

UNIVERSIDAD NACIONAL DE INGENIERIA
FACULTAD DE INGENIERIA ECONOMICA Y
CIENCIAS SOCIALES



**Metodología para la Elaboración de la Tabla de Valores
Referenciales del Impuesto a las Embarcaciones de Recreo**

INFORME DE INGENIERIA

PARA OPTAR EL TITULO PROFESIONAL DE:

INGENIERO ECONOMISTA

POR LA MODALIDAD DE EXPERIENCIA PROFESIONAL

ELABORADO POR:

MARIA DORIS YALLI FERNADEZ

LIMA – PERU

2003

*A mis queridos padres,
adorados hijos y amado
esposo.*

I. CURRÍCULUM VITAE

CURRICULUM VITAE DE LA BACH. ING. ECONOMICA

MARIA DORIS YALLI FERNANDEZ

Av. Nicolás de Piérola N° 361 Villa María del Triunfo
Teléfonos: 283 -3737 (casa) E-mail dyallif@hotmail.com

I. INFORMACION GENERAL

Lugar y fecha de nacimiento: Cercado Lima – Lima, el 09 de Mayo de 1958
D.N.I. 08982468

II. GRADOS Y TITULOS

- Grado Académico de Bachiller en Ing. Economica.

III. ESTUDIOS REALIZADOS

- Grado de Bachiller en Ingeniería Económica, Universidad Nacional de Ingeniería, 1986
- Maestría en Planificación del Desarrollo Nacional, Universidad Nacional de Ingeniería, 1998
- Curso Integral de Dirección Estratégica, IPAE, Ago. 1997.
- Programación y Política Financiera, Instituto Fondo Monetario Internacional – Washington – USA. 1994
- IX Seminario Regional de Política Fiscal, CEPAL – Santiago de Chile, Enero 1990.
- Curso Integral de Windows. Instituto San Ignacio de Loyola, 1986.
- Métodos Cuantitativos aplicados a Planificación, Universidad Nacional Mayor de San Marcos- Facultad de CC EE., 1989.
- Planificación, ESAP Escuela Superior de la Administración Pública, 1988
- Analista Tributario, Escuela de Ingenieros Economistas, 1987
- Analista Financiero, Escuela de Ingenieros Economistas, 1987
- Analista Contable, Escuela de Ingenieros Economistas, 1987

IV. EXPERIENCIA LABORAL

A. MINISTERIO DE ECONOMIA Y FINANZAS (1987 – 1997)

1. Como Especialista en Tributación I (Período 1987 – 1989), entre varias de las tareas asignadas me referiré al Análisis y evaluación de los pagos a cuenta del Impuesto a la Renta para una base de datos de 500 contribuyentes con personería jurídica (empresas), registrados como Principales Contribuyentes por la SUNAT para el año 1987.
2. Como Especialista en Finanzas III (1990):

Análisis y evaluación de los sistemas de pagos a cuenta del Impuesto a la Renta Personas Jurídicas - Renta de Tercera Categoría, análisis y evaluación de las deducciones del

Impuesto a la Renta - Personas Naturales Quinta Categoría con el objetivo de modificar la Ley del Impuesto a la Renta.

3. Como Sub-Directora (1990-1994):

Participación en el análisis, evaluación y propuesta de modificación de la Ley de Tributación Municipal.

Entre otros temas relacionados con fuentes de financiamiento de los Gobiernos Locales y en coordinación con CONATA proponer tramos de alícuotas del Impuesto Predial que permitan el sinceramiento de los valores del autoavalúo sin ocasionar mayor presión fiscal para el contribuyente del Impuesto Predial.

Participación en la elaboración de los Índices de distribución de la Renta de Aduanas, en la elaboración de la Tabla de Valores Referenciales del Impuesto a las Embarcaciones de Recreo, del Impuesto al Patrimonio Vehicular.

4. Como Directora (1995 - 1997):

Entre otras labores relacionadas con el análisis, evaluación y propuesta de modificaciones a normatividad de los Gob. Locales y, a problemas de delimitaciones territoriales de los distritos, me correspondió participar en la elaboración de los Indicadores de Distribución del Fondo de Compensación Municipal, Vaso de Leche, etc.

Análisis y propuesta de modificación de la normatividad referente al impuesto a las loterías, Impuesto a los Juegos de Casino y Máquinas Tragamonedas.

Análisis y evaluación del Impuesto a los Espectáculos Públicos no deportivos, Impuesto a los Juegos: pimball, bingos, rifas, etc.

B. PRESIDENCIA DEL CONSEJO DE MINISTROS -SECRETARIA DE DEFENSA NACIONAL (ENE -SET/ 98)

Como Profesional se me encargó la Ejecución, control y evaluación del Presupuesto Institucional de la SEDENA.

C. CENTRO DE ALTOS ESTUDIOS MILITARES (Desde Nov. 2000 a la actualidad)

Como Profesional encargada del Presupuesto del Centro de Altos Estudios Militares - CAEM (Nov. 2000 – 2003) las siguientes son las funciones que he desarrollado:

Programación, elaboración, ejecución, control, evaluación, cierre y conciliación (SIAF-MEF) del Presupuesto Institucional del CAEM. Evaluación del Plan de Trabajo Institucional.

V. REFERENCIAS PERSONALES

- Ing. Eco. Carlota Arce Torres -Banco de la Nación-Dpto. Servicios Bancarios 211-9166
- Comandante @ Félix Martínez Cáceres Centro de Altos Estudios Militares – CAEM 251-3890

Mayo 2003

II INFORME DE INGENIERÍA

SUMARIO

	Pag.
INTRODUCCIÓN	
CAPITULO I	
ANTECEDENTES	
1.1 Impuesto Directo	1
1.2 Legislación sobre el Impuesto a las embarcaciones de recreo	2
1.3 Legislación comparada	4-6
CAPITULO II:	
ESPECIFICACIONES TÉCNICAS BASICAS DE LAS ACTIVIDADES MARÍTIMAS, LACUSTRES Y FLUVIALES.	
ESPECIFICACIONES	7-11
CAPITULO III:	
METODOLOGÍA PARA DETERMINAR LOS VALORES REFERENCIALES DE LAS EMBARCACIONES DE RECREO.	
SUPUESTOS	12
PROCEDIMIENTO	
3.1 Construcción de precios de una embarcación a vela	14
3.2 Embarcaciones a motor – casco de fibra de vidrio y casco de madera	19-25
CONCLUSIONES	
RECOMENDACIONES	
ANEXOS	

INTRODUCCION

En el desempeño de mi carrera profesional como Directora de Gasto y Financiamiento Público de la Dirección General de Política Fiscal en la actualidad Dirección General de Política de Ingresos Públicos del Ministerio de Economía y Finanzas, se delegó entre otras funciones a la Dirección a mi cargo, establecer una "Tabla de Valores Referenciales para determinar la Base Imponible del Impuesto a las Embarcaciones de Recreo".

El presente trabajo titulado "Metodología para la elaboración de la Tabla de Valores Referenciales del Impuesto a las Embarcaciones de Recreo" tiene como objetivo construir valores de embarcaciones de recreo sobre los cuales se aplicarán la tasa del Impuesto.

Al respecto para la autora y el equipo de trabajo a su cargo fue un reto debido a que no se contaba con información referida a las embarcaciones de recreo existentes en el país.

El primer capítulo desarrolla los antecedentes de la actividad náutica en el Perú relacionados con las embarcaciones de recreo, la antigüedad de estas, el impuesto que afecta a sus propietarios y la relación con legislaciones de otros países. El segundo capítulo se refiere a las especificaciones técnicas básicas de las actividades marítimas, fluviales y lacustre. En el tercer capítulo y ultimo se desarrolla la metodología para elaborar la Tabla de Valores Referenciales de las Embarcaciones de Recreo.

Esperando cubrir las expectativas fiscales (incremento de la recaudación) y para mi futuro profesional con del presente informe, dejo en consideración al jurado calificador para sus comentarios y sugerencias.

CAPÍTULO I

ANTECEDENTES

Investigado y analizado el mercado peruano en el período agosto . noviembre 1995, información referida a especificaciones técnicas, modelos, marcas y precios de embarcaciones de recreo no se encontraban disponibles por las siguientes razones:

- Las embarcaciones de recreo existentes en el Perú en su mayoría fueron reconstruidas y/o remodeladas¹.
- La compra de embarcaciones de recreo nuevas, se realizan a través de pedidos directos a los importadores o concesionarios extranjeros².

Ante las situaciones expuestas y dada la urgencia de presentar una tabla que contenga valores referenciales para la determinación de la base imponible del impuesto, se procedió construir modelos³ de embarcaciones con sus respectivos precios y características técnicas.

Para construir los referidos modelos era necesario conocer conceptos relacionados directa o indirectamente con el objetivo de elaborar la tabla referida, tales como la razón de aplicar un Impuesto al patrimonio de la persona, la evolución del referido impuesto en el Perú y en relación con otros países del continente.

¹ Información proporcionada por la Dirección General de Capitanía de Puerto.

² Averiguaciones realizadas en la Suoerintendencia Nacional de Aduanas - ADUANAS (Hoy SUNAT).

