



Ficha PRODUCTO-DESTINO

3~ (ŽfiŁÓfi° K Ž' () Ó

Abril 2016



Contenido

Descripción del sector.....	2
Características generales de la logística.....	3
Características de la Logística en Paraguay.....	4
Ferias internacionales del sector logístico en Paraguay	8
Normativa aplicable	8
Precios de fletes internacionales	9
Empresas de transporte internacional de mercadería	10
Aranceles.....	12
Tributación	13
Al contratar	14
Datos a tener en cuenta.....	15
Principales instituciones de referencia	15

Descripción del sector¹

La logística se entiende como el conjunto de medios y métodos que permiten llevar a cabo la organización de una empresa o de un servicio. Para el comercio, la logística es fundamental dado que las actividades que la conforman enlazan la producción con los mercados. El vertiginoso desarrollo de los flujos de comercio en las últimas décadas ha situado a la logística en una posición clave dentro de la cadena, dado que su buen accionar permite la optimización de tiempos y procesos, y consecuentemente, de los costos.

Las principales actividades comprendidas dentro de la logística son el transporte, almacenaje, empaquetado, realización de inventarios, manutención, distribución², y a menudo también seguridad, destinados a productos, servicios e información relacionada a los mismos.

La logística persigue varias metas: evitar la escasez de los productos, reducir costos de transporte, obtener un bien en un tiempo mínimo; y es particularmente importante en la fabricación *just in time* (justo a tiempo) con reducción al mínimo del stock.

Los sistemas de distribución se diseñan comúnmente con un árbol de cobertura mínima de distribución que permite fijar la red del transporte, para posteriormente situar los puestos de almacenaje en función de la demanda. Muy a menudo, la demanda está limitada por la capacidad de transporte existente fuera de la localización del nodo de almacenaje.

Algunos de los factores que influyen en el desarrollo de la logística son³:

Las exigencias de los consumidores: la cadena de suministro debe estar focalizada en satisfacer las necesidades de los clientes. A su vez, éstas experimentan un proceso continuo de crecimiento tanto en cantidad como en la sofisticación de las mismas. Esto genera que las respuestas de los oferentes deban adecuarse al dinamismo de las exigencias.

Economía conectada: El desarrollo actual del comercio y la economía, deja obsoleta la idea de que las empresas son jugadores independientes dentro del mercado. Actualmente las empresas se ven ante la necesidad de colaborar con socios tanto verticalmente como horizontalmente en la cadena, pasando a vincularse en sus propios procesos y sistemas, esto genera que las empresas deban forzosamente adoptar un pensamiento mucho más amplio que el del funcionamiento de su propia empresa actuando independientemente.

Presión de los costos: Los consumidores continúan esperando costos bajos. Pese a que otros requisitos como la sustentabilidad, temas sociales o gestión del riesgo son cada vez más discutidos, el costo sigue siendo el criterio definitivo para los consumidores. Esto, asociado a las crecientes exigencias de los consumidores ha vuelto aún más difícil la reducción de costos. A su vez, los costos logísticos poseen una gran incidencia en los costos totales del comercio.

¹ Fuente: "Informe sobre la Economía Creativa: Ampliar los cauces del desarrollo local", PNUD, 2013.

² La logística de distribución incluye la gestión de los flujos físicos hoy conocida como DFI (Distribución Física Internacional) y DFN (Distribución Física Nacional),

³ Robert Handfield, *Trends and strategies in logistics and supply chain management*, DVV Media Group GmbH

Globalización: Los vínculos globales generan necesidades en otras regiones, lo que hace que parte de los actores dentro del comercio se vean afectados por la pobre infraestructura logística en algunas áreas, especialmente en mercados emergentes. La globalización amplifica también algunas tendencias llevándolas a alcanzar otras áreas geográficas y complejizando las exigencias de los clientes.

