

"Decenio de las personas con discapacidad en el Perú"
"Año de la Diversificación Productiva y del Fortalecimiento de la Educación"

La Congresista de la República que suscribe, Karla Melissa Schaefer Cuculiza, en el ejercicio del derecho de iniciativa que le confiere el artículo 107 de la Constitución Política del Perú, y conforme a lo establecido en el artículo 76 del Reglamento del Congreso de la República, por intermedio del Grupo Parlamentario Fuerza Popular, propone el siguiente:

PROYECTO DE LEY

El Congreso de la República

Ha dado la Ley siguiente:

LEY QUE AMPLÍA LA VIGENCIA DE LA LEY 29624, SOBRE LA ADMISIÓN DE AERONAVES Y MATERIAL AERONÁUTICO

Artículo 1. Objeto de la Ley

La presente Ley tiene por objeto ampliar la vigencia del Régimen de Admisión de Aeronaves y Material Aeronáutico previsto de manera temporal por la Ley 29264, por un periodo de diez (10) años.

Artículo 2. Ampliación de la vigencia del Régimen de Admisión de Aeronaves y Material Aeronáutico en el país

Amplíase la vigencia del Régimen de Admisión de Aeronaves y Material Aeronáutico a que se refiere la Ley 29624 por un periodo de diez (10) años, con la finalidad que las personas naturales o jurídicas puedan ingresar al país aeronaves destinadas a sus fines, así como las partes, piezas, repuestos y motores, documentos técnicos propios de la aeronave y material didáctico para instrucción de personal aeronáutico, con exención de pagos tributarios.

Dispóngase la ampliación de la vigencia de las demás normas contenidas en la referida Ley por un periodo similar, en lo que resulte pertinente.

Junio, 2015.

KARLA MELISSA SCHAEFER CUCULIZA
Congresista de la República



Karla M. Schaefer Cuculiza
Portavoz (s)
Grupo Parlamentario Fuerza Popular

ANGEL MAYA
K. HURTADO

Beena

CÓNGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima,15.....de.....Julio.....del 2015.....

Según la consulta realizada, de conformidad con el Artículo 77° del Reglamento del Congreso de la República: pase la Proposición N° 4669 para su estudio y dictamen, a la(s) Comisión(es) de ECONOMÍA, BANCA, FINANZAS E INTELIGENCIA FINANCIERA.

JAVIER ÁNGELES ILLMANN
Oficial Mayor(e)
CONGRESO DE LA REPÚBLICA

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

ANTECEDENTES

El 8 de diciembre de 2010, se publicó en el Diario Oficial El Peruano la Ley 29624, Ley que establece el Régimen de Admisión Temporal de Aeronaves y Material Aeronáutico. Su vigencia quedó establecida por un período de cinco años, los mismos que se cumplen en diciembre de 2015.

La finalidad de dicha Ley, es que las personas naturales o jurídicas puedan ingresar al país aeronaves destinadas a sus fines, así como las partes, piezas, repuestos y motores, documentos técnicos propios de la aeronave y material didáctico para instrucción de personal aeronáutico, los mismos que son detallados mediante Resolución Ministerial expedida por el Ministerio de Economía y Finanzas, con suspensión de pago de todo tributo, bajo el Régimen de Admisión Temporal y hasta por el período de cinco (5) años, contado a partir de su vigencia.

Asimismo, dispone que el acogimiento a este régimen no requiere el otorgamiento de garantía ni le es de aplicación el interés compensatorio a que se refiere el Decreto Legislativo 1053, Ley General de Aduanas.

Dice la norma que cuando se efectúe la nacionalización de dichos bienes, para efecto de la determinación de la base imponible de los Derechos Arancelarios y el Impuesto General a las Ventas (IGV), se tomará en cuenta el Valor en Aduanas consignado en la Declaración Única de Aduanas-Admisión Temporal, deducida la depreciación. Para este efecto, la depreciación será del veinte por ciento (20%) anual sobre el Valor en Aduanas, consignado en la referida declaración. Cuando la nacionalización se efectúe durante el último mes del quinto año se deducirá el veinte por ciento (20%).