³ Se refiere a embarcaciones simples (sollado) o complejas (cabina interna o cabina externa). Este tema será determinado Capítulo II.

1.1 IMPUESTO DIRECTO

En los sistemas fiscales modernos los impuestos directos, son instrumentos básicos de imposición, cuyo objetivo es gravar la capacidad adicional que la posesión de un patrimonio supone, así como lograr una mejor distribución de la renta y de la riqueza. En este sentido se crea el Impuesto a las Embarcaciones de Recreo.

La teoría económica establece que los impuestos directos contribuyen a la equidad del sistema tributario, pero afectan su eficiencia y simplicidad al reducir el incentivo al trabajo y a la generación de riqueza, además que se incentiva a la evasión.⁴

1.2 LEGISLACIÓN SOBRE EL IMPUESTO A LAS EMBARCACIONES DE RECREO

a. ANTES DE 1993:

El Impuesto a las Embarcaciones de Recreo fue aplicado en el Perú desde el año 1984 hasta el 31 de diciembre de 1993, bajo el nombre de Impuesto a las aeronaves y embarcaciones de recreo, establecida por Ley N^o 23724. Dicho impuesto, de periodicidad anual, gravaba a los propietarios de aeronaves y embarcaciones de recreo, con una tasa del tres por ciento (3%).

La base imponible para la aplicación del impuesto a las embarcaciones de recreo nuevas, adquiridas durante el Ejercicio en vigencia, fue determinada por el precio de venta. Para las demás aeronaves y embarcaciones de recreo, por la Tabla de Valores Referenciales que para el efecto publique el Ministerio de Economía, Finanzas y Comercio, teniendo en cuenta la depreciación anual por desgaste.

⁴ *El sistema tributario modifica los precios relativos de los bienes, servicios y los factores de la producción, lo cual afecta las decisiones de los agentes económicos. Desde el punto de vista económico el efecto de la estructura tributaria modifica las decisiones de ocio y trabajo, de consumo y ahorro de las y los contribuyentes.*

La administración del impuesto estuvo a cargo de la Dirección General de Contribuciones (hoy SUNAT) y su rendimiento constituía renta del Tesoro Público. Posteriormente, mediante Decreto Legislativo N° 362, la administración y el destino pasa a ser responsabilidad de los Municipios Provinciales.

b. LEGISLACIÓN VIGENTE:

La legislación vigente contenida en la Ley de Tributación Municipal, Decreto Legislativo N° 776 considera al Impuesto a las Embarcaciones de Recreo como un Tributo Nacional creado a favor de las municipalidades. Esta entidad, es el órgano administrador, recaudador y fiscalizador del Impuesto a través de las Capitanías de Puertos.

Este Impuesto grava la propiedad de las embarcaciones de recreo obligadas a registrarse en las Capitanías de Puerto⁵.

La base imponible del impuesto es el mayor valor que resulte de comparar el valor original de adquisición, construcción, importación o de ingreso al patrimonio de la embarcación afecta; con el valor asignado a ésta embarcación en la Tabla de Valores Referenciales que apruebe anualmente el Ministerio de Economía y Finanzas. La tasa del impuesto es 5%.

Están exceptuados de la inscripción de la matrícula y por ende del Impuesto los buques de guerra, las naves y/o artefactos navales inflables, las embarcaciones propulsadas exclusivamente a remo, las embarcaciones náuticas recreativas que no cuenten con propulsión a motor, con eslora menor al tipo sunfish.

⁵ *La Dirección General de Capitanías y Guardacostas (DICAPI), Dependencia de la Marina de Guerra del Perú, es la Autoridad Marítima Nacional.*

El destino del Impuesto es el Fondo de Compensación Municipal⁶, el mismo que se distribuye entre las 1829 municipalidades distritales del Perú.

1.3 LEGISLACIÓN COMPARADA

a. APLICACIÓN DEL IMPUESTO A LAS EMBARCACIONES DE RECREO EN ESPAÑA: LEY DE IMPUESTOS ESPECIALES (B.O.E. 29-12-92) – NUEVO LEÓN ESPAÑA

Este impuesto grava a las personas o entidades a cuyo nombre se efectúe la primera matriculación definitiva del medio de transporte.

Están sujetas al impuesto, la primera matriculación definitiva de embarcaciones y buques de recreo o de deportes náuticos, nuevos o usados, que tengan más de siete metros y medio de eslora máxima, en el Registro de Matrícula de Buques.

No están gravadas con este impuesto las embarcaciones y los buques de recreo o de deportes náuticos cuya eslora máxima no exceda de quince metros y estén dedicadas exclusivamente al ejercicio de actividades de alquiler y aquellas que por su configuración solamente puedan ser impulsadas a remo o pala, así como los veleros de categoría olímpica.

En los medios de transporte nuevos, se aplica la tasa sobre el importe de la adquisición del medio de transporte. En los medios de transporte usados, se aplica a su valor de mercado en la fecha de devengo del impuesto.

⁶ *Este Fondo está constituido por los siguientes impuestos:
Rendimiento del Impuesto de Promoción Municipal.
Rendimiento del Impuesto al Rodaje.
Impuesto a las Embarcaciones de Recreo. - 25% correspondiente al Impuesto a las Apuestas.*

Los sujetos pasivos podrán utilizar, para determinar el valor de mercado, las tablas de valoración de medios de transporte usados aprobadas por el Ministro de Economía y Hacienda.

La tasa impositiva en la Península e Islas Baleares: 12 por 100; Canarias: 11 por 100; Ceuta y Melilla: 0 por 100.

El rendimiento del impuesto en las ciudades de Ceuta y Melilla corresponderá a los respectivos Ayuntamiento (Municipios), sin perjuicio de su gestión, liquidación, recaudación, inspección y revisión por los órganos competentes de la Administración tributaria del Estado.

b. APLICACIÓN DEL IMPUESTO A LAS EMBARCACIONES DE RECREO EN CUBA. LEY NO. 73

El impuesto grava a las personas naturales y jurídicas, cubanas o extranjeras, propietarias o poseedoras de embarcaciones, ubicados en el territorio nacional.

Los sujetos de este impuesto o sus representantes legales, están obligados a presentar en la oficina municipal de Administración Tributaria por cada embarcación, el Certificado de Matrícula de la Capitanía del Puerto, la que les inscribirá en el Registro de Contribuyentes y expedirá el documento acreditativo de la determinación del impuesto; tributando de acuerdo a los tipos impositivos establecidos.

A los propietarios o poseedores de embarcaciones de recreo registradas cuya utilización sea la transportación de pasajeros, le conceden una bonificación del 50% en el pago del Impuesto.

Las embarcaciones dedicadas a la navegación en ríos, presas y embalses de propulsión mecánica destinadas a la pesca deportiva y al recreo, tributarán: \$ 80.00.

Las embarcaciones de remos o velas destinadas a la pesca deportiva y al recreo: \$ 60.00.

Las embarcaciones de recreo dedicadas a la navegación marítima, de propulsión mecánica, quince pesos (\$ 15.00) por cada metro y fracción de eslora, más tres pesos (\$ 3.00) por cada caballo de fuerza del motor HP.

Las embarcaciones destinadas al recreo, sin propulsión mecánica, tributarán una tasa fija de cuarenta pesos (\$40.00).

CUADRO COMPARATIVO DEL IMPUESTO A LAS EMBARCACIONES DE RECREO APLICADOS EN DIFERENTES PAISES

ELEMENTOS DEL IMPUESTO	PERU	ESPAÑA	CUBA
Sujeto	Al propietario de la embarcación.	Persona o entidades en cuyo se efectúen la primera matriculación.	Personas propietarias y poseedoras de embarcaciones.
Hecho imponible	Propiedad de la embarcación registrada en Capitanía.	Primera matriculación definitiva del medio de transporte	Inscripción en el registro de contribuyentes del certificado de matrícula de la embarcación.
Base imponible	Valor original de adquisición, importación o (...), los que no podrán ser menores a las publicadas en la Tabla de valores referenciales.	Importe de adquisición de las embarcaciones nuevas. En los medios de transporte usado valores de mercado, que podrían ser los determinados en la Tabla de Valoración.	"-"
Tasa	5%	Dependiendo del ayuntamiento (municipalidad), va desde 0%, 11% y 12%	Navegación en ríos y similares: Propulsión mecánica: \$ 80.. A remo o velas: \$ 60 Navegación marítima: Propulsión mecánica \$ 15 pesos c/metro eslora más \$ 3 pesos C/ caballo de fuerza de motor HP. Las embarcaciones sin propulsión mecánica: \$ 40
Rendimiento	Tributo Nacional creado a favor de las municipalidades.	A sus respectivos ayuntamientos.	Tributo nacional.
Inafectación	Embarcaciones a remo y las que no cuenten con propulsión a motor, con eslora menor al tipo sunfish..	Embarcaciones a remo o pala, así como los veleros de categoría olímpica.	A los propietarios de embarcaciones destinadas al transporte de pasajeros le conceden una bonificación del 50%.

