

TRIBUTACION EN EL TRANSPORTE INTERNACIONAL

AUTOR: MARIBEL GONZALEZ MORENO

Publicado en:



Su Consultor Jurídico Tributario Via Web

INDICE

DEDICATORIA.....

AGRADECIMIENTO.....

INTRODUCCION.....

CAPITULO 1

ASPECTOS GENERALES SOBRE EL TRATAMIENTO DEL IMPUESTO
SOBRE LA RENTA DEL TRANSPORTE
INTERNACIONAL.....

A. Principio de Territorialidad.....

B. Aplicación del Impuesto sobre la renta Decreto –Ley No. 27 de 23 de
Septiembre de 1960.

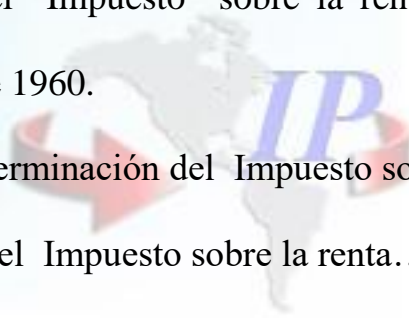
C. Forma de Determinación del Impuesto sobre la renta.....

D. Tratamiento del Impuesto sobre la renta.....

E. Rentas Obtenidas del Transporte Internacional.....

F. Crédito Fiscal del Impuesto sobre la renta para empresas de Transporte
Internacional.....

G. Comercio Marítimo y el Impuesto sobre la renta.....



CAPITULO II

TRATAMIENTO ACTUAL TRIBUTARIO DEL TRANSPORTE INTERNACIONAL

- A. El transporte Aéreo de Pasajes Local e Internacional.....
- B. Exentos de Impuesto de Transferencia de Bienes Mueble y servicios (ITBMS).....
- C. Impuesto Sobre la renta actual del Transporte Marítimo Internacional...
- D. Convenio de Doble Imposición- Tratamiento que se asigna a las rentas o ingreso generados por actividades de Transporte Internacional (marítimo y aéreo)
- E. De la Dirección General de Ingreso- Transporte Internacional.....

CAPITULO III

IMPACTO-BENEFICIO DEL TRANSPORTE INTERNACIONAL-PANAMA.....

- A. Crecimiento del Transporte en Panamá.....
- B. Facilidad de Transporte y Comunicación.....
- C. Análisis actual del Transporte Internacional-Panamá.....
 - 1. Transporte Aéreo.....

2. Transporte Marítimo.....

3. Transporte Terrestre.....

D. Proyecciones del Transporte Aéreo en Panamá (COPA AIR LINES)

CAPITULO IV

ACTUALIZACION DEL IMPUESTO SOBRE LA RENTA EN EL TRANSPORTE INTERNACIONAL MODIFICADO POR EL DECRETO EJECUTIVO 98 DEL 27 DE SEPTIEMBRE 2010

A. Impuesto Sobre la Renta

B. Rentas Exoneradas

C. Forma de Determinación el Impuesto

Conclusión.....

Recomendación.....

Bibliografía.....

Anexos.....



DEDICATORIA

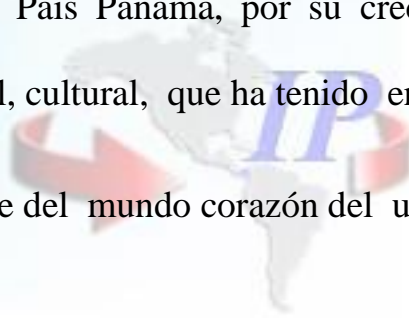
Este trabajo es dedicado a toda mi familia en general a mi Padre y Hermanos, por todo su apoyo incondicional y por animarme cada día a crecer y educarme permanentemente como profesional.

A mi madre, señora fiel, transparente por su inalcanzable amor, se lo dedico con todo mi corazón y cariño por amarme y creer en mí siempre.

A todas la personas que me orientaron, me colaboraron, me apoyaron al culminar con este trabajo.

A mi bello País Panamá, por su crecimiento y desarrollo económico, político, social, cultural, que ha tenido en los últimos años.

Panamá puente del mundo corazón del universo.



AGRADECIMIENTO

Al final de este proceso, es importante mirar atrás y ver como hay personas e instituciones a las que debo agradecer hoy.

AL señor todo poderoso, Dios, quien es el único Rey de Reyes que te comprende, que te escucha, que te habla, en esos momentos de aflicción para nunca desfallecer en mi esfuerzo.

A todos y cada uno de mis compañeros de la Maestría por ser tan excelentes compañeros y amigos, por su noble comprensión y estar siempre a la orden para cualquier consulta tributaria. Por ser un grupo unido desde el principio hasta el final, siempre los recordare con mucho amor y cariño.

Algunas instituciones públicas y privadas han sido activos participes de este estado y sin su valiosa ayuda, no hubiese sido posible la realización de este trabajo.

A la Universidad Especializada del Contador Público Autorizado (UNESCPA) por su ardua tarea de querer formar excelentes profesionales de Maestría en Tributación.

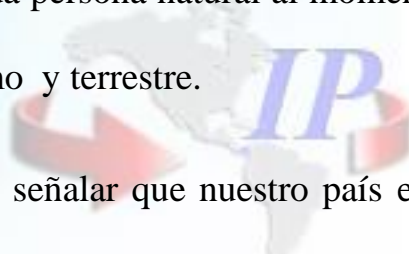
Muchas gracias,

INTRODUCCIÓN

El tema que trata este trabajo es sobre la tributación del transporte internacional, el alcance de este trabajo es poder presentarles los aspectos relevantes sobre los Impuestos tributarios al que está expuesto el transporte internacional, y no solo los es impuesto sino también los cambios que ha sufrido el transporte internacional en cuanto a leyes, decretos, código convenios etc., desde el año de 1953 hasta nuestros días.