Falta de personal capacitado: Es uno de los principales desafíos del sector logístico, y es común a distintas regiones y sectores. La falta de adecuada capacitación afecta tanto a nivel operacional como de planeamiento y control. Las principales estrategias de combate a esta situación son el entrenamiento y programas de formación, que incluyen cooperación estratégica con universidades e instituciones de investigación.

Características generales de la logística

De acuerdo a OMC, la relación entre el PIB mundial y el comercio global de mercancías está correlacionada, siendo que la evolución de éste último es más volátil que la del primero. En los últimos 20 años, el comercio mundial ha aumentado su participación en el valor del PIB mundial, pasando del 20% en 1995 a 30% en 2014. La OMC estima que en ese período, las exportaciones mundiales de bienes (medidas en volumen) creció 39%. Este crecimiento genera una demanda directa de servicios logísticos que deben ser atendidos.

El avance del comercio en parte se da por la reducción de barreras arancelarias ha aumentado la importancia de las reglas no arancelarias en la competitividad comercial de los países. Un factor clave es la disponibilidad de servicios de transporte y logística y el grado de seguridad que se da para que esas mercancías lleguen de una manera oportuna y efectiva.

En ese contexto, la logística tampoco es ajena a la brecha existente entre los países. Aquellos con el mejor y el peor desempeño en materia de logística comercial continúan teniendo una gran diferencia. Esta persiste como consecuencia de la complejidad de las reformas e inversiones vinculadas a la logística en los países en desarrollo, y a pesar del reconocimiento casi universal de que la ineficiencia de las cadenas de abastecimiento es la principal barrera para la integración comercial en el mundo moderno.

El costo de los servicios de transporte y logística en la mayoría de los países en desarrollo puede representar tres veces (o más) el costo de los aranceles. La reducción en barreras comerciales implica que la importancia relativa de los costos de transporte como el factor determinante del comercio ha aumentado.

Características de la Logística en Paraguay⁴

Condición geográfica y costos asociados

La condición geográfica de Paraguay es una desventaja competitiva, dado que genera una dependencia de los tránsitos terrestres y de las operaciones de transbordo fluvio-marítimo en los países vecinos. El transporte y la logística del país tienen una mayor influencia a la hora de definir la competitividad de las exportaciones y la eficiencia de los procesos de importación en comparación a la influencia que pudieran tener en países con litoral propio. Paraguay se encuentra en el nivel promedio en relación a los países de América Latina en cuanto a la facilidad para negociar. En el ranking *Doing Business 2016*, Paraguay es el número 100 entre 189 países. A su vez, se posicionó en el lugar 78 en el *Logistics Performance Index* del Banco Mundial en 2014.

En pos de mejorar su competitividad, se está llevando a cabo el **Plan Nacional de Logística** (PNL), un proyecto que busca el mejoramiento de la infraestructura y del transporte, como así también facilitar encadenamientos productivos con la región. Para esto, cuenta con cooperación técnica y financiera del Banco Interamericano de Desarrollo (BID). Para el año 2030, las inversiones alcanzarían US\$ 5.000 millones anuales, apuntadas a mejorar y potenciar la logística y el comercio exterior.

Paralelamente, se desarrolla el Plan Maestro de Transporte, para ordenar en el corto, mediano y largo plazo el desarrollo de la infraestructura y servicios de transporte y logística.

El **promedio de costo** de transporte y logística (en % del precio FOB) para los principales productos y corredores asciende a **19,7%**. Los **sobrecostos** identificados, en relación con el precio FOB, ascienden a un promedio de **6,61%** para los principales productos y corredores.

Los sobrecostos afectan directamente a la competitividad e impactan negativamente a la masa salarial, ya que las firmas exportadoras trasladan a sus empleados y a los productores las pérdidas de estos ingresos, generando no solo un impacto económico, sino también social.