CAPÍTULO II

ESPECIFICACIONES TÉCNICAS BÁSICAS

DE LAS ACTIVIDADES MARÍTIMAS, FLUVIALES Y LACUSTRES

Concordando la legislación sobre el Impuesto a las Embarcaciones de Recreo con el Reglamento de la Ley de Control y Vigilancia de las Actividades Marítimas, Fluviales y Lacustre aprobado por D.S. N° 028 DE/MGP 25 mayo 2001, las especificaciones técnicas básicas que a continuación describiremos fueron tomadas en cuenta para construir los valores referenciales en la tabla de embarcaciones de recreo.

2.1 Tipos de Embarcación

A motor; aquella embarcación en la que uno o varios motores constituyen el modo principal de propulsión.

A vela; aquella embarcación en la que el aparejo de vela constituye su forma principal de propulsión.

2.2 Moto acuática

Vehículo acuático cuya eslora oscila entre 2 y 4 metros, propulsado por un motor de combustión interna acoplado a una turbina, en la que, dado su diseño, los pasajeros no van acomodados dentro de un casco sino sobre el mismo, bien de pie o sentados.

2.3 Potencia máxima instalada

La potencia total del motor o suma de motores instalados para propulsión, medida en kilovatios.

2.4 Eslora:

La distancia en metros, medida paralelamente a la línea de agua de diseño, entre dos planos perpendiculares a línea de cruzía; un plano pasa por la parte más saliente a popa de la embarcación y el otro, por la parte más saliente a proa de la embarcación.

Se incluyen todas las partes estructurales o integrales como son proas o popas, amuradas y uniones de casco con cubierta. Se excluye el púlpito de proa, en cuyo caso, el plano de referencia pasa por el punto de intersección de la cubierta con la roda. Asimismo, se excluyen todas las partes desmontables que puedan serlo de forma no destructiva y sin afectar a la integridad estructural de la embarcación.

2.5 Matrícula

Procedimiento seguido ante la Autoridad Marítima por el propietario, Armador o representante legal de una nave o artefacto naval, con el objeto de que pueda enarbolar la bandera peruana y se acoja a los derechos y prerrogativas que el Estado le otorga, para poder navegar y operar libremente dentro y fuera del dominio marítimo, ríos y lagos navegables.

2.6 Pasavante

Certificado otorgado mientras la matrícula se encuentre en trámite, hasta un periodo de noventa días renovables con el fin de que pueda continuar con sus operaciones. También

podrá ser otorgado por los Cónsules del Perú en el extranjero, con el fin de facultar a naves adquiridas fuera del país, a dirigirse a puerto nacional para matricularse.

2.7 Certificado de Matrícula

Documento que da derecho a enarbolar la bandera Peruana, poder navegar y operar libremente dentro y fuera de dominio marítimo de acuerdo a las facultades que se le confiere a cada tipo de nave y acredita que la nave se encuentra debidamente registrada.

2.8 Exceptuados de la inscripción de la matrícula:

- Los buques de guerra.
- Las naves y/o artefactos navales inflables.
- Las embarcaciones propulsadas exclusivamente a remo.
- Las embarcaciones náuticas recreativas que no cuenten con propulsión a motor, con eslora menor al tipo sunfish (aproximadamente 4,8 metros de eslora).

2.9 Navegación recreativa

Se clasifica en: a) Navegación recreativa de bahía; b) Navegación recreativa de costa y c) Navegación recreativa de altura.

La navegación recreativa **de bahía** es aquella llevada a cabo en aguas protegidas; la navegación recreativa **de costa** es aquella llevada a cabo a vista de costa, de un puerto o balneario a otro del litoral; y la navegación recreativa **de altura** es aquella efectuada en alta mar.

Las naves a motor y vela recreativas de bahía

Aquellas naves abiertas de características y equipamiento adecuados para navegar solo en aguas protegidas, de dimensión menor de seis metros de eslora.

Las naves a motor y vela de costa

Aquellas naves con puente y cabina cerrados de características y equipamiento adecuados para navegar a vista de costa, de un puerto o balneario a otro del litoral, de dimensión menor a 10 metros de eslora. Comprenden los yates y veleros; los veleros contarán con un motor auxiliar.

Las naves a motor y vela de altura

Aquellas naves con puente y cabina cerrados de características y equipamiento adecuados para navegar en alta mar, con acomodación interior mínima para tres tripulantes y dimensión de 10 metros de eslora o más. Comprenden los yates y veleros; los veleros contarán con un motor auxiliar.

Las naves recreativas que efectúen navegación costera deberán contar con un equipo de radio telefonía VHF-FM como mínimo, y las naves que efectúen navegación de altura deberán contar con un equipo de radiotelefonía VHF-FM y HF.

La navegación en embarcaciones náuticos recreativas de bahía, tales como chingos, kayacs, pedalones, tabla vela, optimist, sunfish, botes inflables, motos náuticas, está permitida sólo en horas diurnas y a una distancia de costa que no exceda los 500 metros y cercana a medios de auxilio, salvo el caso de competencias que cuenten con la autorización y medios de seguridad adecuados.

2.10 Construcción de Embarcaciones

Todo plano, proyecto, estudio, informe, cálculo y cualquier documento técnico relacionado con la construcción de naves o artefacto naval, que presente un astillero, o propietario, deberá estar autorizado por el arquitecto naval o el ingeniero mecánico de acuerdo a las normas

técnicas que, para el efecto establezca la Dirección General, de conformidad con las disposiciones nacionales y/o Convenios Internacionales ratificados por el Perú.

El control de la construcción de buques menores, embarcaciones y artefactos navales estarán sujetos a los controles y reconocimientos siguientes:

- a) Al 50 % del Avance de Construcción
- b) Al 100 % de Avance de Construcción, que incluirá "Prueba de Estabilidad y Compartimentaje" y "Prueba de Navegación y Sistemas", al término de estos reconocimientos se otorgarán los certificados respectivos.

2.11 Certificados de Seguridad

Son los documentos nacionales e internacionales que otorga la Autoridad Marítima, después del resultado satisfactorio de un reconocimiento e inspección efectuada a una nave, y que se encuentran de acuerdo a lo especificado por las normas nacionales e internacionales.

2.12 Servicio Industrial de la Marina - (SIMA)

Institución que pertenece al Ministerio de Defensa, tiene como objetivo promover y desarrollar la industria naval, industrias complementarias y conexas, de acuerdo con las normas legales vigentes. La infraestructura moderna que posee el SIMA como astillero, sumado a su experiencia de más de cinco décadas, lo convierten en uno de los principales de América del Sur, capaz de competir con los astilleros más prestigiosos del mundo, aplicando siempre tecnología de vanguardia bajo las normas ISO 9000.

CAPITULO III

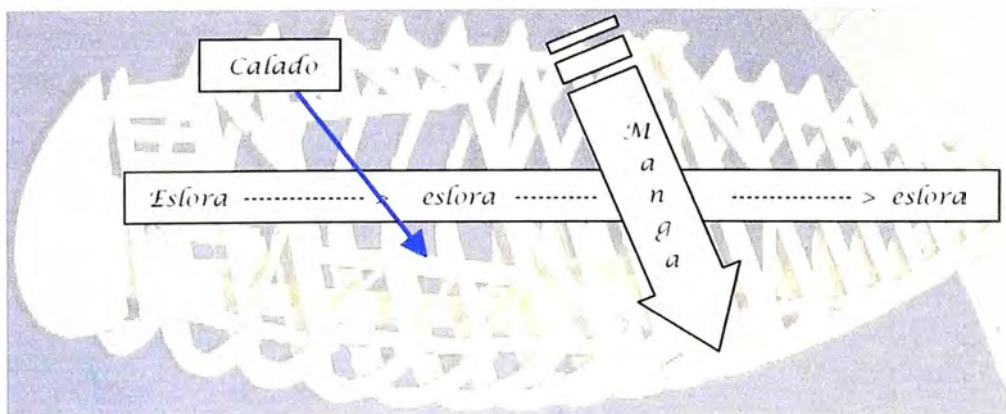
METODOLOGIA PARA DETERMINAR LOS VALORES REFERENCIALES DE LAS EMBARCACIONES DE RECREO

Considerando las características técnicas básicas desarrolladas en el Capítulo II y la normatividad vigente del Impuesto a las Embarcaciones de Recreo desarrollada en el Capítulo I, fueron planteados los siguientes supuestos a ser considerados en la construcción de los “modelos tipos” para la elaboración de la Tabla de Valores Referenciales de Embarcaciones de Recreo:

SUPUESTO

1^{ER} Identificación de las partes de mayor importancia de la estructura interna de una embarcación de recreo

- Casco - escotilla principal: quilla armada



2^{do} Relación eslora – calado (cabina interna o sollado)

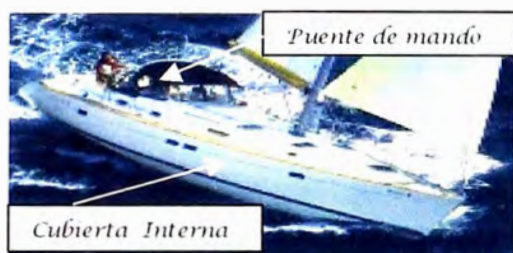
Eslora♣:	5.11 m.	7.10 m.	8.50 m.	10.50 m.	12.30 m.	14.00 m.	19.50 m.
Manga♣:	2.41 m.	2.50 m.	2.60 m.	3.60 m.	3.90 m.	4.30 m.	5.00 m.
Calado♣: (Cubierta interna)	0.60 m.	1.30 m.	1.53 m.	1.80 m.	1.90 m.	2.35 m.	2.60 m.