En cuanto a su ámbito de aplicación, sanciona que se aplica a las personas naturales o jurídicas, de acuerdo a lo establecido en la Ley 27261, Ley de Aeronáutica Civil del Perú, sus normas modificatorias y complementarias, dedicadas al transporte aéreo de pasajeros o carga, transporte aéreo especial, trabajo aéreo, así como aviación general, aeroclubes, escuelas de aviación, aviación aerodeportiva y talleres de mantenimiento de aeronaves y estaciones reparadoras ubicadas en el territorio nacional, en lo que les sea aplicable.

Sobre la materia, ha sido decretado a la Comisión de Transportes y Comunicaciones, el Proyecto de Ley 4450/2014-CR de la señora Congresista Natalie Condori Jahuirra, que propone promover el desarrollo de aerolíneas de bajo costo para cubrir rutas nacionales. El artículo 3 de dicha iniciativa, se prevé la

ampliación de los beneficios de la Ley 29624 por diez años, contados a partir de la fecha de su vencimiento.

ANÁLISIS

Para iniciar el análisis de la presente iniciativa, vale la pena recalcar que la Ley 29624 está por vencer en cuanto a su vigencia. Es por ello que se considera necesario priorizar su debate y eventual acumulación o aprobación por parte de la Comisión especializada, que resulta ser la Comisión de Transportes y Comunicaciones.

Para considerar el panorama en torno al cual se vincula la vigencia de la Ley 29624, se tiene que en los últimos años se ha notado un claro aumento en el tráfico mensual de pasajeros a nivel nacional, tal como se aprecia en el siguiente cuadro elaborado por la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) del Ministerio de Transportes y Comunicaciones:

DGAC - PERÚ

PERÚ: TRÁFICO MENSUAL DE PASAJEROS A NIVEL NACIONAL
2009 - FEBRERO 2015

Meses	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	Total General
Años													
2009	337,523	314,293	329,945	352,901	356,184	342,681	374,366	385,862	347,737	380,685	382,208	366,145	4,270,510
2010	407,423	380,862	393,502	400,327	456,947	445,701	487,207	521,583	465,489	531,307	489,459	479,926	5,459,733
Variación Porcentual	20.71%	21.18%	19.26%	13.44%	28.29%	30.07%	30.14%	35.17%	33.86%	39.57%	28.06%	31.08%	27.85%
2011	502,799	466,224	468,793	469,187	518,360	495,441	575,817	605,244	503,253	550,538	506,222	508,315	6,170,193
Variación Porcentual	23.41%	22.41%	19.13%	17.20%	13.44%	11.16%	18.19%	16.04%	8.11%	3.62%	3.42%	5.92%	13.01%
2012	533,980	549,532	550,315	547,413	589,551	575,708	656,400	686,545	616,102	670,553	615,631	629,294	7,221,404
Variación Porcentual	6.20%	17.87%	17.39%	16.67%	13.73%	16.22%	13.99%	13.48%	22.42%	21.80%	21.61%	23.80%	17.04%
2013	646,684	638,464	648,184	613,019	685,925	658,515	737,344	776,308	711,749	779,742	690,935	697,199	8,290,068
Variación Porcentual	21.11%	16.18%	17.78%	11.98%	16.35%	14.37%	12.33%	13.03%	15.52%	16.28%	13.21%	10.79%	14.80%
2014	691,589	666,112	652,840	663,375	721,171	692,211	788,859	860,035	787,703	840,978	778,611	776,681	8,950,165
Variación Porcentual	6.94%	4.33%	5.35%	8.21%	5.14%	5.12%	6.99%	10.79%	10.67%	7.85%	11.72%	11.40%	7.96%
2015	782,477	761,957											1,544,434
Variación Porcentual	13.14%	14.39%											13.75%

NOTA: Se considera pasajeros de los servicios regular y no regular nacional

De otro lado, en el Anuario Estadístico del año 2013 elaborado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones¹, pueden encontrarse diversos gráficos que muestran igualmente la evolución del transporte aéreo en el país. Así, se puede

¹ Ministerio de Transportes y Comunicaciones, *Anuario Estadístico 2013*, Lima, abril 2014.

apreciar la tendencia creciente del servicio regular de pasajeros en el ámbito nacional:

Analizando los flujos mensuales del periodo 2004 - 13, se puede apreciar (Ver Gráfico 5.5), que a partir del año 2006 el **servicio regular** de pasajeros en el ámbito nacional, muestra una tendencia creciente, alcanzando su nivel más alto en octubre del 2013, al movilizar poco más de 737 mil pasajeros (Ver Anexos: Tabla 5.2).