Los sobrecostos pueden dividirse según la etapa del proceso:

Dentro de la **fase de transporte terrestre**, los sobrecostos abarcan más del cuarto del total, vinculados a demoras en pasos de frontera, su impacto en la oportunidad de los productos, y los sobrecostos generados por el lucro cesante de los camiones parados.

En la **etapa pre-embarque**, ocupan más de 20%. Las deficiencias viales, mermas de productos en traslado interno y el alto costo de demoras por certificación sanitaria (mayormente en carne congelada y carne enfriada) explican estos sobrecostos. La falta de dragado y balizamiento, explican el impacto en el transporte fluvial. Los sobrecostos en puerto tienen sobre todo origen aduanero.

⁴ Fuentes: USAID - "Impacto del transporte y de la logística en el comercio Internacional del Paraguay"

Luego se observa el impacto **en aduana**, que abarca solamente los cargos de la institución, y demás agencias regulatorias. Finalmente, incide también los costos en la **gestión de pago y cobranza**.

Sobrecosto	Impacto
Paso de fronteras	31%
Demoras en acceso a puerto	16%
Falta de dragado del río	16%
Demoras debidas a deficiencias viales	13%
Demoras en la Obtención de la certificación	6%
Visación consular	5%
Merma de Mercaderías en el proceso de pre-embarque	4%
Demora en pagos	3%
Ley de Resrva de Carga	3%
Gasto de honorarios de despachante	3%

Cabe también identificar los sobrecostos generados específicamente por la condición mediterránea de Paraguay: el 47% de los sobrecostos totales son originados por la mediterraneidad, y dentro de este porcentaje, un 52% es responsabilidad paraguaya, mientras que el porcentaje restante corresponde a responsabilidad de los países vecinos.

Transporte

El transporte más barato es el marítimo, seguido por el ferrocarril, el carretero y por último el aéreo. Paraguay utiliza escasamente el transporte ferroviario, mientras que la mayor parte del volumen de su comercio se realiza por vía acuática, ocupando más del 80% del total del comercio⁵. El transporte terrestre ocupa el segundo lugar, a pesar de las dificultades económicas que generan las citadas dificultades en los pasos de frontera.

El transporte aéreo tiene escasa participación en el volumen total transportado. El transporte aéreo es importante para el caso de productos donde el factor “justo a tiempo” es importante para el proceso de producción, o cuando es necesario contar con productos recién lanzados al mercado, como sería el caso de los bienes informáticos y electrónicos.

Las exportaciones paraguayas que salen a través del transporte ferroviario son granos – soja, maíz, trigo – que empalma con los sistemas ferroviarios de la Argentina y Brasil.

El Mercosur es el principal mercado de destino de las exportaciones paraguayas. En el período 2011-2015 absorbió en promedio un 43% de las ventas externas de Paraguay. Los otros bloques económicos como la UE y el NAFTA disminuyeron su participación. Rusia es un destino destacado, principalmente debido a las importaciones de soja y carne bovina paraguaya.

⁵ [Diario ABC - “El 80% del comercio de nuestro país se mueve en transporte fluvial”](#)

Principales actores del sector

Los actores que participan en el proceso de comercio internacional incluyen exportadores e importadores, consolidadores, transportistas, proveedores de servicios logísticos, agencias gubernamentales en múltiples países, y operadores de la infraestructura logística (como puertos y buques), entre otros. Cada uno de estos actores son claves en la facilitación del comercio.

El sector exportador está compuesto por empresas paraguayas – micro, pequeña, y de mediana escala – y por filiales de multinacionales que operan a gran escala. La mayor parte de los grandes exportadores se encuentra en el sector de soja y de carne.

El parque automotor de transporte de cargas posee desequilibrios. El parque relacionado con el transporte de terrestre cuenta con empresas grandes con camiones bien regulados, pero también empresas con servicios de menor calidad. El problema es que no hay una oferta intermedia entre estos dos extremos que pueda satisfacer a los pequeños productores.