El interés sobre este tema del transporte internacional es dejar plasmado los cambios existentes en nuestras leyes actuales tributarias, cambios que nos afecta no solo a las empresas jurídicas dedicada a esta actividad, sino también a toda persona natural al momento de considerar el servicio ya sea aéreo, marítimo y terrestre.

Es importante señalar que nuestro país está en vía de desarrollo económico político y social, por ende los cambio que se darán para los próximo años venideros serán mayores, en temas tributarios y fiscales, todos nosotros los ciudadanos panameños tenemos que estar informados, preparados, capacitados para poder comprender y analizar estos temas, por eso, de mi



interés de poder, presentarle el presente trabajo sobre la tributación del transporte internacional.

Además de lo anterior, el tema es de gran importancia y vigencia como lo demuestra el hecho de que actualmente el Gobierno se encuentra estudiando el tema de los convenios y tratados. Y de alguna manera u otra implica para Panamá fuente de ingreso, lo cual trae consigo desarrollo para nuestro país.



CAPITULO I

ASPECTO GENERALES SOBRE EL TRATAMIENTO DEL IMPUESTO SOBRE LA RENTA AL TRANSPORTE INTERNACIONAL

A. PRINCIPIO TERRITORIALIDAD

La Territorialidad es el más común de todos los factores de conexión. Un estado tiene la autoridad hasta por derecho natural, de gravar todos los enriquecimientos que ocurran dentro de su territorio o jurisdicción. Así independientemente de otros factores que hayan coadyuvado al sujeto pasivo para la obtención de su enriquecimiento , el solo hecho de que este se haya iniciado, producido, generado, o causado en el territorio de determinado Estado o país, ya es un elemento o circunstancia natural para determinar que ese país tiene derecho a gravar tal enriquecimiento. La gravabilidad de los enriquecimientos de origen territorial o en la “Fuente” es además una consecuencia lógica y natural del principio de soberanía política de que están dotados los estados modernos.

El artículo 694 del Código Fiscal señala los siguiente:

“Es objeto de este impuesto la renta gravable que se produzca, de cualquier fuente, dentro del territorio de la República de Panamá sea cual fuere el lugar donde se perciba.

Contribuyente, tal como se usa el término en este Título, es la persona natural o jurídica, nacional o extranjera que percibe la renta gravable objeto del impuesto.

Se considerará producida dentro del territorio de la República de Panamá, la renta proveniente del trabajo personal.

Conforme al principio de territorialidad, se considerará producida dentro del territorio de la República de Panamá, la renta proveniente del ejercicio de profesiones, oficio y toda clase de prestaciones de servicio efectuados por personas naturales dentro del Territorio de la República.

Se considerará producida dentro del territorio de la República de Panamá, la renta recibida por personas naturales o jurídicas domiciliadas fuera del territorio de la República de Panamá, producto de cualquier servicio o acto, documentado o no, que beneficie a personas naturales o jurídicas, nacionales o extranjeras, ubicadas dentro de la República de Panamá.”¹

¹Decreto Ejecutivo 170 del 27 de Octubre 1993, artículo 694 párrafo 1-1-A-1-B

El principio de Territorialidad o de la fuente somete a impuesto a aquellos ingresos generados dentro del territorio del estado o considerados de fuente nacional según la definición que establezca cada legislación tributaria, con independencia de la nacionalidad, el domicilio o el lugar de residencia del contribuyente. Bajo este principio se somete a imposición a cada persona que haya obtenido cualquier tipo de renta o enriquecimiento en su territorio o en cuyo territorio existió su disponibilidad jurídica y económica.

EL Principio territorial o de la fuente tiene justificación desde el punto de vista económico y social y señala el derecho que tiene el Estado de gravar las rentas y el enriquecimiento que se produjo dentro de su economía, dado que su obtención solo fue posible gracias a las condiciones políticas, sociales, económicas y jurídicas existentes en ese país y a cuyo sostenimiento y mantenimiento es justo que su beneficiario aporte una contribución.

El criterio territorialidad es usado en mayor o menor grado por todos los países del mundo, para gravar los enriquecimientos que se producen en su territorio. Este es el criterio que hace unos años era el más aceptado y generalizado en Latinoamérica, fundamentado principalmente en el hecho de que estos países eran y algunos todavía lo son preponderantemente

importadores de capital. Por la sencillez del sistema, este resultaba el de más fácil administración.

Pero produce una distorsión por razones de tipos fiscal en el libre juego a nivel internacional de los capitales, del trabajo y de la técnica y perjudica, en consecuencia, la distribución internacional de los diferentes tipos de recursos. Esto significa que los país que goza de la tecnología, inversión y servicios, la aprovechara en aquellos países en donde el tratamiento tributario no lo afecte, y no invertirá en aquellos países que apliquen criterios distintos a los suyos para gravar sus rentas.

Este sistema de renta territorial atiende al principio de neutralidad en la importación de capitales, esto es, que con independencia de la procedencia de capital este estará gravado de forma igual en el territorio donde se origina, lo cual se traduce en la consagración de no discriminación en el tratamiento fiscal de la renta, es decir tanto a los nacionales como a los extranjeros se les consagra el mismo régimen tributario para sus inversiones, independientemente que sean gravados en su país de origen por razón del mismo hecho generador.