FUENTE: REVISTAS ESPECIALIZADAS ESPAÑOLAS Y ARGENTINAS – PAG. WEB

♣ A mayor tamaño de eslora mayor tamaño de calado o cabina interna.

3^{er} Identificación de una embarcación según tipo de propulsión

EXCLUSIVAMENTE A VELA



Pueden ayudarse de motor auxiliar



A MOTOR



Especificaciones Técnicas:

Eslora: 12.30 m. Manga: 3.90 m.
Calado: 1.70 m. Motor: 20 HP.

Especificaciones Técnicas:

Eslora: 8.50 m. Manga: 2.60 m.
Calado: 1.53 m. Motor: 50 HP.

Las embarcaciones con esloras mayores a 20 metros en su mayoría corresponden a embarcaciones de pasajeros encontrándose fuera del campo de aplicación de embarcaciones deportivas.

4^{TO} **Determinación del valor del Casco**

Estudiada las características de una embarcación, la viabilidad para preparar precios de las mismas y con asesoría de ingenieros navales del SIMA² se determinó que la mejor medida para calcular el precio de una embarcación sería hallar el valor por pie cúbico trabajado en la construcción del casco tanto en fibra de vidrio como en madera de acuerdo a las especificaciones técnicas de la embarcación (eslora-calado).

PROCEDIMIENTO

3.1 Construcción de precios de una Embarcación a Vela

La actividad náutica en el Perú, data desde los años 1961 con la importación de los primeros veleros Sunfish; posteriormente hacen su ingreso el velero modelo J/24 en el año 1982, en 1987 el modelo "Optimist" y, en 1992 el modelo "Láser". En consecuencia en el Perú las embarcaciones de recreo tecnológicamente se han quedado en el tiempo. (Véase Tabla I)

TABLA I

**CONCENTRACIÓN DE LAS EMBARCACIONES DE RECREO
SEGÚN AÑOS DE FABRICACIÓN**

AÑO DE FABRICACION	PORCENTAJES
Antes de 1986	73%
Después de 1986	27%
TOTAL	100% (600)

FUENTE: Dirección General de Capitanías y Guardacostas de la Marina de Guerra del Perú (DICAPI) – SECTOR DEFENSA

² *La infraestructura moderna que posee el SIMA como astillero, sumado a su experiencia de más de cinco décadas, lo convierten en uno de los principales de América del Sur, capaz de competir con los astilleros más prestigiosos del mundo, aplicando siempre tecnología de vanguardia bajo las normas ISO 9000.*

El uso de tecnología de vanguardia en la etapa de arquitectura y diseño, optimiza el proceso de fabricación automática de partes, posterior armado de bloques y finalmente terminaciones en gradas o a flote, con los consiguientes beneficios directos para el armador.

La propulsión de los veleros puede ser de dos tipos; aquellos que no poseen motor, cuya propulsión es a vela y aquellos a los que se les incorpora un motor auxiliar (estacionario) de 10 a 20 HP para casos eventuales.

En el Perú existen Veleros con motores desde 38 HP hasta 90 HP³. Para efectos del informe suponemos la inexistencia de veleros con motores mayores a 90 HP por ser su propulsión principal las Velas. (Véase Figura 1)

FIGURA 1



Construcción de esloras

En la construcción de Veleros la relación entre el tamaño de la eslora (largo), manga (ancho) y el puntal (alto), está dada por patrones de ingeniería naval universal.

³ Información proporcionada por Dirección General de Capitanías y Guardacostas de la Marina de Guerra del Perú - 1995.

Analizada y evaluada la información de SIMA – DICAPI y revistas extranjeras especializadas, embarcaciones con esloras entre 26' y 30' (Pies) equivalente a 7.5 y 9.4 mts. respectivamente, tienen una altura de cabina máxima que va de 1.10 mts. a 1.20 mts., lo cual permite la existencia de sollado (fondo) que posibilite descansar al tripulante plácidamente.

Atendiendo a estas características y en coordinación con los especialistas del SIMA – DICAPI fue aprobado los tramos de esloras que servirían de referencia para el pago del impuesto a las embarcaciones de recreo. (Véase TABLA II)

TABLA II

DISTRIBUCIÓN DE ESLORAS POR TRAMOS

PIES			METROS*		
< 18			< 5.5		
= 18	<	22.2	= 5.5		6.8
= 22.2	<	26	= 6.8		7.9
= 26	<	30	= 7.9		9.1
= 30	<	36	= 9.1		11.0
= 36	<	42	= 11		12.8
= 42	<	48	= 12.8		14.6
= 48	<	55	= 14.6		16.8
> 55			> 16.8		

* 1 pie = 0.3048 m.

Construcción de precios del casco

Se construyen los precios de los cascos de los veleros, en función al tamaño de la eslora y al costo por pie cúbico trabajado:

- a) Cuanto mayor sea la eslora de un velero, requiere de mejor y mayor precisión en la construcción del casco, por ello, el valor del pie cuadrado trabajado de la fibra de vidrio se ha ido incrementando proporcionalmente en función al tamaño de la

embarcación. Así una embarcación de mayor tamaño de eslora tendrá un mayor valor en su casco. (Véase Tabla III).

- El Pie cuadrado de área trabajada de fibra de vidrio oscila entre US \$ 1.86 a 3.76 (102% de incremento). A mayor precisión mayor precio.
- Se prorrateó el incremento (102%) entre 42 Pies; que resultó de restar a 60 Pies (límite máximo considerado en la Tabla que se adjunta para el tamaño de una embarcación) 18 pies (límite mínimo).

Cada Pie cúbico aumentaría en 2.43%, redondeándose a 2.5% en la Tabla.

TABLA III

**DETERMINACIÓN DEL INCREMENTO DEL PRECIO DEL CASCO
SEGÚN TAMAÑO DE ESLORA**

a) En la Tabla:

Límite Superior en Pies:

60

Límite inferior en Pies:

18

Diferencia de Pies entre Límites

$$= 60 - 18 = 42 \text{ Pies}$$

INCREMENTO % (Dato DICAPI)

$$= 3.76 / 1.86 = 102\%$$

Incremento % por Pie

$$= 102\% / 42 \text{ Pies} = 2,50\%$$

LIM INF.	TRAMOS		LIM SUP. (-) LIM INF.	% INCREMENTO
	LIM. SUP.		= PIES	2,50%
			(a)	(b) = 2.50% * (a)
< 18			0	0
= 18	< 22		4	10,0%
= 22	< 26		4	10,0%
= 26	< 30		4	10,0%
= 30	< 36		6	15,0%
= 36	< 42		6	15,0%
= 42	< 48		6	15,0%
= 48	< 55		7	17,5%
= 55	< 60		5	12,5%

- b) A partir del precio de una embarcación de 18' (Pies) de eslora se estimó el costo por Pie de eslora; este costo se ha ido incrementando proporcionalmente en función a la eslora de la embarcación sobre la base del precio del Pie trabajado de la fibra de vidrio.

Significa esto que un velero de 18 Pies (5.5 mts.) De eslora con un precio de US \$ 3,000 tendrá un precio por Pie de US \$ 166.7, mientras que uno con eslora de 60 Pies (18.3 mts.) tendrá un precio de US \$ 446.00 por Pie. (Véase Tabla IV)

TABLA IV

SIMULACIÓN DE PRECIOS DE CASCO DE EMBARCACIONES POR TRAMOS DE ESLORAS

DATOS

Valor de una embarcación

US \$ =

3000

Eslora : 18 PIES.

Valor PIE * ESLORA

** = 3000 / 18

= 166,67

TRAMOS	VALOR CASCO US \$	
	VALOR PIE DE ESLORA = (c) = 166.67 * (1+A) US \$	VALOR DEL CASCO VELERO = (c) * LIM. SUP. TRAMO US \$
< 18	166,67	**
=18 < 22	183,34	4.033
=22 < 26	201,67	5.243
=26 < 30	221,84	6.655
=30 < 36	255,12	9.184
=36 < 42	293,39	12.322
=42 < 48	337,40	16.195
=48 < 55	396,45	21.805
=55 < 60	446,01	26.761

Construcción de los valores de los veleros

Una vez hallado el valor del casco se procedió a buscar el valor del motor. En el mercado peruano existen variedades de motores náuticos y precios desde un motor Volvo Penta Diesel, Evinrude, Volvo, Caterpillar, Yamaha, Jonson, entre otros.

Se promediaron los precios debido a que los veleros indistintamente usan cualquiera de estas marcas de motores. (Véase Tabla V).