En el otro extremo está la flota apta para el transporte de cargas refrigeradas, la cual ante el aumento de las exportaciones, principalmente carne, hoy en día está sub-dimensionada.

Hay un desajuste de aproximadamente 50% en los costos de fletes dependiendo del nivel de tráfico de fletes de retorno y de desequilibrios en los flujos, para lo cual la infraestructura vial juega un papel determinante. Se observa en particular, un déficit en caminos rurales, afectando notoriamente los costos y procesos de preembarque.

En Paraguay existen cada vez más operadores de transporte, y agentes de carga, que asumen la gestión integral de contratación del transporte en sus distintos modos y la coordinación de estas operaciones. En Paraguay, debido a la promulgación de la Ley de Puertos Privados N° 419 del año 1994, en la última década hubo un desarrollo en infraestructura y calidad de gestión portuaria muy significativa, que dotó al litoral paraguayo de una red consistente de 37 puertos privados. Más allá de este conjunto de puertos, Paraguay cuenta con puertos y terminales terrestres operadas por la Administración Nacional de Navegación y Puertos (ANNP).

Despachantes de Aduana En Paraguay, de acuerdo a la definición de la Ley 2422/2004 (Código Aduanero), el Despachante de Aduanas es la persona física que se desempeña como agente auxiliar del comercio y del servicio aduanero, habilitado por la Dirección Nacional de Aduanas, que actuando en nombre del importador o exportador efectúa trámites y diligencias relativas a las operaciones aduaneras. Los agentes aduaneros se encuentran nucleados en el Centro de Despachantes del Paraguay.

Los depositarios de mercaderías son estatales y privados. Por un lado en los predios de la ANNP, en los puertos privados y en las terminales terrestres o interiores de la ANNP o de depositarios privados se cumple este tipo de servicio, donde más allá de realizarse la guarda de las mercaderías de importación no nacionalizadas, se efectúan las verificaciones e inspecciones de parte de la Aduana. De esta forma, en general, por un lado, la mercadería ingresada por vía fluvial es nacionalizada antes de salir del puerto; y por otro lado, la mercadería que llega por vía terrestre, en la práctica, tras ingresar por el paso de frontera, acude a un depósito de mercaderías, ya sea interior o portuario para realizar la nacionalización.

Las principales agencias de gobierno reguladoras de las actividades de transporte y la logística son:

- Dirección Nacional de Aduana (DNA)
- Dirección de la Marina Mercante (DMM)
- Administración Nacional de Navegación y Puertos (ANNP)
- Servicio Nacional de Sanidad y Calidad Vegetal y de Semillas (SENAVE)
- Secretaría Nacional de Sanidad y Calidad Animal (SENACSA)
- Ministerio de Industria y Comercio (MIC)
- Ministerio de Agricultura y Ganadería (MAG)
- Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC)
- Dirección Nacional de Transporte (DINATRAN)

Infraestructura

Históricamente, el papel asignado a la red de rutas nacionales del Paraguay se fundamentó, básicamente, en una red vial desarrollista, buscando comunicar a Asunción con las principales capitales departamentales. Posteriormente, se procedió a desarrollar una red contemplando la integración con los países de la región. El Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC) es el organismo encargado de elaborar, proponer y ejecutar las políticas y disposiciones referentes a la infraestructura.

El sistema de carreteras del Paraguay se clasifica en tres grupos de vías de acuerdo a su importancia y nivel de servicio: Rutas Nacionales, Rutas Departamentales y Rutas Vecinales. Según el tipo de superficie de rodadura se tiene carreteras con pavimento asfáltico y pétreo, ripio y tierra. La Red Vial Nacional inventariada, que incluye rutas nacionales, departamentales y caminos vecinales primarios alcanza unos 25.901 kilómetros, de los cuales 3.067 kilómetros cuentan con pavimento asfáltico, que representa el 11,8 por ciento del total de la red.