B. APLICACIÓN DEL IMPUESTO SOBRE LA RENTA -DECRETO LEY No. 27 de 23 DE SEPTIEMBRE DE DE 1960. AL TRANSPORTE-COMERCIO INTERNACIONAL

Para este año de 1960 el Código Fiscal expuso que las empresas de transporte no expedirían pasajes o harán reservaciones algunas a las personas a que se refiere este artículo a menos que acrediten estar a Paz y Salvo por razón del impuesto o que medie autorización expresa al respecto de la Administración General de Rentas Internas. Para estos años la Dirección General de Ingresos era llamada Administración General de Rentas Internas.

Entonces podemos decir que el artículo señala que en los casos en que las personas vengan al país mediante contrato con una persona natural o jurídica establecida en Panamá, ésta será responsable del pago del impuesto sobre la renta y no se impedirá la salida al exterior de la persona contratada. Cualquiera persona llámese persona natural o jurídica que pise suelo panameño y obtenga renta de fuente panameña debe pagar el impuesto sobre la renta como lo señala la ley, Y este pago se hará dentro del término de diez días a contar desde la salida de la persona contratada, y su omisión será considerada defraudación Fiscal.

Para el tratamiento de las empresas de comercio internacional que obtengan rentas de operaciones interiores se calculará y se pagará la totalidad del impuesto sobre la renta que sea liquidado de acuerdo a la tarifa de 1954 señalada en el artículo 701 del Código Fiscal. Ver anexo 1 tarifa combinada.

Las personas o empresas dedicadas al comercio internacional pagaran el impuesto sobre la renta tal como se señala anteriormente sobre la base de la tarifa de 1954 establecida en el segundo párrafo del Artículo 701 del Código Fiscal y de acuerdo con las modalidades que se establece en el Artículo 710 .

“Artículo 701.-La renta gravable obtenida por el contribuyente durante los años inmediatamente anterior al de 1953, estará sujeta al siguiente impuesto, el cual se liquidará y cobrará anualmente, de acuerdo la tarifa progresiva combinada.”²

C. FORMA DE DETERMINACIÓN DEL IMPUESTO SOBRE LA RENTA DEL TRANSPORTE INTERNACIONAL

La forma o manera de determinar el Impuesto sobre la renta al Transporte Internacional, lo encontramos en el artículo 121 del Decreto Ejecutivo 170 del 27 de Octubre de 1993. Y en el Texto del artículo conforme fue

² Código fiscal de 1962 artículo 704. Edición dirigida por Ramón Fábrega

modificado por el artículo 1 del Decreto Ejecutivo N° 437 del 19 de octubre de 1994. Gaceta Oficial N° 22.659 de 8 de noviembre de 1994.

Tal como lo señala el artículo 121 reza lo siguiente:

“Salvo la exoneración prevista en el literal e) del artículo 708 y el literal b) del párrafo dos del artículo 694 del Código Fiscal, se consideran de fuente panameña, independientemente del lugar de constitución o domicilio, los ingresos obtenidos por las empresas de transporte y comunicaciones en la parte que corresponda a los fletes, pasajes, cargas, llamadas telefónicas, télex, fax, o sonidos y otros servicios similares entre Panamá y el exterior o viceversa.

Son de fuente panameña los ingresos obtenidos de las empresas de transporte internacional tales como los fletes, pasajes, carga y otros servicios indistintamente de sus leyes o ordenamiento jurídico al cual pertenezca.

Estos contribuyentes tendrán la opción de considerar como renta neta gravable de las operaciones mencionadas en este artículo, el diez por ciento (10%) del valor bruto de los ingresos recibidos por tales operaciones o determinar su renta neta gravable de acuerdo con las normas generales del Código Fiscal y de este Decreto.

De las operaciones de flete, pasajes, carga los contribuyentes dedicados a esta actividad están autorizados estimar o calcular el diez por ciento (10%) del valor bruto de los ingresos recibidos.

Salvo en el caso de las Empresas de Transporte aéreo en donde el porcentaje aplicable será de tres por ciento (3%) del valor bruto de los ingresos recibidos o determinar su renta neta gravable de acuerdo con las normas generales del Código Fiscal y de este Decreto.

Para los efectos de determinar el valor bruto de los ingresos, de las empresas de transporte aéreo, se tomará en cuenta la cantidad de kilómetros o millas recorridos dentro de la jurisdicción de la República de Panamá desde el exterior o viceversa.”³

Las empresas de transporte internacional del total de los ingresos brutos recibidos tendrán que aplicar el tres por ciento (3) o de lo contrario podrán determinar sus renta neta gravable como lo señala el código fiscal.

³ Decreto Ejecutivo No.437 del 19 de Octubre de 1994

C. TRATAMIENTO DEL IMPUESTO SOBRE LA RENTA EN EL TRANSPORTE INTERNACIONAL

Dentro del ordenamiento jurídico Panameños, los criterios adoptados para determinar que rentas son gravadas con el impuesto sobre la renta, desbordan en su aplicación la territorialidad en el origen del ingreso (fuente productora) y la nacionalidad del contribuyente, e inclusive establecen casos específicos en los que, aun sin consideración de los criterios generales, ciertas rentas son calificadas previa y taxativamente como ingresos de fuente Nacional y Extranjera.

Estos criterios aunque son altamente convenientes para el país como herramienta para controlar la elusión y evasión internacional, entendiéndose como elusión y evasión fiscal lo siguiente:

“La elusión fiscal es la pieza clave de la planificación fiscal. Representa el aprovechamiento de los recursos legales disponibles para conseguir la mínima carga fiscal o para diferir en el tiempo su impacto. Además, permite al contribuyente evitar que se realice el hecho imponible, con el fin de no pagar los tributos o abaratar los costos tributarios, procurando para ello forzar alguna figura jurídica establecida en las leyes. Eludir es perfectamente legal y se combate con un análisis económico de los hechos que permita al auditor

determinar la verdadera naturaleza de las operaciones realizadas por los agentes económicos para evitar el pago de los impuestos.