TÁBLA V

Precios del motor

CUADRO 5

PRECIOS DEL MOTOR SEGÚN POTENCIA (HP)

TRAMOS DE ESLORA (PIES)	POTENCIA DEL MOTOR: H.P.						
	< 15	=15 < 20	=20 < 35	=35 < 50	=50 < 75	=75 < 90	> 90
< 18	1.300	1.600	3.650	No requiere	No requiere	No requiere	No requiere
=18 < 22	1.300	1.600	3.650	No requiere	No requiere	No requiere	No requiere
=22 < 26		1.600	3.650	6.000	No requiere	No requiere	No requiere
=26 < 30		1.600	3.650	6.000	No requiere	No requiere	No requiere
=30 < 36			3.650	6.000	8.000	No requiere	No requiere
=36 < 42			3.650	6.000	8.000	10.500	No requiere
=42 < 48				6.000	8.000	10.500	No requiere
=48 < 55				6.000	8.000	10.500	13.500
=55 < 60				6.000	8.000	10.500	13.500

NOTA:

Los Valores Referenciales Corresponden A Los De Los Motores De Marca: Ruggeri, Evinrude, Caterpillar.

3.2 EMBARCACIONES A MOTOR - CASCO DE FIBRA DE VIDRIO Y CASCO DE MADERA

CASCO DE FIBRA DE VIDRIO

a) TRAMOS DE ESLORAS (Véase ANEXO A)

Se construyó teniendo en cuenta las características de la embarcación: modelo (puente de mando, cubierta interior y exterior) y peso.

(Véase TABLA VI)

TABLA 6**CARACTERÍSTICAS DE LAS
EMBARCACIONES SEGÚN TRAMO
DE ESLORAS**

CARACTERSTICAS * TRAMO DE ESLORA
< 14,1 PIES
PUENTE DE MANDO
= 14,1 < 22,2 PIES
PUENTE DE MANDO CUBIERTA INTERIOR
= 22,2 < 24,7 PIES
PUENTE DE MANDO CUBIERTA INTERIOR Y EXTERIOR
= 24,7 < 30,7 PIES
PUENTE DE MANDO CUBIERTA INTERIOR O SOLLADO CUBIERTA INTERIOR Y EXTERIOR
= 30,7 < 36,1 PIES
CUBIERTA INTERIOR O SOLLADO CUBIERTA INTERIOR Y EXTERIOR
36, < 43,1 PIES
CUBIERTA INTERIOR Y EXTERIOR
= 43,1 < 47,4 PIES
CUBIERTA INTERIOR Y EXTERIOR
+ 47,4 PIES
CUBIERTA INTERIOR Y EXTERIOR

Al interior de estos tramos se observaron la existencia de embarcaciones muy sencillas: únicamente con puente de mando (toda embarcación dispone de una), algunas además del puente de mando tienen una cubierta interna (Véase FIGURA 2) y las otras tienen tanto cubierta interna como cubierta externa (algunas tienen el puente de mando dentro de la cabina externa o

fuera de ella como un altillo), que aumentan el valor de la embarcación y razón por la cual se propusieron 8 subdivisiones. (Véase FIGURA 3)

FIGURA 2



FIGURA 3



En los tramos de esloras donde sólo figura una subdivisión se debe a que son embarcaciones que como mínimo permite puente de mando o son tan grandes que forzosamente permiten cubierta interna, externa y puente de mando. (Véase FIGURA 4)

FIGURA 4



b) POTENCIA

Bajo el supuesto que una embarcación necesite para su desplazamiento una potencia en el motor que conjugue con su peso y tamaño, se distribuyeron para determinado tamaño de eslora ciertas cantidades de potencias (HP).

Los tramos de potencia se construyeron en función a los motores más comercializados.

(Véase Tabla VII)

TABLA VII

DISTRIBUCION DE POTENCIA DE MOTOR SEGÚN TRAMOS DE ESLORA

TRAMO DE ESLORA - PIES	HP
< 14,1	< 35 = 35 < 50 > 50
PUENTE DE MANDO	
= 14,1 < 22,2	< 50 = 50 < 75 > 75
PUENTE DE MANDO	
CUBIERTA INTERIOR	
= 22,2 < 24,7	< 50 = 50 < 75 = 75 < 90 > 90
PUENTE DE MANDO	
CUBIERTA INTERIOR Y EXTERIOR	
= 24,7 < 30,7	< 75 = 75 < 90 = 90 < 110 > 110
PUENTE DE MANDO	
CUBIERTA INTERIOR O SOLLADO	
CUBIERTA INTERIOR Y EXTERIOR	
= 30,7 < 36,1	< 110 = 110 < 150 = 150 < 200 > 200
CUBIERTA INTERIOR O SOLLADO	
CUBIERTA INTERIOR Y EXTERIOR	
= 36,1 < 43,1	< 110 = 110 < 150 = 150 < 200 > 200
CUBIERTA INTERIOR Y EXTERIOR	
= 43,1 < 47,4	< 200 = 200 < 300 = 300 < 450 > 450
CUBIERTA INTERIOR Y EXTERIOR	
+ 47,4	< 200 = 200 < 300 = 300 < 450 > 450
CUBIERTA INTERIOR Y EXTERIOR	

c) PRECIOS

Para la determinación de los mismos se cruzó información enviada por ADUANA (Véase Tabla VIII) y la publicación en el catálogo 1994 BAYLINER. El punto de coincidencia fue el peso.

TABLA VIII

RELACION DE MEDIDA ENTRE: ESLORA, ANCHO Y ALTURA

ESLORA PIES	METROS	ALTURA (PUNTAL) METROS	ANCHO (MANGA) METROS	PESO KILOGRAMOS
1. INFORMACION DE CAPITANIA				
< 18		5,50		
=18 < 22	5,50 <	6,70	0,80	
=22 < 26	6,70 <	7,90	0,80	0,90
=26 < 30	7,90 <	9,10	0,90	1,20
=30 < 36	9,10 <	11,00	1,20	1,60
=36 < 42	11,00 <	12,80	1,60	2,10
=42 < 48	12,80 <	14,60	2,10	2,70
=48 < 55	14,60 <	16,80	2,70	2,70
=55 < 60	16,80 <	18,30	2,70	3,20
	>	18,30	3,20	3,80
				Max. 5,40
2. INFORMACION EXTRAIDA DE BAYLINER				
< 14		< 4,30		Max. 1,82
= 14 < 22	4,30 <	6,80		Max. 2,44
= 22 < 25	6,80 <	7,50		Max. 2,59
= 25 < 31	7,50 <	9,40		Max. 2,92
= 31 < 36	9,40 <	11,00		Max. 3,51
= 36 < 43,1	11,00 <	13,10		Max. 4,09
= 43,1 < 47,4	13,10 <	14,40		Max. 4,35
	>	14,40		Max. 4,55
				Hasta 490
				590 - 1.209
				1.407 - 2.100
				2.163 - 3.632
				3.632 - 5.221
				6.220 - 7.945
				8.626 - 11.350
				11.350 - 13.620

De acuerdo al tramo de esloras se obtuvieron precios promedio. A nuestro criterio fue considerado como los precios máximos, es decir que a éstos les correspondía motores de potencia (HP) mayor.

Los precios correspondientes a los tramos de potencia de motor se construyeron de acuerdo a lo siguiente:

a) PRECIOS MÁXIMOS ** (-) Valor de motor de Potencia Máxima * (=) CASCO

b) CASCO (+) Valor de motor por tramo de HP (=) VALOR DE EMBARCACION

* Véase Tabla IX

** Véase ANEXO A

- **CASCO DE MADERA**

De acuerdo a información proporcionada por Capitanía, el valor de las embarcaciones con casco de madera, es un 30% del construido con fibra de vidrio.

TABLA IX

DETERMINACION DEL VALOR DEL CASCO

TRAMO DE ESLORA	DETERMINACION DEL VALOR DEL CASCO US\$ 1/	VALOR DE LOS MOTORES POR TRAMO DE POTENCIA EN HP						
		< 35 HP	= 35 HP < 50 HP	> 50 HP	< 75 HP	> 75 HP		
< 14 PIES		< 35 HP = 35 HP < 50 HP > 50 HP						
PUENTE DE MANDO	490	5.000	6.000	8.000				
= 14 < 22 PIES		< 50 HP = 50 HP < 75 HP > 75 HP						
PUENTE DE MANDO	560		6.000	8.000	10.500			
CUBIERTA INTERIOR	4.810		6.000	8.000	10.500			
= 22 < 25 PIES		< 50 HP = 50 HP < 75 HP = 75 HP < 90 HP > 90 HP						
PUENTE DE MANDO	5.110		6.000	8.000	10.500	13.500		
CUBIERTA INTERIOR Y EXTERIOR	6.180		6.000	8.000	10.500	13.500		
= 25 < 31 PIES		< 75 HP = 75 HP < 90 HP = 90 HP < 110 HP > 110 HP						
PUENTE DE MANDO	5.020		8.000	10.500	13.500	18.250		
CUBIERTA INTERIOR O SOLLADO	22.270		8.000	10.500	13.500	18.250		
CUBIERTA INTERIOR Y EXTERIOR	34.520		8.000	10.500	13.500	18.250		
= 31 < 36 PIES		< 110 HP = 110 HP < 150 HP = 150 HP < 200 HP > 200 HP						
CUBIERTA INTERIOR O SOLLADO	35.150			13.500	18.250	22.250	31.500	
CUBIERTA INTERIOR Y EXTERIOR	43.220			13.500	18.250	22.250	31.500	
= 36 < 43 PIES		< 110 HP = 110 HP < 150 HP = 150 HP < 200 HP > 200 HP						
CUBIERTA INTERIOR Y EXTERIOR	52.920			13.500	18.250	22.250	31.500	
= 43 < 47 PIES		< 200 HP = 200 HP < 300 HP = 300 HP < 450 HP > 450 HP						
CUBIERTA INTERIOR Y EXTERIOR	132.870				22.250	31.500	50.750	70.750
+ 47 PIES		< 200 HP = 200 HP < 300 HP = 300 HP < 450 HP > 450 HP						
CUBIERTA INTERIOR Y EXTERIOR	280.250				22.250	31.500	50.750	70.750