Gráfico 5.5: Servicio Regular de pasajeros a nivel nacional, 2004 - 13



121

Lectura similar se desprende del cuadro elaborado por la Comisión de Defensa del Consumidor y Organismos Reguladores de los Servicios Públicos del Congreso de la República, para una Propuesta de Dictamen referido al uso del transporte aéreo²:

² Propuesta de Dictamen recaído en los Proyectos 1847/2012-CR, 3969/2014-CR, 4040/2014-CR y 4297/2014-CR, que propone mediante un texto sustitutorio la Ley que protege al usuario del servicio de transporte aéreo.



8

En la misma Propuesta de Dictamen de dicha Comisión, se afirma que la tasa de crecimiento del servicio de transporte aéreo viene incrementándose año a año, tal como se observa en el gráfico que evidencia que en cuatro años, es decir, entre el año 2011 y el 2014, la industria aérea ha crecido en promedio en un millón de pasajeros por año.

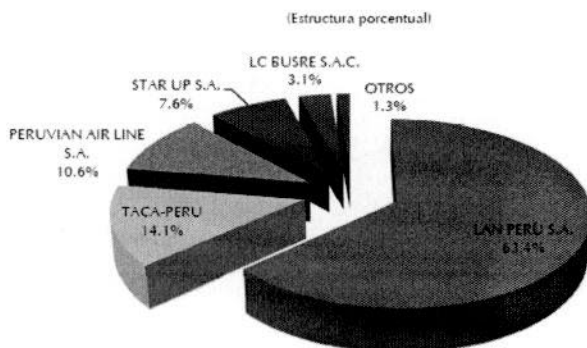
Adicionalmente, se indica en la Propuesta de Dictamen, que el tráfico aéreo viene incrementando la tasa de crecimiento del sector aerocomercial, percibiéndose cada vez más que el avión es un medio de transporte accesible. Apuntando también que son casi 9 millones de usuarios los que utilizan actualmente el transporte aerocomercial.

Volviendo a los datos del Anuario Estadístico 2013 del MTC, respecto del comportamiento de las compañías aéreas en las rutas nacionales, se hace evidente que las compañías pequeñas –como ya se ha mencionado- necesitan más que otras, de las medidas comprendidas en el Régimen de Admisión de las aeronaves y sus partes. Así, tenemos el siguiente gráfico oficial que indica la diferencia entre las líneas aéreas en cuanto al tráfico aéreo:

COMPAÑÍAS AÉREAS DEL SERVICIO DE PASAJEROS EN RUTAS NACIONALES

Dentro de las principales compañías aéreas en rutas nacionales, tenemos a la empresa LAN PERÚ S.A., la de mayor participación del mercado de transporte aéreo de pasajeros con el 63,4%; mientras las compañías TACA PERÚ, PERUVIAN AIR LINE S.A., STAR UP S.A. y LC BUSRE S.A.C. tuvieron una participación de 14,1%; 10,6%; 7,6% y 3,1% respectivamente.

Gráfico 5.10: Tráfico Aéreo a nivel nacional, por compañía, 2013



Fuente: DGAC - MTC
 Elaboración: MTC - OCPP - Oficina de Estadística

Estas cifras se actualizan a través del siguiente cuadro en el que se puede apreciar el tráfico mensual de pasajeros entre los meses de enero y febrero del presente año por línea aérea, evidenciándose la necesidad de continuar promoviendo los beneficios que requieren sobre todo, las compañías pequeñas que se dedican a la actividad de la cual nos ocupamos:

