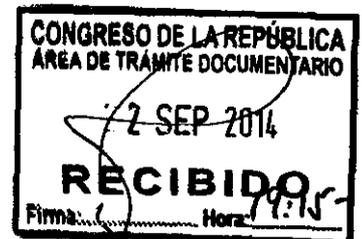


Proyecto de Ley Nº 3814/2014-OR.



## PROYECTO DE LEY QUE PROMUEVE LA COMPETENCIA EN EL MERCADO AÉREO NACIONAL Y EL TURISMO

Los Congresistas que suscriben, miembros del grupo parlamentario PPC-APP ejerciendo el derecho de iniciativa legislativa que les confiere el artículo 107° de la Constitución Política del Perú, presentan el siguiente proyecto de ley:

### CONSIDERANDO:

Que el 28 de Julio el Presidente de la República en su mensaje por Fiestas Patrias ante el Congreso indicó que se adjudicaría el Tercer Grupo de Aeropuertos: Jauja, Huánuco y Jaén, obras que permitirán interconectar nuestro país internamente y acercarnos aún más al mundo; facilitando el comercio y la inversión, incentivándose de esta forma el turismo interno e inclusive atraer más visitantes internacionales.

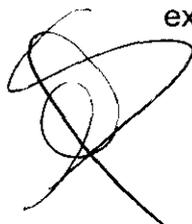


Que sin embargo la Ley N° 28694, "Ley que regula el contenido de azufre en el combustible diésel", publicada el 22 de marzo de 2006, prevé que a partir del 2016 se cargará al precio del combustible Turbo A1, comprendido en las Subpartidas Nacionales 2710.19.15.10 al 2710.19.15.90, el Impuesto Selectivo al Consumo.

Que el referido combustible Turbo A1 es utilizado por aeronaves, las cuales se encuentran imposibilitadas de sustituir el consumo de dicho combustible por otro menos contaminante ya que no existe uno de naturaleza similar que tenga propiedades menos nocivas.

Que en ese sentido, se puede concluir que la finalidad por la cual se grava con el ISC al combustible utilizado por aeronaves sería físicamente imposible de cumplir, en atención a que las empresas de transporte aéreo están imposibilitadas de optar por el consumo de un combustible menos dañino.

Que el hecho de gravar con el ISC al referido combustible únicamente afecta a las empresas que brindan servicios de transporte aéreo nacional, pues en caso del transporte aéreo internacional, los acuerdos internacionales suscritos por el Perú eximen del pago de impuesto a este tipo de operaciones.



Que la única respuesta para reducir la contaminación generada por el uso del combustible Turbo A1 sería reducir la demanda de vuelos nacionales, con lo que los objetivos del gobierno en cuanto a turismo interno y conectividad se verían seriamente comprometidos

Que con la finalidad de no perjudicar la demanda de vuelos nacionales, y en consecuencia al consumidor final, resulta necesario que el combustible Turbo A1 se encuentre inafecto del ISC ya que el mismo no tiene un sustituto menos nocivo cuyo consumo deba incentivarse.

Que adicionalmente a ello, existe el interés de otras aerolíneas de iniciar operaciones en nuestro país para realizar vuelos internos. Sin embargo cuando analizan los costos internos, el hecho de tener un incremento en el precio del Turbo A-1 (por aplicación del ISC) desde el año 2016, les genera un riesgo en su inversión, puesto que las empresas que actualmente tiene operaciones en el país podrán afrontar de mejor manera dicho incremento, al ya estar posicionadas de un mercado; lo que no ocurría con las nuevas empresas de aviación puesto que recién estarían iniciando operaciones. El ingreso de nuevas aerolíneas para prestar servicios en rutas nacionales, permitiría de manera clara un incremento en el turismo, así como la competitividad

Que por las razones expuestas se pone a consideración del Congreso de la República el siguiente Proyecto de Ley;

El Congreso de la República,

Ha dado la siguiente Ley:

## **LEY QUE PROMUEVE LA COMPETENCIA EN EL MERCADO AÉREO NACIONAL Y EL TURISMO**

**Artículo 1°.-** Incorpórese un segundo párrafo al artículo 3° de la Ley 28694, Ley que regula el contenido de azufre en el combustible diésel, de la siguiente forma:

### ***“Artículo 3.- Medidas tributarias de promoción de combustibles limpios***

*Gradualmente, a partir del 1 de enero de 2008, se determinará el Impuesto Selectivo al Consumo a los combustibles, introduciendo el criterio de proporcionalidad al grado de nocividad por los contaminantes que éstos contengan para la salud de la población. Para tal efecto, el Ministerio de Economía y Finanzas en*

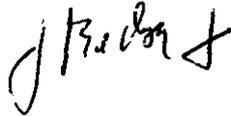
coordinación con el Consejo Nacional del Ambiente - CONAM, aprobarán anualmente los índices de nocividad relativa que serán utilizados. Esta reestructuración deberá realizarse de forma gradual hasta el 1 de enero de 2016 como máximo, fecha en que la tributación que grava los combustibles considerará plenamente el criterio de nocividad.