La evasión fiscal consiste en sustraer la actividad al control fiscal y, por tanto, no pagar impuestos. Por lo tanto se configura como una figura delictiva, ya que el contribuyente no cumple con sus obligaciones tributarias, convirtiendo su conducta en una infracción que debe ser sancionada. Intenta reducir los costos tributarios, utilizando para ello medios ilícitos y vedados por las leyes, como el contrabando, fraude, etc. contra los que las autoridades deben luchar con todos sus medios legales para conseguir recuperar los ingresos perdidos.

La evasión fiscal es un delito que existe desde los tiempos en que el tributo, nombre que se le dio al impuesto antiguamente, era considerado como un símbolo de sumisión del vasallo a su señor y que era percibido en forma arbitraria, atrayendo como consecuencia que fuese fuertemente repudiado.”⁴

Estos criterios propician un doble imposición internacional en la medida en que, si se analizan en detalle, encontraremos que con ellos se extiende el ejercicio del poder impositivo del Estado más allá de sus fronteras y de sus nacionales, circunstancia que prepara el terreno para que el poder impositivo Panameño sea ejercido sobre una misma renta sometido a un gravamen

⁴ Economista Brasileño-Antonio Alberto Sampaio significado de alusión -evasión

homologo por otro país que también pretende ejercer su soberanía fiscal legítimamente de acuerdo con su ordenamiento jurídico tributario.

Aunque nuestro ordenamiento prevé mecanismos internos para controlar este fenómeno en ocasiones estos parecen insuficiente e incluso limitativo frente a la rápida y masiva globalización de la economía.

D. RENTAS OBTENIDAS DEL TRANSPORTE INTERNACIONAL

Todos los ingresos que se obtiene por las empresas de transporte internacional en la parte que corresponde a los fletes, pasajes, cargas y otros servicios cuyo origen o destino final sea la República de Panamá, independientemente del lugar de constitución o domicilio. Se considerará renta gravable producida dentro del territorio de la República de Panamá.

Los ingresos derivados de fletes, pasajes y servicios a pasajeros o carga en tránsito en el territorio de la República de Panamá no se consideran renta gravable.

En esta parte señalamos que los fletes, pasajes y servicios e pasajeros o carga que está en tránsito dentro de suelo panameño no es considerado o no computa para el impuesto sobre la renta.

No se consideraran renta gravable producida dentro del territorio de la República de Panamá los ingresos derivados de pasajes marítimos y otros servicios cuando sean obtenidos por empresas internacionales operadas de barcos cruceros que tengan su base de puerto de cruceros o home port en la República de Panamá.

Los pasajes marítimos obtenidos como ingresos de empresas internacionales, no serán computable para el impuesto sobre la renta .

E. CRÉDITO FISCAL DEL IMPUESTO SOBRE LA RENTA DEL TRANSPORTE INTERNACIONAL

Toda empresas en Panamá dedicadas al transporte internacional haciendo como referencia lo que trata el literal c del parágrafo 1 del artículo 694 del Código Fiscal podrán aplicar como crédito del impuesto sobre la Renta, el importe que por este concepto hayan pagado en el extranjero, respecto a la parte que corresponde a los fletes, pasajes, cargas y otros servicios provenientes del exterior, considerados, como ingresos gravables en Panamá. No obstante, los importes que así se consideren como crédito de impuesto sobre la Renta, no podrán ser considerados como créditos de arrastre en los siguientes periodos fiscales, ni podrán ser objeto de devolución.

Entonces podemos decir que existe ventajas para el transporte internacional ya que se puede aplicar el crédito que hayan pagado en cualquier país del mundo con relación a los fletes , pasajes y carga y cualquier otro servicios que forme parte de la renta gravada en la República de Panamá. El contribuyente debe tener presente que este crédito no se computara para periodos de arrastres y tampoco podrán considéralos como objetos de devolución.

F. COMERCIO MARITIMO Y EL IMPUESTO SOBRE LA RENTA

En el comercio marítimo podemos mencionar que no causara el impuesto sobre la renta lo siguiente:

Toda renta que su naturaleza sea del comercio marítimo internacional de lo que proviene directamente de las rentas de naves tal como lo señala el artículo 708 del Código Fiscal inscritas legalmente en Panamá, aun cuando los contratos de transporte de celebren en el país, salvo lo previsto en el literal e del Parágrafo 1 del artículo 694 del presente Código Fiscal señala:

Se considerará producida dentro del territorio de la República de Panamá, la renta proveniente del trabajo personal cuando consista en sueldos y otras remuneraciones que el Estado abone a sus representantes diplomáticos o

consulares o a otras personas a quienes encomienda la realización de uniones fuera del país.

CAPITULO II

TRATAMIENTO ACTUAL TRIBUTARIO DEL TRANSPORTE INTERNACIONAL

A. EL TRANSPORTE AEREO DE PASAJEROS LOCAL E INTERNACIONAL

“El setenta y cinco por ciento (75%) de las sumas recaudadas en concepto de Impuesto de transferencia bienes muebles y servicios (ITBMS) proveniente del transporte aéreo de pasajeros local e internacional, será remitida a la Autoridad de Turismo de Panamá. Toda empresa en Panamá dedicada al transporte internacional tendrá la obligación de hacer la carga tributaria del 7% sobre los pasajeros aéreo local e internacional, recaudación que será entregada a la Autoridad del Turismo para fines de la economía nacional.”⁵

B. EXENTOS DEL IMPUESTO DE TRANSFERENCIA DE BIENES MUEBLES Y SERVICIOS (ITBMS)

⁵ Ley No.8 del 15 de marzo 2010.

