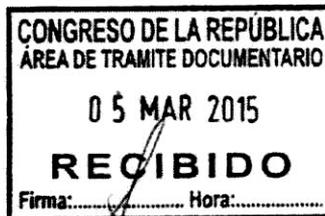


Proyecto de Ley N° 4250/2014-CR

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

PROYECTO DE LEY



El Grupo Parlamentario Acción Popular - Frente Amplio a iniciativa del congresista de la República, Mesías Guevara Amasifuén, ejerciendo el derecho a iniciativa legislativa que le confiere el artículo 107° del Reglamento del Congreso de la República, propone el siguiente:

**LEY QUE DEROGA LA LEY 29624, LEY QUE ESTABLECE EL RÉGIMEN DE ADMISIÓN TEMPORAL DE AERONAVES Y MATERIAL AERONÁUTICO**

**Artículo Único.- Norma Derogatoria**

Deróguese la Ley N° 29624, Ley que establece el Régimen de Admisión Temporal de Aeronaves y Material Aeronáutico.

Lima, 5 de marzo de 2015

MÉSÍAS A. GUEVARA AMASIFUÉN  
Congresista de la República

MANUEL HERÓLES

R. MAVILA

Y. LESCANO

Dra. ROSA MAVILA LEÓN  
Vocera Titular  
Bancada Acción Popular - Frente Amplio

V. MENDOZA



**CONGRESO DE LA REPÚBLICA**

.....ima, 11.....de.....MARZO.....del 2015.....

Según la consulta realizada, de conformidad con el  
Artículo 77° del Reglamento del Congreso de la  
República: pase la Proposición N° 4250 para su  
estudio y dictamen, a la (s) Comisión (es) de

ECONOMÍA, BANCA, FINANZAS E  
INTELIGENCIA FINANCIERA;  
TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

  
-----  
JAVIER ANGELES ILLMANN  
Oficial Mayor(e)  
CONGRESO DE LA REPÚBLICA

## EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

### I. OBJETO DE LA PRESENTE INICIATIVA LEGISLATIVA

El presente proyecto de ley pretende derogar la Ley 29624, Ley que establece el Régimen de Admisión Temporal de Aeronaves y Material Aeronáutico, publicado el 9 de diciembre de 2010, cuya finalidad es que las personas naturales o jurídicas puedan ingresar al país aeronaves, así como las partes, piezas, repuestos y motores, documentos técnicos propios de la aeronave con suspensión de pago de todo tributo bajo el Régimen de Admisión Temporal por un periodo de cinco años contados a partir de la vigencia de la presente ley hasta el mes de diciembre de 2015.

La medida propuesta en la presente iniciativa legislativa busca promover el debate de una reforma integral de la política pública en materia de aeronáutica civil.

De acuerdo con diversos especialistas, el Perú cuenta con un servicio de transporte aéreo deficiente y costoso. El 80% del territorio nacional está sin servicios aéreos o insuficientemente atendidos. En muchas circunstancias, las empresas que prestan el servicio obligan a pagar tarifas aéreas exorbitantes en rutas nacionales, en ocasiones –incluso– superiores a las que se pagan en vuelos internacionales<sup>1</sup>.



### FUNDAMENTOS DE LA PRESENTE PROPUESTA NORMATIVA

Mediante Decreto Legislativo N° 075, de fecha 4 de mayo de 1981, se establecieron medidas promocionales y de incentivos tributarios, financieros y crediticios para el transporte aéreo y la aviación civil en el país. El artículo 24° de la referida norma autorizaba a las empresas nacionales de transporte aéreo comercial, a solicitar y obtener la internación temporal, hasta por un plazo de cinco años, de las aeronaves que contraten en el extranjero para incremento de su propia flota, cuando tales aeronaves lleguen al Perú de acuerdo a un contrato de alquiler o de alquiler – venta.

La Ley N° 24882, Ley de Aeronáutica Civil, publicada el 30 de junio de 1988, en su Quinta Disposición Transitoria extendió los beneficios e incentivos tributarios otorgados por Decreto Legislativo N° 075. De acuerdo con dicha disposición, los

<sup>1</sup> PALACIN FERNANDEZ, JULIAN. Línea aérea de bandera de bajo costo. Ediciones AERONOTICIAS. Primera Edición. Lima, noviembre de 2011; página 13.

beneficios e incentivos tributarios tendrían una vigencia adicional de diez años, es decir hasta el mes de junio de 1998.

Los beneficios establecidos por las normas antes señaladas buscaban promover el incremento de la flota propia de las empresas nacionales de transporte aerocomercial, siempre que las aeronaves sean materia de contratos de alquiler o de alquiler venta.