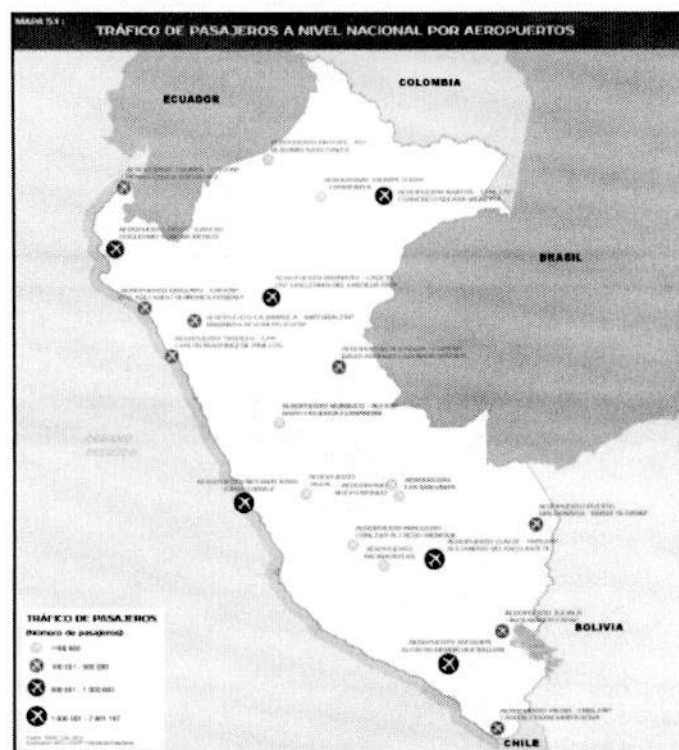
PERÚ: TRÁFICO MENSUAL DE PASAJEROS A NIVEL NACIONAL SEGÚN LÍNEAS AÉREAS
ENERO - FEBRERO 2015

Líneas Aéreas	Meses	Ene	Feb	Total General	Particip. Porcentual
LAN PERÚ S.A.		479,526	472,082	951,608	61.62%
TACA PERU		110,782	103,326	214,108	13.86%
PERUVIAN AIR LINE S.A.		106,725	101,794	208,519	13.50%
STAR UP S.A.		51,527	50,270	101,797	6.59%
LC BUSRE S.A.C.		22,698	22,437	45,135	2.92%
NORTH AMER.F. P. SERVICE S.A.C		2,755	4,843	7,598	0.49%
ATSA		3,478	3,345	6,823	0.44%
SERV.A. DE LOS ANDES S.A.C		2,274	461	2,735	0.18%
SAETA		1,071	1,564	2,635	0.17%
AIR MAJORO S.A.		774	1,020	1,794	0.12%
SARU		495	506	1,001	0.06%
AERO PALCAZU		212	212	424	0.03%
VIVE PERÚ		34	32	66	0.00%
TRADEN SAC.		55	10	65	0.00%
ALAS DEL ORIENTE S.A.C		44	20	64	0.00%
AERO NEGOCIOS JLE S.A.		-	27	27	0.00%
AERODIANA S.A.C		12	3	15	0.00%
HELISUR		8	2	10	0.00%
MOVIL AIR		7	-	7	0.00%
TRAVEL AIR		-	3	3	0.00%
TOTAL GENERAL		782,477	761,957	1,544,434	100.00%

Nota: Se considera pasajeros de los servicios regular y no regular nacional

Y en cuanto al tráfico nacional de pasajeros por aeropuertos, la misma publicación del año 2013, presenta el siguiente mapa:

TRANSPORTE AÉREO



MTC . OGPP . Oficina de Estadística - 304

Siendo que, para el caso de la oferta del parque aéreo para transporte de pasajeros, se cuenta con las siguientes estadísticas:

Tabla 5.12: OFERTA DEL PARQUE AÉREO EN EL TRANSPORTE DE PASAJEROS, SEGÚN ÁMBITO DE OPERACIÓN Y TIPO DE SERVICIO, 2009 - 13