Paraguay presenta una dependencia de los puertos del río Paraná, Uruguay y de la Plata en el transporte marítimo. En estos ríos, en particular sobresalen los puertos de Rosario, San Lorenzo, Nueva Palmira, Buenos Aires y Montevideo. En los tres primeros se operan las cargas de exportación a granel, mientras que en los de Buenos Aires y Montevideo se operan los tráficos de transbordo en contenedores.

La flota que opera en Paraguay tiene las siguientes características:

1. La flota de barcasas y remolcadores dedicados al transporte de productos de exportación, principalmente soja, trigo y maíz que opera de bajada.
2. Las barcasas tipo tanque y remolcadores dedicadas al transporte de hidrocarburos de importación que opera de subida.
3. La flota de unidades autopropulsadas y de barcasas y remolcadores dedicadas a los tráficos de importación y exportación de contenedores que opera en ambos sentidos. Las unidades de la flota que opera en los puertos paraguayos poseen bandera argentina, boliviana, brasilera, paraguaya y uruguaya. Las unidades correspondientes a la flota del Paraguay son detalladas en la Tabla 2.5.

Es destacable el aumento en la capacidad y frecuencias que existe actualmente para poder transportar contenedores por agua. Sin duda, la consolidación de este modo y de su operatoria ha producido en la última década un efecto de sustitución del modo de transporte terrestre al modo acuático. Inclusive los tráficos de contenedores refrigerados, los cuales escaseaban no hace muchos años, hoy en día están disponibles. El precio de los fletes entre Montevideo y Buenos Aires y Paraguay oscila entre US\$ 400 y US\$ 500 para contenedores de 20" y entre US\$ 700 y US\$ 900 para contenedores de 40". Para corroborar estas cifras, se efectuaron múltiples consultas en el mercado, con respecto al mercado de fletes entre Buenos Aires, Montevideo, Santos y Paranagua y por otro lado desde Asunción durante el período marzo-junio. Estos montos son all-in, incluyendo THC, Surcharges, etc.

Ferias internacionales del sector logístico en Paraguay

Expo Logística 2016

La feria cuenta con participación de empresas de transporte, operadores logísticos, agentes de carga, inmobiliarias, entidades financieras, etc. para mostrar sus productos y servicios a los profesionales del sector.

La oferta comercial se complementa con los equipos y tecnologías lanzados al mercado por compañías especializadas esta industria y con conferencias sobre la actualidad del sector y sus innovaciones.



Feria Internacional Navegistic

Esta feria del sector logístico, transporte y navegación se realiza desde el año 2012 y reúne a las principales empresas del sector brindándoles la oportunidad de generar negocios a futuro.

NAVEGISTIC se ha convertido en una herramienta efectiva comprobada que atrae empresarios de todo el mundo decididos a hacer negocios en Sudamérica. Más 30 países participan, convirtiéndola en una excelente plataforma para conectar personas, empresas y organizaciones de manera inteligente para la generación de negocios, progreso y desarrollo.



Normativa aplicable⁶

Las principales normas aplicables a la logística en Paraguay son:

- Para ensayos y análisis técnico – **Ley orgánica INNT y resoluciones pertinentes**
- Empaques - **Ley N° 1183/1985 Código Civil, y Ley N° 1084/1983 del Comerciante**

⁶ Fuente: Legislación para todos [www.leyes.com.py] y Digesto Legislativo [www.digesto.senado.gov.py]

- Postales y correos - **Ley Nº 1183/1985 Código Civil, Ley Nº 1084/1983 del Comerciante, Ley Nº 4016/2010** que crea la Dirección Nacional de Correos, Convenios internacionales.
- Distribución de bienes, comisionistas, mayoristas, minoristas - **Ley Nº 194/1993**
- Además, debe tenerse en cuenta la reglamentación sobre **transportes** (marítimos, aéreos y terrestres), y sobre todo **servicios auxiliares**, portuarios, de depósito y almacenamiento y de aduana.