1/

VALOR DEL CASCO

=

VALOR DE LA EMBARCACION CORRESPONDIENTES AL LIMITE SUPERIOR DEL ULTIMO TRAMO DE LA POTENCIA DEL MOTOR 1/ DEL ANEXO A

COSTO DE LOS MOTORES US \$ DOLARES DEL LIMITE SUPERIOR DEL ULTIMO TRAMO DE LA POTENCIA DEL MOTOR

CONCLUSIONES

1. La Tabla de Valores Referenciales fue resultado del esfuerzo concertado entre los técnicos del Ministerio de Economía y Finanzas de profesión: Economistas, Ingenieros Economistas y Abogados analíticos que respetan las normas y los oficiales de la Marina de Guerra del Perú – Capitanía de Puertos, familiarizados y conocedores de las estructuras y aspectos relacionados con Embarcaciones de Recreo.
2. Teóricamente, construir modelos de embarcaciones, determinar sus precios y proponer la Tabla de Valores Referenciales adecuada para orientar el Sistema Tributario hacia el logro de los Objetivos Nacionales, requiere de profesionales con criterio de investigación y capacidad de análisis, competentes para utilizar estrategias apropiadas.
3. Del intercambio de conocimientos, averiguaciones y por acuerdo tanto de los técnicos del Ministerio de Economía y Finanzas y de Capitanía de Puertos se determinó construir los precios de las embarcaciones de recreo considerando lo mínimo necesario para que la nave puedan desplazarse, es decir valor del casco sin considerar equipamientos de comunicación ni velas porque estos varían en función a la marca y modernidad y de acuerdo al material de las velas.
4. Los valores referenciales del Impuesto a las Embarcaciones de Recreo publicadas en el Diario Oficial El Peruano no reflejan un valor de mercado debido a la peculiaridad de cada embarcación pues como ya se informó antes estas son construidas de acuerdo a los requerimientos del cliente y al lujo que este quiera darle.

5. Si bien el impuesto a las embarcaciones, teóricamente se aplicaban desde 1984, no se consiguió información al respecto, razón por la cual se propuso aplicar la Tabla y evaluar el comportamiento de la recaudación y proponer modificaciones a la referida Tabla.
6. La gran mayoría de los contribuyentes no declaran el valor real de la embarcación, una de las razones que expone Capitanía se refiere a la resistencia que presentan los poseedores de embarcaciones a presentar facturas o contratos de ingeniería y sobre todo con aquellas embarcaciones remodeladas las cuales en muchos casos superan en valor a una nueva por lo sofisticado de sus acabados internos y equipos propios de comunicación de estas.
7. La base imponible del impuesto a las embarcaciones de recreo, desde el inicio de su aplicación, 1996 a la fecha tan sólo está formada por 600 embarcaciones registradas en Capitanía de Puertos, de las cuales el 73% fueron fabricados antes de 1986.
8. El referido impuesto afecta al 0,02% de la Población₂₀₀₃ peruana, en su gran mayoría perteneciente a las familias con poder económico en el país y unos que otros nuevos ricos como es el caso de algunas figuras de la farándula y congresistas. (Si averiguamos por el Internet quienes son los socios de los Clubes náuticos y cuanto pagan por sus inscripciones corroboramos lo aseverado).
9. La recaudación por este impuesto en el año 2002 representó el 0,0005% del PBI. La mayor recaudación fue obtenida en el año 2000 representando el 0,002% del PBI₀₀.
10. La aplicación del impuesto en el 2002 representó el 0,07%_(S/. 1 Millón) del Fondo de compensación Municipal_(S/. 1 459 Millones) del cual forma parte este impuesto.
11. Desde el punto de vista de la equidad y solidaridad impositiva entre los habitantes, es necesario que el gravamen efectivo del impuesto implique un sacrificio igual para todos, es decir, un mayor esfuerzo para los que más recursos tienen (equidad vertical), y que a ingresos iguales se les

brinde un trato fiscal igual (equidad horizontal).¹, Pero al no contar con información necesaria y adecuada para implementar la Ley la buena intención queda en papeles.

¹ *Se debe recordar que se concibe el impuesto desde la óptica que éste es la contribución monetaria responsable y solidaria del sujeto pasivo (contribuyente) para con el sujeto activo (Estado) con la finalidad de participar en la realización de los áerenc. humanos de las y los habitantes del país.*

RECOMENDACIONES

1. Revisar la Tabla de Valores Referenciales y evaluarla a la luz de la legislación comparada.
2. Facultar mediante norma legal a la Superintendencia de Administración Tributaria – SUNAT ser entidad recaudadora y fiscalizadora del Impuesto.
3. Sensibilizar a los socios de los clubes náuticos peruanos a declarar las mejoras de sus embarcaciones de recreo.
4. Crear conciencia tributaria a toda persona poseedora de una embarcación de recreo.
5. Considerar en la Tabla de Valores Referenciales un ítem adicional para motos náuticas.

BIBLIOGRAFIA

- | | | |
|--------------------------|----------|--|
| 1. Ley N° 23724 | 1984 | Establece Normas Relativas al Financiamiento del Presupuesto del Sector Público (Art. 19º) – Congreso de la República - Perú |
| 2. Ley N° 38/92 | 28/12/92 | Legislación Tributaria – Medios de Transportes – Conserjería de Economía y Hacienda – España. |
| 3. Leyendas Sobre el Mar | 1992 | Corporación Bellota - Perú. |
| 4. D.Leg N° 776 | 30/12/93 | Texto de la Ley de Tributación Municipal – Congreso de la Republica - Perú |
| 5. Resolución N° 25/95 | 24/11/95 | Impuesto sobre la Propiedad o Posesión de Determinados Bienes – Ministerio de Finanzas y Precios – Cuba. |
| 6. D.S. N° 028-DE/MGP | 25/05/01 | Reglamento de la Ley de Control y Vigilancia de las Actividades Marítimas Fluviales y Lacustres. |
| 7. R.M.N° 103-2003-EF/15 | 21/03/03 | Aprueba Tabla de Valores Referenciales a Utilizarse para Determinar la Base Imponible del Impuesto a las Embarcaciones de Recreo 2003 – MEF. |

ANEXOS

ANEXO A

PRECIOS REFERENCIALES POR TRAMOS DE ESORAS PARA DETERMINAR LOS VALORES DE LAS EMBARCACIONES DE PROPULSION A MOTOR CON CASCO DE FIBRA DE VIDRIO