Están exentos del impuesto de Transferencia de Bienes muebles y servicios (ITBMS) el Transporte de carga , así como el pasajero, aéreo, marítimo y terrestre.

“Artículo 1057-V parágrafo 8 el numeral 3 del Código Fiscal.⁶

No pagaran el Impuesto de transferencia de bienes muebles (ITBMS) el 7% los servicios de transporte de carga, pasajes aéreo, marítimos y terrestre, No se considerara este servicio marítimo y terrestre para computar como impuesto al transporte internacional

C. IMPUESTO SOBRE LA RENTA ACTUAL DEL TRANSPORTE MARITIMO INTERNACIONAL

Para computar la renta actual del transporte internacional de las empresas dedicadas al transporte marítimo internacional la ley nos señala que, se pagará un adelanto del impuesto sobre la renta a una tasa del uno por ciento (1 %) sobre el monto del flete, y los servicios prestados. Las personas jurídicas y naturales dedicadas a esta actividad podrán considerar el adelanto, como el impuesto único y definitivo, o presentar la declaración de renta tal como lo asignan la norma fiscal, para lo cual tendrán derecho a recibir el crédito fiscal

⁶ Código fiscal artículo 1057-V parágrafo 8

el adelanto deberá ser realizado a más tardar dentro de los quince días calendarios siguientes del mes en que el flete o servicio, fue contratado.

D. CONVENIO DE DOBLE IMPOSICION – TRATAMIENTO QUE SE ASIGNA A LAS RENTAS O INGRESOS GENERADOS POR ACTIVIDADES INTERNACIONAL (MARITIMO Y AEREO)

Los Ingresos que vienen de la explotación de buques y aeronaves en tráfico internacional solo podrán someterse a imposición en el estado contratante en el que este situada la sede de dirección efectiva de la empresa. De igual manera la regla aplica para los beneficio procedentes de la explotación de embarcaciones dedicadas al transporte por aguas interiores. Dicho en otras palabras una aerolínea o naviera dedicadas al tráfico internacional que obtenga ingresos procedentes de la República de Panamá no podría sujetarse a impuestos por las ventas de pasajes o transporte de carga en el otro Estado Contratante siempre que mantenga su sede de dirección efectiva en Panamá. Si la sede de dirección efectiva de una empresa de transporte marítimo o de una empresa de transporte por aguas interiores estuviera adentro de un buque se considerará situada en el Estado contratante donde esté el puerto base del buque, y si no existiera tal puerto base, en el Estado contratante del que sea residente la persona que explota el buque.

E. DE LA DIRECCION GENERAL DE INGRESOS - TRANSPORTE INTERNACIONAL

La Dirección General de Ingresos tiene la convicción, que la aplicación de las leyes fiscales para los efectos de determinar hasta dónde se extiende el territorio nacional, mantiene el criterio económico, de que para los efectos del cálculo de los kilómetros o las millas recorridas por la aeronave para la determinación del impuesto sobre la renta, deben tomarse las 200 millas de mar territorial comprendidas como parte del territorio nacional considerado como la zona económica exclusiva de conformidad con la Ley 38 de 1995 precitada. Ello es con el objeto de gravar con el impuesto sobre la renta el ingreso gravable real obtenido por la explotación de la aeronave dentro de la jurisdicción de la República de Panamá desde el exterior y viceversa, sin considerar por ello que se violentan las disposiciones Constitucionales.

El artículo 121 del Decreto Ejecutivo No. 170 establece textualmente lo siguiente “se consideran de fuente panameña, independientemente de su constitución o domicilio, los ingresos obtenidos por las empresas de transporte internacional en la parte que corresponda a los fletes, pasajes, cargas y otros servicios similares entre Panamá y el exterior y viceversa”. Basándonos en lo previamente expuesto, estarán gravados el proporcional de los ingresos

correspondientes a los servicios señalados cuyo embarque inicial o desembarque final es la República de Panamá, o deberá incluirse la parte correspondiente a viajeros o carga que por razón de cómo está estructurada la ruta de viaje, ingresan temporalmente al país con el ánimo exclusivo y único de seguir o continuar su viaje a otro país en un lapso de pocas horas.”

De conformidad con el artículo 9 del Decreto Ejecutivo No. 170 de 27 de octubre de 1993, es objeto del impuesto sobre la renta toda la renta producida en territorio panameño, independientemente de la nacionalidad, domicilio o residencia del beneficiario, del lugar de celebración de los contratos, del lugar desde donde se pague o se perciba y de quién sea el pagador de la misma.

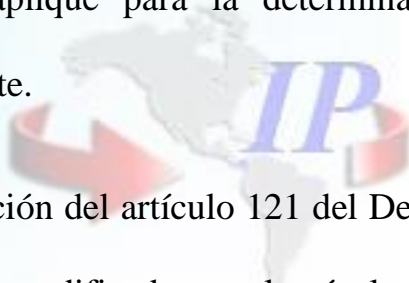
Por su parte el artículo 121 precitado, en donde se establece un procedimiento especial para la determinación del impuesto sobre la renta en el caso de las empresas de transporte internacional, se refiere a los ingresos obtenidos por estas empresas que corresponda a los fletes, pasajes, cargas y otros servicios similares, en la parte que corresponda a Panamá, determinada conforme a este artículo. Esta disposición especial no diferencia en alguna forma el ingreso obtenido, por lo que esta Dirección General de Ingresos considera que para la determinación del impuesto sobre la renta deberá aplicarse la disposición

general incluirse el ingreso bruto que se obtenga producto de sus servicios obtenidos entre Panamá y el exterior y viceversa.

