantenga este año. Pese a ello, siempre es necesario tener en cuenta que el monto máximo de devolución del *drawback* apenas llegará a los US\$310 millones, mientras que el valor total exportado se calcula que llegará al menos a los US\$47 mil millones en el 2018, por lo que el nivel de afectación a la recaudación es mínimo.

Como se puede apreciar del cuadro N°1 adjunto, la reducción de la tasa del *drawback* programada en los últimos años y el mayor escrutinio que las autoridades de la Sunat realizan sobre las solicitudes de acogimiento, marcan claramente una tendencia a la baja.

EFFECTOS DEL ISC

El 9 de mayo pasado, el Poder Ejecutivo dispuso la modificación de las tasas correspondientes al Impuesto Selectivo al Consumo (ISC) a varios productos, entre ellos a los vehículos, estableciendo tasas diferenciadas.

Así, se establecieron tasas del 10% del ISC para vehículos que funcionan a gasolina, del 20% para aquellos que funcionan a diésel y del 40% para los vehículos usados impulsados con diésel. Sin embargo, también se establecieron excepciones para aquellos vehículos impulsados por electricidad, gas y para vehículos híbridos. El efecto de la medida no ha sido el esperado, observándose una disminución del orden del 31% en el valor de las

importaciones de los vehículos entre junio y noviembre del 2018 (US\$1.183 millones), en comparación a similar periodo del 2017 (US\$1.722 millones).

Es más, existen vehículos que han dejado de importarse de un año a otro, como: i) los destinados al transporte de un máximo de 16 personas, incluido el conductor, ii) los que poseen motor de émbolo o pistón alternativo, de encendido por chispa, para el transporte de personas, de cilindrada superior a 1.000 cm³ pero inferior o igual a 1.500 cm³, iii) coches ambulancias, celulares y mortuorios, con motor de émbolo o pistón, de encendido por compresión (diésel o semidiésel), de cilindrada superior a 2.500 cm³, iv) vehículos para el transporte de mercancías, con motor de émbolo o pistón, de encendido por chispa, de peso total con carga máxima inferior o igual a 6,2 toneladas (t), y vehículos para el transporte de mercancías, con motor de émbolo o pistón, de encendido por chispa, de peso total con carga máxima superior a 6,2 t, pero inferior o igual a 9,3 t.

A su vez, observamos vehículos que han descendido en su importación hasta un 70%, como son los de las

categorías: i) demás vehículos ensamblados, con motor de émbolo o pistón, de encendido por compresión (diésel o semidiésel), de cilindrada superior a 2.500 cm³ y ii) los demás vehículos para el transporte de mercancías, con motor de émbolo o pistón, de encendido por compresión (diésel o semidiésel), de peso total con carga máxima inferior o igual a 5 t.

EL BREXIT AFECTARÍA EL INTERCAMBIO COMERCIAL ENTRE REINO UNIDO Y EL PERÚ

En definitiva, queda en evidencia que el objetivo de la norma, desde el punto de vista de la recaudación, no habría tenido el efecto esperado por las autoridades. Además, se sabe de información de la Asociación Automotriz del Perú que han venido aumentando las importaciones de autos usados impulsados a gas, provenientes de algunos países asiáticos, lo cual, desde el punto de vista ambiental, no era el objetivo de la norma.

TARIFAS BRITÁNICAS

La primera ministra británica, Theresa May, propone tener la libertad para establecer sus tarifas aduaneras sobre las mercancías que lleguen al país. Mediante una sofisticada tecnología se determinará por adelantado el destino final de los artículos. A los que se queden en suelo británico se les aplicarán las tarifas británicas, que variarán según los acuerdos bilaterales a los que se llegue con cada país.

Por su parte, aquellos cuyo destino final sea la Unión Europea, se les aplicarán las tarifas comunitarias que serán recaudadas por la Hacienda británica y posteriormente devueltas a Bruselas. Esta propuesta está pendiente de aprobación por el parlamento británico, pero en el supuesto de que sea aprobado y puesto en marcha, lo más probable es que afecte el intercambio comercial con el Perú. Hay que tomar en cuenta que son varios los productos que nuestro país exporta a este mercado, tales como oro, óxido de zinc, estaño, paltas, espárragos, uvas frescas, café, arándanos, mandarinas y mangos.

DEVOLUCIÓN DE TRIBUTOS POR FECHA DE SOLICITUD, SEGÚN RÉGIMENES, 2002 - 2018 (Millones de soles)

Concepto	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018 A Octubre
Total	7.656	7.947	9.602	10.972	11.468	11.094	11.429	14.672	15.901	13.494
Tributos Internos	6.601	6.845	8.853	10.149	10.664	9.986	10.503	13.926	14.979	12.602
Devolución por exportación	3.819	4.688	6.119	5.815	6.465	6.039	6.009	9.985	10.446	8.130
Régimen de Recuperación Anticipada del IGV	993	555	562	2.173	2.002	1.412	1.509	785	227	229
Pago en exceso o indebido 1/	767	554	830	442	667	1.086	1.442	1.838	3.107	2.703
Reintegro tributario	70	76	91	86	82	74	83	91	111	95
Devolución de oficio	2	2	16	170	139	122	203	165	222	424
Donaciones	49	47	49	41	35	32	32	32	25	26
Misiones Diplomáticas	10	6	8	9	5	7	4	7	5	6
Saldo de Documentos Cancelatorios del Tesoro Público	0	0	1	0	1	1	1	1	0	0
Régimen de Retenciones del IGV 2/	386	431	481	672	506	282	142	180	115	130
Régimen de Percepciones del IGV 3/	245	264	354	440	368	367	342	402	311	288
Otros SUNAT 4/	260	221	344	299	392	565	737	440	409	572
Tributos Aduaneros	1.054	1.102	749	824	804	1.108	926	745	922	892
Beneficio de Restitución Arancelaria - Drawback	898	1.014	655	724	796	1.027	807	619	838	574
Convenio Perú-Colombia y Ley de Amazonía 5/	39	34	40	57	5	39	45	37	43	36
Pago en exceso o indebido 6/	117	53	53	42	3	42	74	90	40	283

Fuente: SUNAT / Banco de la Nación