TRAMO DE ESORAS	EMBARCACIONES	PESO KGR.	PRECIO EN DOLARES 1/	VALOR PROPUESTO DE LA EMBARCACION 1/
< 14,1 PIES [4,2977 mts.]	PUENTE DE MANDO			
	YATES Y DEMAS BARCOS	285	6.291	
	LOS DEMAS YATES Y DEMAS BARCOS Y EMB. DE RECREO	363	3.444	
	LOS DEMAS YATES Y DEMAS BARCOS Y EMB. DE RECREO	454	15.722	8.490 2/
= 14,1 < 22,2 PIES [4,2977 6,8 mts.]	PUENTE DE MANDO			
	EMBARCACIONES DE RECREO SEA DOO EXPLORER 1994	550	7.770	
	BARCOS Y EMBARCACIONES DE RECREO	612	8.746	
	BARCOS Y EMBARCACIONES DE RECREO	622	8.763	
	YATES MARCA BAYLINER BLANCA 1995	635	9.840	
	LOS DEMAS YATES Y DEMAS BARCOS Y EMB. DE RECREO	1.070	12.593	
	DEMAS YATES Y BARCOS	1.070	10.283	
	DEMAS YATES Y EMBARCACIONES	1.070	9.850	
	EMBARCACIONES DE RECREP BAYLINER	1.182	16.321	
	LOS DEMAS BARCOS Y EMBARCACIONES DE RECREO	1.361	13.185	
	EMBARCACIONES DE RECREO SEA DOO EXPLORER 1994	545	8.993	
	YATES Y DEMAS BARCOS REGAL - 1989	612	8.817	
	LOS DEMAS YATES Y DEMAS BARCOS Y EMB. DE RECREO	1.149	9.771	
	EMBARCACIONES DE RECREO O DEPORTE	1.248	13.708	
	EMBARCACIONES BAYLINER 20508E	1.410	13.535	
	EMBARCACIONES BAYLINER MOD 2050 BE CAPRILS	1.410	13.693	11.060 3/
		CUBIERTA INTERIOR		
EMBARCACIONES DE RECREO O DEPORTE		1.248	13.708	
EMBARCACIONES DE RECREO 1995 CLASSIC CUDDY		1.881	16.914	15.310 4/
= 22,2 < 24,7 PIES [6,8 7,5 mts.]	PUENTE DE MANDO			
	LOS DEMAS BARCOS Y EMBARCACIONES DE RECREO	1.321	19.777	
	LOS DEMAS BARCOS Y EMBARCACIONES DE RECREO	1.603	21.625	
	LOS DEMAS BARCOS O EMBARCACIONES DE RECREO	1.634	18.264	
	EMBARCACIONES DE RECREO 1995 TROPH	1.641	14.770	18.610 5/
	CUBIERTA INTERIOR Y EXTERIOR			
EMBARCACIONES DE RECREO 1995 TROPHYWALKARDUN	1.969	19.730		
EMBARCACIONES BAYLINER	2.100	19.637	19.680 6/	
= 24,7 < 30,7 PIES [7,5 9,4 mts.]	PUENTE DE MANDO			
	YATES Y DEMAS BARCOS	1.560	23.266	23.270
	CUBIERTA INTERIOR			
	LOS DEMAS BARCOS O EMBARCACIONES DE RECREO O DEPORTE	2.951	49.050	
	YATES BARCOS 95/150 HP	3.175	65.283	
	EMBARCACIONES DE RECREO 1995 CIERA SUNBRIGGE	2.307	23.356	
	YATE DE RECREO	2.955	24.405	40.520 7/
	CUBIERTA INTERIOR Y EXTERIOR			
	LOS DEMAS YATES Y DEMAS BARCOS Y EMBARCACIONES DE RECREO	2.592	41.249	
	YATES BOTES	2.997	41.154	
YATE MAXUMCRUISSE MOD-3255 MJ	2.994	75.893	52.770 8/	
= 30,7 < 36,1 PIES [9,4 11 mts.]	CUBIERTA INTERIOR			
	BARCOS DE EMBARCACIONES DE RECREO O DEPORTES	4.536	124.738	
	EMBARCACIONES DE RECREO CRUSSERS 1986 USADO	4.591	29.382	
	YATE OVERNIGHTER WELL CRAFT 1990 USADO	4.763	45.824	66.650 9/
	CUBIERTA INTERIOR Y EXTERIOR			
YATE DE EMBARCACIONES DE RECREO	5.000	74.720	74.720 10/	

TRAMO DE ESLORAS	EMBARCACIONES	PESO KGR.	PRECIO EN DOLARES 1/	VALOR PROPUESTO DE LA EMBARCACION 1/
= 36,1 < 43,1 PIES (11 13,1 mts.)	CUBIERTA INTERIOR Y EXTERIOR YATES DE RECREO HATTERAS 1985	8.981	84.418	84.420 11/
= 43,1 < 47,4 PIES 13,1 14,4 mts.	CUBIERTA INTERIOR Y EXTERIOR YATES Y OTRAS EMBARCACIONES BARCOS O EMBARCACIONES DE RECREO O DEPORTE EMBARCACIONES DE RECREO D/CABINA HATTERAS EMBARCACIONES DE RECREO UNPACKED 1988 YATE Y DEMAS BARCOS Y EMBARCACIONES YATE C/ MOTOR DIESEL 283 HP 1971	11.339 15.986 10.438 10.500 18.000 21.680	270.107 431.886 46.344 215.739 159.313 98.340	203.620 12/
+ 47,4 PIES (14,4 mts.)	CUBIERTA INTERIOR Y EXTERIOR YATES Y DEMAS BARCOS Y EMBARCACIONES DE RECREO O DEPORTE YATE USADO SEA RAY - 1994	11.339 15.986	270.107 431.886	351.000 13/

FUENTE: ADUANAS (IMPORTACIONES REALIZADAS EN 1994)

1/ PROMEDIO POR TRAMOS DE ESLORAS, CORRESPONDE AL LIMITE SUPERIOR DEL ULTIMO TRAMO DE LA POTENCIA DEL MOTOR.

2/ CON MOTOR MAYOR A 50 HP
3/ Y 4/ CON MOTOR MAYOR A 75 HP
5/ Y 6/ CON MOTOR MAYOR A 90 HP
7/ , 8/ Y 9/ CON MOTOR MAYOR A 110 HP
10/, 11/ Y 12/ CON MOTOR MAYOR A 200 HP
13/ Y 14/. CON MOTOR MAYOR A 450 HP

ANEXO B

CONFORMACION DEL FONDO DE COMPENSACION MUNICIPAL
CORRESPONDIENTE A 1994-2002
(Nuevos soles)

PBI Mill. Nvs.S/.

CONCEPTO \ MES	TOTAL	PORC.	EN % PBI	
IPM	569 757 608,29	93,38%		
RODAJE	40 031 797,28	6,56%		
25% APUESTAS	386 721,49	0,06%		
EMBARC.DE RECREO	0,00	0,00%		
TOTAL 1994	610 176 127,06	100,00%		
IPM	817 937 092,67	94,10%		
RODAJE	50 391 595,76	5,80%		
25% APUESTAS	880 970,63	0,10%		
EMBARC.DE RECREO	0,00	0,00%		
TOTAL 1995	869 209 659,06	100,00%		
IPM	932 753 234,46	94,00%		
RODAJE	58 085 290,80	5,85%		
25% APUESTAS	369 630,93	0,04%		
EMBARC.DE RECREO	1 133 392,15	0,11%	0,0008277	136.928,81
TOTAL 1996	992 341 548,34	100,00%		
IPM	1129 069 888,71	94,79%		
RODAJE	60 870 777,96	5,11%		
25% APUESTAS	168 368,07	0,01%		
EMBARC.DE RECREO	1 002 056,02	0,08%	0,0006371	157274,463
TOTAL 1997	1191 111 090,76	100,00%		
IPM	1191 722 995,36	95,48%		
RODAJE	55 085 451,10	4,41%		
25% APUESTAS	0,00	0,00%		
EMBARC.DE RECREO	1 281 753,36	0,10%	0,0007715	168147,377
TOTAL 1998	1248 090 199,82	100,00%		
IPM	1191 719 161,70	94,51%		
RODAJE	67 797 236,56	5,38%		
25% APUESTAS	0,00	0,00%		
EMBARC.DE RECREO	1 428 414,87	0,11%	0,0008199	174220,637
TOTAL 1999	1260 944 813,13	100,00%		
IPM	1294 381 034,59	92,87%		
RODAJE	96 136 503,74	6,90%		
25% APUESTAS	0,00	0,00%		
EMBARC.DE RECREO	3 205 968,26	0,23%	0,0017316	185143,33
TOTAL 2000	1 393 703 504,59	100,00%		
IPM	1269 769 716,67	93,01%		
RODAJE	94 315 823,08	6,91%		
25% APUESTAS	0,00	0,00%		
EMBARC.DE RECREO	1 073 523,80	0,08%	0,0005733	187251,025
TOTAL 2001	1 365 159 063,35	100,00%		
IPM	1368 320 148,31	93,79%		
RODAJE	89 581 829,95	6,14%		
25% APUESTAS	0,00	0,00%		
EMBARC.DE RECREO	987 781,56	0,07%	0,0004978	198436,926
TOTAL 2002	1458 889 759,82	100,00%		
IPM	252 797 195,08	94,71%		
RODAJE	14 011 575,99	5,25%		
25% APUESTAS	0,00	0,00%		
EMBARC.DE RECREO	113 927,89	0,04%		
TOTAL 2003	266 922 698,96	100,00%		

Fuente : Banco de la Nación - DNPP
Elaboración : DGPF
19.05.2003

FUENT: INEI



ANEXO 1

» Velero Cavour

.....

Descripción :

Velero regatero de madera.

Año de fabricación : 1987

Eslora : 36 pies

Motor : Volvo Penta diesel

Varios : Juegos de velas incluidos. Cocina, baño y camas para 6 personas.

Precio base: US\$ 38,000.00



»Lancha Meme

.....

Descripción :

Embarcación de fibra de vidrio antigua pero en perfectas condiciones. Trabajos de tapizado y pintura recientemente realizados.

Marca : Náutica (nacional)

Eslora : 20 pies

Motor : Evinrude 140 HP

Año de fabricación

casco : N/D

Año de fabricación

motor : N/D

Precio base: US \$5000.00

LINEA 2003

Les presentamos nuestra nueva línea de embarcaciones BALLOTTA 2003 con los últimos avances tecnológicos y los mejores diseños para hacer de su aventura náutica un verdadero placer.

Nuestra Línea 2003 esta conformada por :

1: TRIESTE 24

Gran espacio y comodidad por el precio, esta embarcación está garantizada de ser un éxito con su numerosa familia.

2: AMALFI 21

Preparada especialmente para los deportes náuticos, esta embarcación es veloz y fácil de maniobrar.