El cálculo del valor bruto de los ingresos recibidos por las operaciones de transporte internacional debe realizarse siempre sobre la base de la distancia recorrida en territorio panameño, independientemente que el impuesto se calcule de acuerdo con las normas generales del Código Fiscal, reglamentadas por el Decreto Ejecutivo No. 170 de 1993.”

En efecto, se establece que para la determinación del valor bruto de los ingresos de las empresas de transporte internacional tomará en cuenta la cantidad de kilómetros o millas recorridos dentro de la jurisdicción de la República de Panamá desde el exterior o viceversa, independientemente de la opción que aplique para la determinación del impuesto sobre la renta correspondiente.

La interpretación del artículo 121 del Decreto Ejecutivo No. 170 de 1993, tal y como quedó modificado por el artículo 1° del Decreto Ejecutivo No. 102 del 30 de octubre de 1996, en lo referente a la determinación del ingreso sujeto a las reglas establecidas en dicha normativa. La Dirección General de Ingresos mantiene el criterio en el sentido de que para la determinación del ingreso bruto por la renta producida dentro de la República de Panamá, es decir, de las



millas o kilómetros recorridos dentro de nuestro territorio, se tomará en consideración todo el ingreso obtenido dentro de esta área por la empresa, independientemente de que el viaje del pasajero o de la carga no se originen o no finalicen en Panamá. Por lo tanto se considera que los ingresos se debe incluir el ingreso proporcional obtenido por la empresa producto de la carga o de los pasajeros en tránsito por la República de Panamá.

CAPITULO 111

IMPACTO - BENEFICIOS DEL TRANSPORTE INTERNACIONAL PANAMA

A. CRECIMIENTO DEL TRANSPORTE

El crecimiento económico de nuestro país en los últimos años viene acompañado de un importante incremento de nuestras operaciones de comercio exterior, donde el transporte marítimo cumple un rol fundamental en el transporte de carga del país hacia el exterior y viceversa.

El transporte aéreo es el sector que más rápido está creciendo en Panamá en la economía del año pasado con un crecimiento en el valor agregado del 21.3%.

El turismo y otros sectores beneficiados por el transporte aéreo también se encontraban en su auge.

Los inversionistas consideran que Panamá es de bajo riesgo en la mayoría de las áreas, pero hay riesgo en la estructura económica debido a la dependencia a los ingresos del Canal, un gran déficit actual y una alta deuda pública/PBI. El invertir más en el transporte aéreo ayudará a diversificar el riesgo ayudando a los servicios turísticos, financieros y comerciales.

La afortunada ubicación geográfica de Panamá y los enclaves en el sector de servicios ha permitido que este dinámico y competitivo sector genere un 75% del PBI. El transporte aéreo, junto con el Canal de Panamá, es la infraestructura clave que hace que esto sea posible gracias a su conexión con mercados externos y rutas comerciales.

El Aeropuerto Internacional de Tocumen de Panamá es el centro principal para la conexión de pasajeros entre Norteamérica, Centroamérica y Sudamérica. Un tercio del total de los pasajeros se encuentran en tránsito, la proporción más alta de todos los aeropuertos del mundo que manejan dos millones de pasajeros. Esta es una medida que demuestra cuán eficientemente se consolidan los pasajeros para servir pares de ciudades que no generan suficiente tráfico para justificar el servicio punto a punto.

En adición, el número de pasajeros internacionales llegando y saliendo se ha duplicado en la última década, excediendo los 2 millones en el 2006.

Beneficios económicos del transporte aéreo en Panamá

	Impacto	Porcentaje del PIB Panamá
Beneficios económicos a pasajeros (superávit a favor del consumidor)	\$336 millones	2%
Beneficios para la oferta derivados de un incremento de 10% en la conectividad/PBI	\$12 millones	0.07%
Beneficios de la demanda para el PBI por transporte aéreo	\$1,035 millones	6.1%
- Impacto directo del transporte aéreo	\$325 millones	2.0%
- Impactos indirecto e	\$237 millones	1.5%

inducido del transporte aéreo		
- Turismo facilitado por el transporte aéreo	\$473 millones	2.8%
Empleos provistos por el transporte aéreo (inc. el consumo del turismo) 1	43,233	3.3% de empleo
Ingreso salarial generado por el transporte aéreo (inc. el consumo del turismo)	\$340 millones	5.9% de ingreso
Ingresos por impuestos generados por el transporte aéreo (inc. el consumo del turismo)	\$114 millones	7.7% de ingresos
Ganancias de exportación generadas por el transporte aéreo (inc. el consumo del turismo)	\$1142 millones	9.5% de ganancia

Panamá promueve el comercio mundial por aire, tierra y mar, aprovechando las facilidades que se ofrecen desde nuestra plataforma multimodal conformada por el Canal de Panamá, el Ferrocarril Interoceánico, puertos en el Atlántico y el Pacífico, el Hubo de las Américas para el transporte aéreo de carga y pasajeros y la Zona Libre de Colón, para el acopio y distribución de mercaderías a nivel mundial.

B. FACILIDAD DE TRANSPORTE Y COMUNICACIÓN:

El mundo de los negocios, el tema del transporte y las comunicaciones juega un papel importante. Un dinámico paraíso tributario requiere contar con excelentes facilidades de comunicación, con toda la tecnología de punta, con servicio continuo y confiable. De igual forma, aunque en menor escala, por el avance de las comunicaciones, el acceso a la jurisdicción desde distintas partes del mundo resulta ser una necesidad. Hay paraísos fiscales que no se han desarrollado a plenitud por lo difícil que resulta poder llegar con prontitud a estos territorios, muchas veces, por contar con una sola aerolínea, o por los inconvenientes horarios de llegada o salida de los vuelos, o por lo complejo de las conexiones.