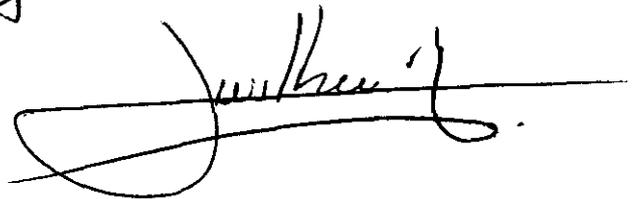
**Lo dispuesto en el párrafo anterior no será de aplicación al Carbuoreactor puesto en ala tipo queroseno para reactores y turbinas (Turbo A1), correspondiente a las Subpartidas Nacionales desde la 2710.19.15.10 a la 2710.19.15.90."**

Lima, 18 de Setiembre de 2014

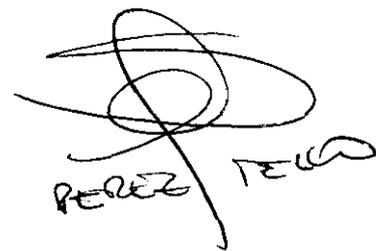
  
**Luis Iberico Núñez**  
Vocero  
Grupo Parlamentario

  
C. GARCERAN

  
J. R. B. J.

  
J. R. B. J.

  
J. R. B. J.

  
PEREZ TEJEDA

## EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

### 1. Objeto de la Propuesta

La no aplicación de la Ley 28694, Ley que regula el contenido de azufre en el combustible diésel, al combustible denominado Carburorreactores tipo queroseno para reactores y turbinas (Turbo A1), comprendido en las Subpartidas Nacionales No. 2710.19.15.10 a la 2710.19.15.90, utilizado por las Empresas de Aviación.

La medida se sustenta en que el referido combustible no tiene un sustituto que tenga un menor grado de nocividad en el medio ambiente, razón por la cual el sentido de la Ley 28694, orientada a que los combustibles nocivos dejen de ser utilizados y sean reemplazados por combustibles ecológicos o algún otro combustible menos contaminante, no podrá ser cumplido para este tipo de combustibles, al no existir un combustible sustituto.

### 2. Antecedentes

La Ley No. 28694, "*Ley que regula el contenido de azufre en el combustible diésel*", publicada el 22 de marzo de 2006, declaró la necesidad pública de regular los niveles de azufre contenidos en el combustible diésel, con la finalidad de salvaguardar la calidad del aire y la salud pública.

Tal es así que la Ley dispuso que a partir del 1 de enero de 2010, quedaría prohibida la comercialización para el consumo interno de combustible diésel cuyo contenido de azufre sea superior a las 50 partes por millón por volumen.

Además se estableció que gradualmente, a partir del 1 de enero de 2008, se determinaría un ISC a los combustibles, introduciendo el criterio de proporcionalidad al grado de nocividad por los contaminantes que éstos contengan para la salud de la población.

El Decreto Supremo No. 211-2007-EF, publicado el 24 de diciembre de 2007, aprobó la tabla que establecía los montos fijos del ISC aplicable a los combustibles, considerando el criterio de proporcionalidad al grado de nocividad, de acuerdo a lo dispuesto en la Ley No. 28694.

Posteriormente, el Decreto Supremo No. 053-2009-EF, modificó la tabla de montos fijos del ISC aplicable a los combustibles aprobada por el Decreto Supremo N° 211-2007-EF.

Mediante dicha modificatoria se dispuso que el ISC sobre el combustible Turbo A1 se debería aplicar recién a partir del año 2016, debido a que la sustitución por otro combustible menos contaminante no era factible y dicho impuesto afectaría la demanda de vuelos nacionales por el incremento del costo de los pasajes aéreos así como del servicio de carga.

El Decreto Supremo No. 348-2013-EF, publicada el 25 de diciembre de 2013, suspendió todos los efectos de la tabla de montos fijos del ISC aplicable a los combustibles, hasta que se aprueben los nuevos índices de nocividad de los mismos.

La norma estableció que los nuevos índices de nocividad de los combustibles deberán ser aprobados como plazo máximo el 30 de junio de 2014.

Sin embargo, a la fecha estos nuevos índices no han sido aprobados, por lo cual los efectos de la tabla y la aplicación del ISC sobre los combustibles siguen suspendidos.

### 3. Fundamento legal y económico

La finalidad de la Ley No. 28694, "*Ley que regula el contenido de azufre en el combustible diésel*", está relacionada a desincentivar el uso de combustibles contaminantes y fomentar la sustitución del mismo por otros de similar naturaleza que sean menos dañinos para la salud y el medio ambiente.