El 30 de diciembre de 1997, se promulgó la Ley N° 26909, la misma que establecía que las empresas nacionales dedicadas al servicio de transporte aéreo, de carga y/o pasajeros, podían ingresar al país aeronaves destinados a sus fines, así como sus partes, piezas, repuestos y motores con suspensión del pago de todo tributo bajo el régimen de importación temporal. La suspensión del pago de todo tributo fijado en la presente norma tenía una duración de cinco años.

Con esta norma, la medida que en principio había sido diseñada como una política temporal extendía su vigencia por 25 años.

En el año 2000, al promulgarse la Ley N° 27621, Ley de Aeronáutica Civil del Perú, se extendió el beneficio de internación temporal hasta el 31 de diciembre de 2002 (Cuarta Disposición Transitoria y Final de la referida ley).



El 25 de mayo de 2005, el gobierno de turno publicó la Ley N° 28525, Ley de Promoción de los Servicios de Transporte Aéreo. La mencionada ley, en su artículo 7° dispuso que las empresas nacionales dedicadas al servicio de transporte aéreo, de pasajeros o carga, puedan ingresar al país aeronaves destinadas a sus fines, así como sus partes, piezas, repuestos y motores, documentos técnicos propios de la aeronave y material didáctico para instrucción del personal aeronáutico, con suspensión de pago de todo tributo bajo el Régimen de importación temporal y hasta por el período de cinco años.

Cinco años después, el 9 de diciembre de 2010 se publicó la Ley N° 29624, la misma que extendió los beneficios del artículo 7° de la Ley N° 28525. En efecto, la Ley N° 29624, establece que las personas naturales o jurídicas puedan ingresar al país aeronaves, así como las partes, piezas, repuestos y motores, documentos técnicos propios de la aeronave con suspensión de pago de todo tributo bajo el Régimen de Admisión Temporal por un periodo de cinco años contados a partir de la vigencia de la presente ley hasta el **mes de diciembre de 2015**.

En conclusión, el Estado peruano ha mantenido por más de 30 años<sup>2</sup> una política pública que no ha tenido un efecto positivo en el desarrollo de nuestra aeronáutica civil, debido a que, como han señalado diversos especialistas, nuestro país cuenta con un servicio de transporte aéreo deficiente y costoso.

Lejos de incentivar el desarrollo de la aeronáutica civil, la política de exoneraciones tributarias implementada por el Estado peruano solo habría servido para garantizar los intereses de algunas empresas que por décadas han tenido utilidades multimillonarias.

En efecto, de acuerdo con información proporcionada por la Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria - SUNAT<sup>3</sup>, el monto de dinero que el Estado peruano ha dejado de percibir por la aplicación de la Ley N° 29624 entre los años 2010 y 2014 asciende a USD 1,115"122,674.00.

Como puede apreciarse en el Cuadro N° 1, dicho monto (3,345,368,022 nuevos soles) equivale al 2,6 % del Presupuesto General de la República asignado para el año 2015 y es similar al 15 % de todo el gasto asignado para el sector educación en el año 2015.

**CUADRO N° 1**  
**CUADRO COMPARATIVO EN NUEVOS SOLES**



CONCEPTO	MONTO EN NUEVOS SOLES
PRESUPUESTO PUBLICO 2015	130,621,290,973
TRIBUTOS SUSPENDIDOS 2010-2014 <sup>4</sup>	3,345,368,022
PRESUPUESTO SECTOR EDUCACION 2015	22,353,000,000
CONSTRUCCION AEROPUERTO CHINCHEROS	1,200,000,000

**Fuente:** Ministerio de Economía y Finanzas, SUNAT, El Comercio  
**Elaboración propia**

<sup>2</sup> Cabe señalar, que mediante la Ley N° 26924 hubo un cambio en la política que había sido impuesta por los antecedentes normativos de la referida ley. En efecto, el Decreto Legislativo N° 075, publicado en el año 1981, la Ley N° 26909 publicado el año 1997 y la Ley N° 28525 publicado el año 2005, establecían que el régimen de beneficios tributarios estaba dirigido con exclusividad a las empresas nacionales. En cambio, la Ley N° 26924, extendía a las personas naturales o personas jurídicas con independencia de la nacionalidad de las mismas.

<sup>3</sup> Oficio 083-2015-SUNAT/100000-SUNAT, de fecha 02 de marzo de 2015.