El idioma también juega un papel importante, por lo de la facilidad en la comunicación con el cliente y el manejo de la documentación. Si bien, el inglés es el idioma principal para los negocios, en Latinoamérica ha resultado

determinante el manejo del idioma español dentro de las jurisdicciones “offshore”.

C. ANALISIS ACTUAL DEL TRANSPORTE INTERNACIONAL EN PANAMA

1. Transporte Aéreo

Permite a los exportadores lograr información sobre las empresas de transporte de carga aérea, que prestan servicios desde Panamá al mundo, sus principales características, fletes de referencia, novedades aéreas entre otros aspectos de importancia.

El transporte aéreo es el medio más seguro y rápido para transportar mercancías y pasajeros. Al desarrollarse en el medio aéreo goza de la ventaja de la continuidad de este que se extiende sobre tierra y mar, pero se ve limitado por la necesidad de contar con costosas infraestructuras y el mayor costo económico que otros transportes.

2. Transporte Marítimo

Permite suministrar información sobre el Transporte de Carga Marítima de exportación, fletes de referencia, servicios de los principales puertos al mundo, novedades, entre otros aspectos. El transporte marítimo o fluvial se utiliza en más de las tres cuartas partes del comercio mundial. El sector marítimo tiene, pues, un ámbito internacional y es dinámico. La

internacionalización del transporte marítimo en los últimos años se ha manifestado con los cambios de propiedad y de gestión de los buques, la creación de nuevos registros, los adelantos técnicos y la contratación de tripulaciones procedentes de culturas diferentes que no siempre se expresan en el mismo idioma.

1. Transporte Terrestre

Los exportadores podrán obtener información sobre las empresas de transporte terrestre, que prestan servicios al interior del país y al exterior, así mismo encontrarán fletes de referencia, elementos a tener en cuenta en este modo de transporte, y finalmente podrá tener acceso y novedades relacionados con el tema. Para así llevar a cabo el servicios a cada ente que lo solicite.

D. PROYECCIONES DEL TRANSPORTE AEREO EN PANAMA (COPA AIRLINES)

En el marco de la consolidación de un mercado de transporte aéreo más competitivo en la región, Pedro Heilbron, Presidente Ejecutivo de Copa Airlines, empresa que lidera uno de los sectores económicos de mayor crecimiento en el país, anunció proyecciones que indican que en el año 2010 la aerolínea panameña crecerá aproximadamente un 10%. Asimismo, planteó un sólido plan estratégico que conlleva la incorporación de nueve (9) nuevas aeronaves - la mayor cantidad de aviones recibidos en un año - con una

inversión que supera los USD \$600 millones a precio de lista. "Estimamos que necesitaremos contratar en 2010 más de 800 nuevas plazas de empleos, la mayoría en Panamá, debido a que por cada una de las aeronaves que se incorporarán a nuestra joven y moderna flota se generarán cerca de 100 plazas de trabajo, entre pilotos, técnicos, tripulación y el equipo administrativo necesario," detalló el señor Heilbron. "De hecho, en el 2010 proyectamos cerrar el año con un aproximado total de más 5,500 colaboradores en Copa Airlines" agregó.

El Presidente Ejecutivo de la aerolínea panameña además recalcó las acciones conjuntas de cooperación gobierno-empresa privada que se llevan a cabo para mantener a Panamá en su posición de país líder en la región como destino y centro de conexiones aéreas. Entre estas acciones destacó la capacitación de profesionales panameños incluyendo pilotos, las inversiones que se llevan a cabo para continuar mejorando las instalaciones aeroportuarias del país y el impulso a la proyección turística del país en el ámbito internacional.

Por otro lado, de acuerdo con el más reciente estudio realizado por la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA por sus siglas en inglés) Copa Airlines, lidera uno de los sectores económicos de mayor crecimiento en

el país, el sector de transporte aéreo. En promedio y de acuerdo con este informe el transporte aéreo en Panamá contribuye con el 6.1% del Producto Interno Bruto del país.

Copa Holdings culminó el año 2009 transportando alrededor de 7.2 millones de pasajeros a través de la más completa red de rutas de las Américas, conectando a 51 destinos de las principales ciudades del continente a través del Hubo de las Américas y para el 2010, continuará con su expansión y contribuyendo así al desarrollo comercial y turístico de Panamá y Latinoamérica, proyectando transportar 7.8 millones de pasaje.⁷

CAPITULO IV

ACTUALIZACION DEL IMPUESTO SOBRE LA RENTA EN EL TRANSPORTE INTERNACIONAL MODIFICADO POR EL DECRETO EJECUTIVO 98 DEL 27 DE SEPTIEMBRE 2010.

A. Impuesto Sobre la renta: El artículo 1 del Decreto Ejecutivo No.170 del 27 de Octubre de 1993. Queda de la siguiente manera:

La renta bruta es el total de los ingresos del contribuyente en dinero, en especie o en valores recibidos o devengados por el contribuyente en el año fiscal menos las devoluciones y descuentos.

⁷ PR Noticias Panamá. Sábado 16 de enero 2010

Se entiende por total de ingreso gravables el monto que resulte de restar el total de ingresos del contribuyente, los ingresos exentos y/o no gravados, y los de fuente extranjera.⁸

El artículo No.2 señala que se constituyen renta brutas todas aquellas rentas provenientes de las actividades del transporte, del transporte internacional de todas aquellas actividades que provienen del fletes, cargas, pasajes y otros servicios cuyo origen o destino final sea la República de Panamá independientemente del lugar de donde sean constituida .