En todos los pasos de frontera, hay importantes problemas en materia regulatoria. Distintos acuerdos bilaterales y multilaterales no hay podido consolidar un mecanismo exento de burocracia, y las demoras son notables, lo que afecta la competitividad.

Precios de fletes internacionales

Los valores presentados a continuación corresponden a tarifas para **cargas en general** (no específicamente para el producto analizado), que deberán ser verificadas en cada caso particular.

Terrestre

Tabla Nº 7 - Precios de fletes terrestres a Paraguay (US\$)

Contenedores Aduana	20'	40'
	José Falcón	1.150

Fuente: Datos brindados por empresas en el sector.

Detalle de los costos estimados para el transporte terrestre, según tipo de contenedor:

20'

- BAF (recargo aplicado): US\$ 40
- PBIP (Protección de los buques y de las instalaciones portuarias): US\$ 5
- GATE (terminal): US\$ 30
- Emisión de B/L (documentación): US\$ 37,50
- Tasa Consular: US\$ 40 por B/L

40'

- BAF (recargo aplicado): US\$ 80
- PBIP (Protección de los buques y de las instalaciones portuarias): US\$ 5
- GATE (terminal): US\$ 30
- Emisión de B/L (documentación): US\$ 37,50
- Tasa Consular: US\$ 40 por B/L

Fluvial

Tabla Nº 8 - Precios de fletes acuáticos a Paraguay (US\$)

Contenedores Puerto	20'	40'
	José Falcón	700

Fuente: Datos brindados por empresas en el sector.

Aéreo

Tabla Nº 9 - Precios de fletes aéreos a Asunción (US\$)

Kg	Tarifa US\$
45	1,57
100	1,53
300	1,4
500	1,3

Tiempo de Tránsito: 01:40 hs
Salida de Montevideo: Amazonas - Frecuencia Diaria 02:55 hs am

Fuente: Datos brindados por Newport Freight Forwarder.

Empresas de transporte internacional de mercadería⁷

DHL

- Dirección: Juan Carlos Gómez, 1447.

⁷ Nota: La presente lista de empresas no implica jerarquización alguna ni valoración de su comportamiento comercial.

- Página web: www.dhl.com.uy

Ofrece transporte terrestre, aéreo y multimodal.

Maersk Uruguay S.A.

- Teléfono: +598 2 9161004
- Dirección: Rincón, 487. Piso 7.
- Página web: www.maerskline.com

Ofrece transporte fluvial desde Montevideo hacia Asunción.

Mediterranean Shipping Company Uruguay S.A.

- Teléfono: +598 2 9022935
- Dirección: Andes, 1365. Piso 13.
- Página web: www.msc.com

Ofrece transporte fluvial desde los puertos de Montevideo y Nueva Palmira hacia distintos puertos o terminales de Paraguay.

Southcargo

- Teléfono: +598 2 9164330
- Dirección: Misiones, 1372. Piso 5.
- Página web: www.southcargo.com.uy

Ofrece transporte terrestre, fluvial y aéreo.

Tranship Uruguay S.A.

- Teléfono: +598 2 9161707
- Dirección: Cerrito, 618.
- Página web: www.tranship.com.uy

Ofrece transporte fluvial.

Unimarine Uruguay S.A.

- Dirección: Rincón, 500. Piso 5.
- Teléfono: +598 2 9170102

- Página web: www.unimarine.com.uy

Ofrece transporte fluvial desde Montevideo hacia Asunción.

Universal Shipping Agency

- Teléfono: +598 2 9162963
- Dirección: Colón, 1498. Piso 3.
- Página web: www.unimar.com.uy

Ofrece transporte fluvial.

Aranceles

Debido a que Uruguay y Paraguay son ambos miembros del MERCOSUR, al momento de comercializar sus productos entre sí, cuentan con un arancel del 0%.