(Número de asientos)					
ÁMBITO DE OPERACIÓN Y TIPO DE SERVICIO	2009	2010	2011	2012	2013
TOTAL	14 504	14 150	16 338	20 246	23 423
NACIONAL	1 780	1 853	2 420	2 523	2 963
Aerocomercial	1 008	868	1 515	1 513	1 848
Regular	-	6	57	134	120
No regular	660	626	681	694	646
Regular y no regular	348	236	777	685	1 082
Turístico	162	143	83	113	187
Especial	610	842	822	897	928
Fumigación agrícola	1	1	2	2	0
Serv. Privado	78	66	52	103	85
Trabajo Aéreo	475	709	705	700	722
Otros I/	56	66	63	92	121
INTERNACIONAL	12 724	12 297	13 918	17 723	20 460
Regular	12 311	11 574	12 741	16 314	19 147
No regular	413	723	1 177	1 409	48
Regular y No regular	-	-	-	-	1 265

I/ Considera: los siguientes servicios: Aviación General: Cívico, Instrucción, Publicidad

Fuente: MTC - DGAC

Elaboración: MTC - OGFP - Oficina de Estadística

En efecto, se aprecia que el uso del transporte aéreo regular y especial, así como el parque aéreo, se han incrementado.

Este crecimiento se refleja también en el personal de aviación civil, incluyendo los operadores de mantenimiento, que tiene mayores oportunidades laborales gracias a este incremento.

Según la Asociación de Empresas de Transporte Aéreo Internacional (AETAI), la Ley 29624 ha contribuido a este crecimiento. Basándose en cifras del propio MTC, sostiene que se contó con un mayor número de unidades aéreas después de la entrada en vigencia de dicha Ley. Siendo que en el año 2010, había 198 naves nacionales y 83 internacionales; mientras que en el 2014, se contó con 224 nacionales y 139 internacionales. Sin embargo, falta cobertura, sobre todo en las zonas rurales y amazónicas del país.³

La misma entidad refiere que todos los países signatarios del Convenio de Chicago de 1994, incluyendo el Perú, han contado con el beneficio contemplado en la Ley 29624 desde los años '70, a través de medidas destinadas a incentivar a

³ Carta 0047-2015-P/AETAI dirigida a la Presidenta de la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la República, por la que alcanzan opinión respecto del Proyecto de Ley 4250/2014-CR.

las empresas de transporte aéreo nacional. Y que la Ley 29624 permite que las personas naturales o jurídicas, sean empresas aéreas, escuelas de aviación, talleres de mantenimiento aeronáutico, entre otros; puedan acogerse al Régimen de Importación Temporal para Reexportación en el mismo estado para las aeronaves y sus partes y piezas, permitiendo además la depreciación del 20% anual sobre el valor de Aduanas.⁴

En cuanto a la preocupación existente en algunos sectores respecto de la falta de recaudación de tributos por estos conceptos, se afirma que, de suprimirse o no prolongarse este beneficio, no habrá diferencia en la caja fiscal, pues el efecto sería desalentador para la inversión en esta materia.

Y se sostiene que de dejar sin vigencia lo previsto en la Ley 29624, las empresas de aviación pequeñas serán las más perjudicadas, así como la aviación general, los privados, las escuelas de aviación y los talleres de mantenimiento.

Cabe señalar que al interior la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la República, se constituyeron Grupos de Trabajo, uno de los cuales es el de Transporte Aéreo. Al respecto, es de hacer presente que en sesión de dicho Grupo de Trabajo realizada el 26 de noviembre de 2014, los representantes de la Asociación de Empresas de Transporte Aéreo Internacional asistentes, manifestaron que resulta necesario promover el debate y eventual aprobación de diversos proyectos de ley sobre la materia. Entre ellos, expresaron la conveniencia para el transporte aéreo en el país que se extienda o se haga permanente la vigencia de la Ley 29624, que permite tanto para la aviación general como la privada, que se deprecie el valor de las aeronaves 20% al año por un quinquenio, hasta nacionalizarlas. Sostuvieron que es muy costoso que cada 18 meses las aeronaves deban salir del país para volver a entrar al día siguiente. Pidieron, además, tener presente que el avión no debe ser considerado un bien suntuario sino un medio de transporte.

Sobre el particular, en la misma sesión del Grupo de Trabajo referido, el Director General de Aeronáutica Civil del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, resaltó la importancia de extender la vigencia de la Ley 29624. Por cuanto para las aerolíneas grandes, resultaría más fácil cubrir los costos que generarían su caducidad, pero no así para las pequeñas que tendrían muchos gastos que afrontar.