3: VALENTINA 28

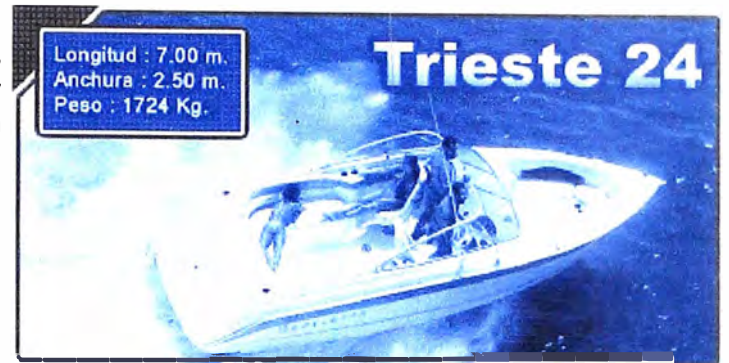
Nuestra embarcación más veloz, con sus dos motores VOLVO alcanza una velocidad de hasta 65 MPH.

4: VENECIA 28

Una embarcación ya en la categoría de yate, para aventuras más largas en el mar.

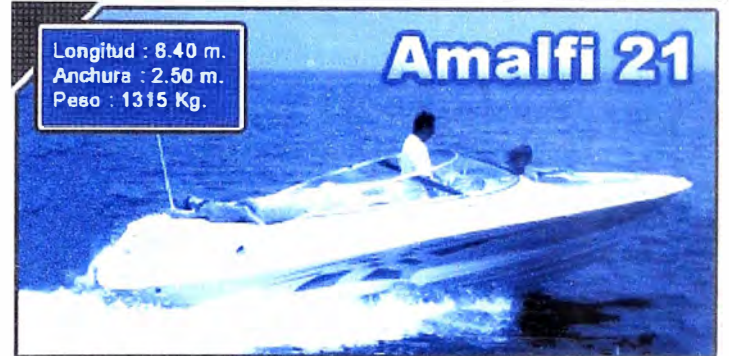
5: Chalanas, Lanchas para trabajo, pesca y transporte

Tenemos una variedad de modelos adaptables a sus necesidades. Contáctenos para más información.



[Ver Detalles del Trieste 24](#)

[Ver Especificaciones Técnicas del Trieste 24](#)



[Ver Detalles del Amalfi 21](#)

[Ver Especificaciones Técnicas del Amalfi 21](#)



[Ver Detalles del Valentina 28](#)

[Ver Especificaciones Técnicas del Valentina 28](#)



[Ver Detalles del Venecia 28](#)

[Ver Especificaciones Técnicas del Venecia 28](#)

AMALFI 21

Dimensiones y Pesos

Longitud (Eslora) : 20'10" - 6.4M

Anchura (Manga) : 8'5" - 2.5 M

Altura del Casco (Puntal) : 34" - 0.9M

Peso : 2900 Lbs. - 1315 Kg.

Capacidad de carga : 8 Personas ó 900 Kg.
(Personas + Equipo)

Motor

Marca/Modelo : Volvo Penta 4.3 GS

Tipo : Gasolinero / 6 cilindros en V.

Cilindrada : 4300 cc.

Estructura

Casco y cubierta : Plástico reforzado con fibra de vidrio

Interiores : Quillas de madera de 2".Triplay Fenolico marino de pino radiata.

Acabados

Metálicos : Vitas, barandas, escaleras y otros en acero inoxidable 306.

Pisos : Alfombra marina de 18 Onz.

Asientos : Tapiz vinílico con protección UV. Relleno de espuma de poliuretano de alta densidad

Parabrisas : Vidrio templado de 3/16" con marco ALUMARINE



Corporación Ballotta es la empresa que consolida la historia de la familia Ballotta en el mundo de la náutica en el Perú. La aventura comienza en el año 1962, cuando Giovanni y Claudio Ballotta, inmigrantes italianos, deciden abrir **Cantieri San Marco** para fabricar embarcaciones de madera para pesca de boliche. Coincidió con la era dorada de la pesca en el Perú y el negocio fue bastante prospero. En el año 1968 cuando la empresa ya había sido cambiada al nombre de **BALLOTTA HERMANOS**, el espíritu emprendedor de la familia los lleva a hacer sus primeras pruebas con la fibra de vidrio, materia que por esas épocas era recién introducido al mercado mundial. En 1968, y ante el asombro general, Giovanni y Claudio fundan **MAESTRANZA Y ASTILLERO DELTA** para la fabricación de embarcaciones bolicheras construidas íntegramente en Fibra de Vidrio, lo que constituía un gran logro para la época pues la fibra de vidrio estaba recién en una etapa experimental. Se construyeron embarcaciones con capacidad de bodega de 350 tns. y embarcaciones menores para diversos usos, muchas fueron vendidas al exterior.

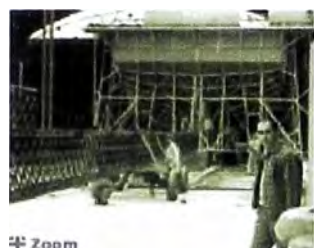
Lamentablemente, el sueño termina en el año 1976 cuando la dictadura de Velasco en el Perú acaba con la industria pesquera y la empresa es cerrada y desmantelada luego de haber construido 19 embarcaciones y tener contratos firmados por muchas más.

En 1979 y con la incorporación de Humberto Ballotta (el menor de los hermanos en el Perú) al negocio, se funda **H.B. EIRL** y se incursiona en el rubro de embarcaciones de recreo. El negocio es exitoso desde el inicio y el nombre **BALLOTTA** comienza a ser reconocido nacionalmente como sinónimo de calidad y garantía. La empresa pasa de fabricar embarcaciones pequeñas de 11 y 16 pies a construir lanchas y yates de hasta 50 pies, además de otros proyectos náuticos.

Luego de 8 años de exitoso trabajo y con una posición consolidada en el mercado, en 1997 se funda **CORPORACION BALLOTTA**, empresa que agrupa los negocios, no solo de la

náutica, sino otros en el rubro de la fibra de vidrio, el acero inoxidable, etc. y que incluye a miembros de la segunda generación de los Ballotta.

Una embarcación ya en la categoría de yate, para aventuras más largas en el mar.



Actualmente contamos con una planta de 3,000 mts. cuadrados ubicada en Ventanilla-Callao cerca al club náutico de La Punta y a solo 10 minutos del de Ancon. Nuestra principal actividad es la fabricación y servicio de embarcaciones en fibra de vidrio. Aunque nuestra especialidad son las embarcaciones de recreo a motor, también construimos embarcaciones para transporte, pesca de consumo, embarcaciones a remos y otros.

Nuestra línea de embarcaciones de recreo a motor consta de 4 modelos producidos en serie y contruidos bajo los estándares internacionales de calidad, con finos acabados y lujo exquisito. Considerando también la dureza y lo impredecible del mar peruano, nuestras embarcaciones son especialmente tratadas y reforzadas para resistir la corrosión y el maltrato. Estamos tan seguros de la durabilidad de nuestros botes, que ofrecemos una garantía de por vida por fallas de fabrica.

También contamos con un taller de mantenimiento para el servicio de embarcaciones menores y yates. Somos especialistas en pintura, electricidad, mecánica, tapicería, carpintería, herrería en acero inoxidable, etc. contamos con repuestos básicos y amplia experiencia en embarcaciones de toda marca.

Estamos principalmente orgullosos de nuestra alianza estratégica con el grupo VOLVO PENTA marine, representado en el Perú por la compañía NETTUNO S.A., que nos provee de

motores marinos de ultima generación y del servicio de mantenimiento de los mismos en nuestra planta y en el mar.

Pero a pesar de nuestros logros, Corporación Ballotta no es una compañía estática, nuestros técnicos están siempre actualizándose en los últimos avances de la náutica mundial, asistiendo a cursos en el exterior e informándose mediante publicaciones y grupos de trabajo en Internet. Renovamos nuestra línea de producción constantemente y estamos siempre atentos a los comentarios de nuestros clientes para efectuar alguna mejora o corrección. Quizás sea esto lo que nos ha mantenido como líderes por tantos años por encima inclusive de empresas importadoras de embarcaciones de renombre mundial.



» Lancha Mar y Sol

.....

Descripción : Esta embarcación es una verdadera ocasión de compra pues está como nueva.

Marca : Ballota Trieste

Eslora : 24 pies

Motor : Volvo 4.3 205 HP

Año de fabricación casco : 1999

Año de fabricación motor : 1999

Precio base: USD 18,000.00



» Lancha Bachi

.....

Descripción : Esta embarcación es una verdadera ocasión de compra pues está como nueva.

Marca : Ballotta Amalfi

Eslora : 21 pies

Motor : Volvo 4.3 205 HP

Año de fabricación casco : 2000

Año de fabricación motor :
2000

Precio base: USD 18,000.00



Ballotta

Fabricación de Embarcaciones con Fibra de Vidrio en Perú

Calle Micaela Bastidas N° 128, Ventanilla - Callao 6 - PERU Tel: (511) 5535611 Fax:
(511) 4882550 Email: informes@ballotta.com.pe

S.A.C.