El artículo No.10 nos dice que es de fuente extranjera y por lo tanto no es de fuente panameña los ingresos derivados de fletes, pasajes y servicios a pasajeros o carga en tránsito en el Territorio de la República de Panamá y los provenientes de pasajes marítimos y otros servicios cuando sean obtenidos por empresas internacionales operados de barcos cruceros que tengan su base de puerto de crucero o home port en la República de Panamá. Las generadas por personas naturales o jurídicas que tengan su domicilio en el extranjero pero que reciban pagos de bienes y servicios que se financien, contraten o ejecuten totalmente fuera del Territorio de la República de Panamá, a favor de

⁸ Decreto Ejecutivo 98 del 27 de Septiembre 2010.

los contribuyente como las de naves o aeronaves, dedicadas a la explotación internacional, fletes por cuenta de líneas navieras internacionales, así como otros negocios con actividades internacional. Pero estos contribuyentes tendrán que acreditar ante la Administración Tributaria. Tendrán que acreditar los bienes y servicios que sean de origen internacional, que el precio pagado por el contribuyente del bien o servicios recibido por el contribuyente sea razonable respecto al valor del bien o servicio efectivamente prestado, que el negocio internacional que se trate se realice dentro de la República de Panamá y que su clientela sea un 40% extranjera. Se exceptúa de este requisito el caso de flete que ampare el transporte de mercancía hacia el territorio nacional, también las personas naturales y jurídicas que su negocio sea el crucero, aun cuando pasen por aguas panameñas o hagan su escala en puertos panameños, por los ingresos que reciban por venta de los pasajes, por la venta de a sus pasajeros de sus excursiones turísticas en territorio panameño.

B. Rentas Exoneradas: el artículo 13 nos habla de las rentas exoneradas.

Del transporte Internacional derivados de fletes, pasajes y servicios a pasajeros o carga en tránsito en la República de Panamá, así como los ingresos de pasajes marítimos y otros servicios cuando sean obtenidos

por empresas internacionales operadas de barcos cruceros que tengan su base de puerto de cruceros o home por en la República de Panamá. De embarcar y desembarcar ambas cosas en puestos panameños, pasajeros en barcos que efectúan travesías en aguas nacionales y que se dediquen al comercio internacional.

C. Forma de Determinación del Impuesto:

Las empresas de transporte marítimo internacional a la parte que corresponde a los fletes, pasajes, cargas y otros servicios similares entre Panamá el exterior y viceversa. Tendrán la opción de considerar como renta gravable de las operaciones mencionadas en el artículo No. 121 del Decreto 170 del 27 de octubre de 1993. El tres por ciento (3%) del valor bruto de los ingresos recibidos por tales operaciones o también lo pueden determinar por lo que nos habla el Código Fiscal. Igualmente este porcentaje se aplicara para la retención de impuesto sobre la renta de las remesas al exterior. La determinación de los ingresos brutos de Transporte marítimo internacional se tomaran las millas por kilometrajes o millas recorridas que estén dentro de la República de Panamá desde el exterior y viceversa. En consideración a lo que dice el Código Fiscal en el artículo 694.

BIBLIOGRAFIAS

Ley 8 del 5 de marzo de 2010. Que reforma el Código Fiscal, adopta medidas Fiscales y crea el Tribunal Administrativo Tributario.

Ley 33 del 30 de Junio de 2010. Que adiciona un Capítulo al Código Fiscal sobre normas de adecuación a los tratados o convenios para evitar la doble tributación internacional y adopta otras medidas fiscales.

Proyecto de Ley No. 178 trámite Legislativo 2010. Que incorpora un nuevo título al libro IV del Código Fiscal y dicta otras disposiciones.

Ley 8 del 27 de Enero de 1956. Código Fiscal con notas concordancia y leyes que lo reforman o adicionan. Dirigidas por Ramón Fábrega Panamá República de Panamá 1962.

Ley 6 del 2 de febrero del 2005. Que implementa un Programa de Equidad Fiscal.

Ley 38 del 4 de Junio de 1995.

Ley 55 del 6 de agosto de 2008, Comercio Marítimo.

Ley 31 del 30 de Diciembre de 1991.

Gaceta Oficial 12995 del 29 de Junio de 1956.

Decreto Ejecutivo N° 437 de 19 de octubre de 1994. Gaceta Oficial N° 22.659 de 8 de noviembre de 1994.

Decreto Ejecutivo N° 170 de 27 de octubre de 1993. Gaceta Oficial No.22.412.12 de Noviembre de 1993.

Decreto Ejecutivo N° 41 del 11 de Diciembre de 2002, Incentivos Tributarios

Decreto Ejecutivo N° 102 del 30 de Octubre de 1996, artículo 1

Gnazzo, Edison. Impuestos y Gastos públicos de la República de Panamá.

Lima; ilus. Juan Bermúdez-Panamá. Editora Si baste

2003. 565p. ;23cm

Panamá en Cifras, año 2003-2007 República de Panamá Contraloría general de la República. Dirección de Estadísticas y Censo

[www.prnoticiaspanama.com/index.php?...crecimiento.](http://www.prnoticiaspanama.com/index.php?...crecimiento)

Decreto Ejecutivo 98 de 27 de septiembre 2010. Por la cual se modifica el Decreto No.170 del 27 de Octubre de 1993, que reglamenta las disposiciones del Impuesto sobre la Renta.

Su Consultor Jurídico Tributario Vía Web