En cuanto a cifras que coinciden con el tiempo de la vigencia de la Ley 29624, en reunión de 22 de abril del presente año, representantes de asociaciones y

⁴ Idem.

escuelas de pilotos expresaron a la autora de la presente iniciativa legislativa, que de información correspondiente al propio Ministerio de Transportes y Comunicaciones, se notan los siguientes incrementos relacionados al transporte aéreo civil:

Rubro	Año 2010	Año 2014
Instrucción (escuelas de pilotos)	20	43
Servicio privado	10	15
Cívico privado	8	10
Privado deportivo	0	1
Total	38	69

Todo ello incide, asimismo, en la necesidad de incentivar los vuelos de bajo costo al interior del país, tal como se propone en el Proyecto de Ley 4450, Ley que promueve el desarrollo de aerolíneas de bajo costo para cubrir rutas locales, de la Congresista Natalie Condori Jahuirá. Pues, al culminar la vigencia de la Ley 29624, se dificultará mucho más el ingreso de compañías que estén dispuestas a ofrecer vuelos de bajo costo en las rutas al interior del país.

EFFECTO DE LA VIGENCIA DE LA NORMA SOBRE LA LEGISLACIÓN NACIONAL.

La presente iniciativa legislativa pretende ampliar la vigencia de los beneficios contemplados en la Ley 29624 por un período de diez (10) años, tiempo que se considera razonable para afianzar los efectos de dichos beneficios en la promoción de la aeronáutica en el país; con la finalidad que las personas naturales o jurídicas puedan ingresar al país aeronaves destinadas a sus fines, así como las partes, piezas, repuestos y motores, documentos técnicos propios de la aeronave y material didáctico para instrucción de personal aeronáutico, con exención de pagos tributarios.

Se propone, además, la prórroga de la vigencia por igual período, de las demás normas contenidas en la referida Ley, en lo que resulte pertinente.

ANÁLISIS COSTO BENEFICIO.

Los involucrados en la propuesta legislativa y los efectos que tendría sobre estos, de aprobarse, se presentan en el cuadro siguiente:

Involucrados	Efectos directos ⁵	Efectos indirectos ⁶
El Poder Ejecutivo	La medida permitirá que: ○ Cuento con un instrumento legal que le permita regular y supervisar que las personas naturales o jurídicas puedan ingresar al país aeronaves destinadas a sus fines, así como las partes, piezas, repuestos y motores, documentos técnicos propios de la aeronave y material didáctico para instrucción de personal aeronáutico, con exención de pagos tributarios	La aplicación de la medida traerá como efecto que: ○ Se promueva desde el estado el acceso a los beneficios contemplados en la Ley 29624, con un impacto positivo mayor en las compañías pequeñas de transporte aéreo. ○ Se promueva el transporte aéreo de bajo costo al interior del país.
La población	La medida permitirá que: ○ Cuento con una norma que pueda hacer exigible en cuanto a los beneficios a los que accedan las compañías aéreas, las que deberán mejorar la calidad del servicio y efectuar la reducción de costos respectiva.	La aplicación de la medida traerá como efecto que: ○ Se promueva y estimule que los beneficios se traduzcan en un mayor acceso de la población a los vuelos que requiera.
Las empresas	La medida permitirá que: ○ Se vean beneficiadas para estimular sus actividades, en especial las pequeñas empresas que no están en condiciones de afrontar los gastos que acarrearía la pérdida de vigencia de la Ley 29624.	La aplicación de la medida traerá como efecto que: ○ Las empresas rindan cuenta de los beneficios recibidos, ante la correcta aplicación de la presente Ley, teniendo presente que sus servicios deben satisfacer con calidad y sin sobrecostos, las necesidades de la población. ○ Las personas naturales y jurídicas, tales como asociaciones vinculadas con el transporte aéreo, como escuelas de pilotos, empresas de mantenimiento etc.; cuenten con la posibilidad de invertir razonablemente en su actividad, priorizando la necesidad que la misma redunde en el mayor y mejor acceso de los usuarios al presente tipo de transporte.

⁵ Aquellos inmediatamente derivados de la propuesta.

⁶ Aquellos inmediatamente derivados de los efectos de la propuesta