<sup>4</sup> La SUNAT remitió la información en dólares: 1,115,122,674

Con el monto de los tributos suspendidos en aplicación de la Ley N° 29624, como se puede advertir en el cuadro anterior, se podría haber construido tres obras de la envergadura del aeropuerto internacional de Chincheros.

De otro lado, cabe señalar, que la política de exoneraciones tributarias no ha sido utilizada por los beneficiarios de manera equitativa. En efecto, de acuerdo con información que consta en el Dictamen de la Comisión de Economía del Congreso de la República recaído en el Proyecto 2857/2010-CR, los beneficios de la Ley N° 28525, habrían sido utilizados preferente por las empresas de aviación con mayor participación en el tráfico aéreo.

## CUADRO N° 2

### Explotadores aéreos que importaron bajo el régimen de admisión temporal aviones y demás aeronaves de peso en vacío superior a 15000 Kg. (enero - noviembre 2008)

Consignatarios	Total CIF US\$	%
20341841357 - LAN PERU S.A.	140,000,000.00	39.20%
20144364059 - FUERZA AEREA DEL PERU	136,400,000.00	38.19%
20391557617 - AEROINVERSIONES DEL PERU S.A.C.	40,500,000.00	11.34%
20100010721 - AERO TRANSPORTE S A	22,516,236.30	6.30%
20100136075 - AEROCONDOR SAC	5,000,000.00	1.40%
20342868844 - STAR UP S.A.	5,000,000.00	1.40%
20379195432 - CIELOS DEL PERU S.A.	4,325,000.00	1.21%
20510815522 - AERODIANA S.A.C.	2,004,200.00	0.56%
20516536617 - TRANSAER R.A.S.A	725,000.00	0.20%
20510939094 - TRANSPORTES AEREOS CIELOS ANDINOS. SOCIEDAD ANONIMA CERRADA- T.A. CIELOS ANDINOS SAC	600,000.00	0.17%
20377356048 - ALAS DE AMERICA SAC	57,000.00	0.02%
10101375698 - LOPEZ VILELA ALEXANDER EDIXSON	16,000.00	0.00%

FUENTE: SUNAT  
ELABORACIÓN: CEBFIF



Finalmente, es necesario tener presente que (en su momento) el Ministerio de Economía y Finanzas opinó en contra de mantener esta política. En efecto, en el Oficio 1138-2008-EF/10,, de 27 de noviembre de 2008, remitido por el MEF a la Comisión de Economía y Finanzas, dicha institución señaló que: "(...) en lo que respecta a materia tributaria resulta improcedente por cuanto implica una exoneración de impuesto en lugar de un régimen suspensivo del pago de éstos, además de afectar la unidad del Sistema Tributario, no siendo acorde con los principios de Política Fiscal establecidos en el Marco Macroeconómico Multianual y generando precedentes para solicitudes similares".

En el mismo documento, el MEF refirió que: "(...) el otorgamiento de un plazo de 5 años para la vigencia de este régimen aduanero, sin que se ha otorgado la

garantía respectiva que cubra el monto de la deuda tributaria y con la posibilidad de nacionalizar el bien con la aplicación de una deducción de la base imponible equivalente al 20% anual, implicaría que el beneficio se convierta en un mecanismo destinado al no pago de impuestos, es decir en una exoneración de impuestos y no en un régimen suspensivo que permite el ingreso temporal de mercancías para su posterior reexportación.

### III. EFECTO DE LA VIGENCIA DE LA NORMA EN LA LEGISLACIÓN NACIONAL

La presente iniciativa deroga la Ley N° 29624 Ley que establece el Régimen de Admisión Temporal de Aeronaves y material Aeronáutica, promulgado el 9 de diciembre del 2010.

### IV. ANALISIS COSTO BENEFICIO

La aprobación de la presente iniciativa legislativa no generará ningún costo para el Estado. Por el contrario, la derogación de la Ley N° 29624, Ley que establece el Régimen de Admisión Temporal de Aeronaves y Material Aeronáutico, conllevaría un incremento significativo de la recaudación tributaria del Estado peruano.

El monto de dinero que el Estado deja de percibir por la aplicación de dicha ley (tres billones trescientos cuarenta y cinco millones trescientos sesenta y ocho mil veintidós nuevos soles) debe ser usado para desarrollar adecuadamente nuestra aeronáutica civil. El referido monto no solo permitiría la reducción de la brecha de infraestructura en dicha materia sino que permitiría la implementación de programas de capacitación que promuevan la formación de capital humano que permita el aprovechamiento adecuado de nuestro mercado aerocomercial.



Lima, 5 de marzo de 2015