De todos modos, Paraguay aplica a las importaciones, incluso las provenientes de sus socios del MERCOSUR, las siguientes cargas:

- Un arancel consular por efecto del visado obligatorio de documentos requeridos para la importación como la factura comercial, el certificado de origen o los conocimientos correspondientes a embarques marítimos, fluviales, terrestres, aéreos o ferroviarios. Dicho arancel, recaudado por los consulados paraguayos en el extranjero, se establece en el artículo 11 de la Ley N° 1.844 de 5 de diciembre de 2001 y su cuantía oscila entre 0,10 y 30 dólares.
- Una tasa de valoración consistente en el pago del 0,5% sobre el valor en aduana de las mercaderías. Dicha tasa se establece en el artículo 263 del Código Aduanero (Ley N° 2422 de 5 de julio de 2004) y los ingresos obtenidos se utilizan para costear los gastos de la Dirección General de Aduanas.

Tributación⁸

El sistema tributario paraguayo se apoya fuertemente en cuatro impuestos básicos, a saber: el Impuesto al Valor Agregado (IVA), el Impuesto a la Renta Comercial, Industrial o de Servicios (IRACIS), el Impuesto Selectivo al Consumo (ISC) y el Impuesto al Comercio Exterior.

Impuesto al Valor Agregado

En lo que respecta al IVA, el mismo grava cada una de las fases de comercialización de bienes hasta que lleguen al consumidor final. No grava el importe total de cada venta en forma independiente, sino que lo hace exclusivamente sobre el importe agregado en cada etapa por cada agente económico. Las Tasas del Impuesto, vigentes a enero de 2015, oscilan entre el 5% y el 10%, según el producto que sea objeto del mismo, de conformidad con la Ley 5061/13.

Tanto las personas como las empresas, individuales o colectivas, que desarrollan alguna actividad productiva, comercial o de prestación de servicios tienen la obligación de tributar ante el fisco.

Impuesto a la Renta Comercial, Industrial o de Servicios

Es un impuesto establecido por ley para aquellas personas que se dediquen a la realización de actividades comerciales, industriales y/o de servicios en forma de empresas, sea a través de un particular o de una sociedad. Se trata de un impuesto de carácter anual, que abarca los períodos comprendidos entre el 1 de enero y el 31 de diciembre de cada año.

En particular, en lo concerniente al sector terciario no existe una discriminación por tipo de servicios, en términos tributarios. En todos los casos aplica el mismo impuesto. La distinción radica en quién es el prestador del servicio.

Cuando el servicio lo presta una *persona física* no residente en Paraguay, el comprador del servicio debe retener el 10% de Impuesto a la Renta más un 10 % de Impuesto al Valor Agregado. Si el servicio se presta a distancia, existe la posibilidad de que el comprador paraguayo del servicio, no tenga que retener el impuesto, ya que la norma dice que la fuente va a estar determinada por el desarrollo de actividades, por lo cual podría no aplicarse el impuesto.

En los casos de la renta empresarial, es decir, cuando el servicio lo presta una *persona jurídica*, el comprador paraguayo debe retener una tasa efectiva del 15% de Impuesto a la Renta más un 10% de Impuesto al Valor Agregado.

En promedio las empresas paraguayas efectúan unos 20 pagos de impuestos al año, lo que les insume 378 horas preparando y pagando dichos impuestos, y representan un 35% de la ganancia total.

⁸ Fuente: “Análisis del Sistema Tributario paraguayo”, Walter A. Zárate, Centro de Análisis y Difusión de la Economía Paraguaya, 2011; Ministerio de Hacienda e Índice tributario [<http://www.impuestospy.com/>].

Tabla Nº 3 – Tasas e impuestos administrativos en Paraguay

	Impuestos o contribuciones obligatorias	Apuntes sobre pagos	Tiempo (horas)	Tasa de impuesto legal	Base imponible	Tipo impositivo total (% de la ganancia)	Apuntes sobre tipo impositivo total
Contribuciones a seguridad social pagados por el empleador	12		96	0	Salario bruto	19	
Impuesto sobre Sociedades	1	Se presenta por interes	138	0	Beneficio imponible	10	
Impuestos Municipales	2			1% (variable)	Activos totales	5	
Impuesto a la Propiedad	1			0	Valor de la propiedad	1	No incluido
Impuesto sobre los vehículos	1					-	Pequeña cantidad
Impuesto sobre el Combustible	1					-	
Impuesto de Timbre	1					-	
Contribuciones a la Seguridad Social pagados por el empleado	-	Pago junto con el empleador		0	Salario bruto	-	Retenido
Impuesto al Valor Agregado	1	Se presenta por interes	144	0	Valor agregado	-	No incluido
Totales	20		378			35%	

Fuente: Elaborado por Uruguay XXI, en base a datos de “Doing Business 2015”, Banco Mundial.

Al contratar

El Capítulo IV del Código Civil Paraguayo regula los contratos de servicios. Allí establece la presunción de que el contrato de servicios indicará: a) información de las partes, b) objeto del contrato, c) alcance de los trabajos, d) precio a pagar por la prestación, e) plazo de ejecución del servicio, f) derechos y obligaciones de las partes y g) otros aspectos como anticipos, formas de pago, medios de suspensión o terminación del contrato.

Aquellos obligados a la prestación de un servicio deben ejecutarlo personalmente, pues el derecho es incesable, salvo convención en contrario. Además, en caso de que exista alguna tarifa o arancel para la fijación del precio de dicho servicio, se aplicarán estos.

En Paraguay, la prestación de servicios no puede ser pactada por un plazo mayor a 5 años, empero es renovable. El contrato de servicios termina en el plazo pactado por las partes o en el plazo previsto por la legislación paraguaya. Si no se acordó un plazo, cualquiera de las partes podrá dar por terminado el contrato dando aviso a la otra, con al menos treinta días de anticipación; o bien sin dar previo aviso, siempre que existan justos motivos para ello.

Datos a tener en cuenta

- El tejido empresarial paraguayo está compuesto fundamentalmente por pequeñas y medianas empresas, en general de carácter familiar.
- Por naturaleza, el paraguayo es amable y hospitalario, incluso en el ámbito empresarial.
- Los paraguayos suelen emplear un léxico propio y muy característico.
- Paraguay se encuentra en el nivel C (entorno económico y político no del todo estable) de la clasificación riesgo país de COFACE. Sin embargo, en los últimos años ha aumentado progresivamente su estabilidad legislativa y, por lo tanto, la confianza empresarial y las inversiones.
- El Poder Judicial paraguayo es altamente corrupto e inestable, por lo que se recomienda contar con buena asesoría legal.

Principales instituciones de referencia

- Banco Central del Paraguay: www.bcp.gov.py
- Cámara Nacional de Comercio y Servicios en Paraguay: www.ccp Paraguay.com.py
- Dirección General de Estadística, Encuestas y Censos: www.dgeec.gov.py
- Dirección Nacional de Propiedad Intelectual: www.dinapi.gov.py
- Ministerio de Relaciones Exteriores: www.mre.gov.py
- Ministerio de Educación y Cultura: www.mec.gov.py
- Red de Inversiones y Exportaciones: www.rediex.gov.py
- Agencia de Información Paraguaya: www.ip.gov.py/
- Directorio de logística y servicios de comercio exterior: www.guiaparaguayexporta.com.py/?page_id=66



Uruguay XXI
PROMOCIÓN DE INVERSIONES
Y EXPORTACIONES

Rincón 518/528 - CP 11000

Tel.: +598 2915 3838

Montevideo - Uruguay

info@uruguayxxi.gub.uy

www.uruguayxxi.gub.uy

  Uruguay XXI