No obstante, en caso del combustible Turbo A1, comprendido en las Subpartidas Nacionales 2710.19.15.10 al 2710.19.15.90, se ha identificado que el mismo es utilizado principalmente por aeronaves las cuales se encuentran imposibilitadas de sustituir el consumo de dicho combustible por otro menos contaminante ya que no existe uno de naturaleza similar que tenga propiedades menos nocivas.

Por otro lado, de acuerdo a las normas y convenios que regulan el transporte aéreo internacional, se ha otorgado una exención general de impuestos al suministro de combustibles a las aeronaves de la otra parte contratante cuando se presenten servicios de transporte aéreo internacional.

Lo anterior se ha generado a consecuencia que dentro del mercado de combustibles, no existe una oferta de bienes sustitutos para el combustible Turbo A1 utilizado por las aeronaves.

En ese sentido, se puede concluir que la finalidad por la cual se grava con el ISC al combustible utilizado por aeronaves sería materialmente imposible de cumplir. Ello en atención a que las empresas de transporte aéreo están imposibilitadas de optar por el consumo de un combustible menos dañino.

Así las cosas, la única respuesta para reducir la contaminación generada por el uso del combustible Turbo A1 sería reducir la demanda de vuelos nacionales.

Así, el hecho de gravar con el ISC al referido combustible únicamente afecta a las empresas que brindan servicios de transporte aéreo nacional, pues en caso

del transporte aéreo internacional, los acuerdos internacionales suscritos por el Perú eximen del pago de impuesto a este tipo de operaciones.

Por estas circunstancias, a fin de que no se perjudique la demanda de vuelos nacionales, y en consecuencia, al consumidor final, resulta necesario que el combustible Turbo A1 se encuentre inafecto del ISC ya que el mismo no tiene un sustituto menos nocivo cuyo consumo deba incentivarse.

#### **4. Acuerdos de Transporte Aéreo suscritos por el Perú que contemplan exoneración tributaria a combustibles**

Como hemos indicado, el hecho de gravar con el ISC al referido combustible únicamente afecta a las empresas que brindan servicios de transporte aéreo nacional, pues en caso del transporte aéreo internacional, los acuerdos internacionales suscritos por el Perú eximen del pago de impuesto a este tipo de operaciones; tal como podemos ver a continuación:

### **EEUU**

Acuerdo de Transporte Aéreo entre el Gobierno de la República del Perú y el Gobierno de los Estados Unidos de América, suscrito el 10.06.98  
Aprobado por DS No. 038 - 98- RE

#### **ARTICULO 9**

##### *Derechos Aduaneros y Cargos*

1. Al arribar al territorio de una Parte las aeronaves operadas en el transporte aéreo internacional por las aerolíneas designadas de la otra Parte, su equipo ordinario, equipo de tierra, combustible, lubricantes, suministros técnicos consumibles, piezas de repuestos (los motores inclusive), suministros de aeronaves (incluidos pero no limitados, entre otros, a los artículos de comida, bebida y licor, tabaco y otros productos destinados para la venta o consumo de los pasajeros en cantidades limitadas durante el vuelo) y otros bienes que se destinen o utilicen solamente en relación con la operación o el mantenimiento de las aeronaves dedicadas al transporte aéreo internacional estarán exentas, de acuerdo a las normas y los procedimientos aduaneros de la Parte que otorga la excepción, con criterio de reciprocidad, de todas las limitaciones de importación, impuestos a la propiedad y tributos al capital, derechos de aduana, impuestos al consumo, y tasas y cargos similares que sean (1) impuestos por las autoridades nacionales y (2) no se sustenten en el costo del servicio prestado, a condición de que dichos equipos y suministros permanezcan a bordo de la aeronave.

2. También estará exento, conforme a las normas y procedimientos aduaneros de cada Parte, con criterio de reciprocidad, de los impuestos, tributos, derechos, tasas y cargos a que se refiere el párrafo 1 del presente artículo, a excepción de las tarifas que se basen en el costo del servicio prestado, lo siguiente:

A. Los suministros de aeronaves ingresados o proporcionados en el territorio de una Parte y llevados a bordo dentro de límites razonables, para

ser usados en la aeronave de ida de la aerolínea de la otra Parte dedicada al transporte aéreo internacional, aun cuando dichos suministros se vayan a utilizar en una parte del viaje que se realice sobre el territorio de la Parte en la cual fueron llevadas a bordo.

B. El equipo de tierra y las piezas de repuesto (motores inclusive) ingresados en el territorio de una Parte para el servicio, el mantenimiento o la reparación de aeronaves de las aerolíneas de la otra Parte utilizadas en el transporte aéreo internacional.

C. El combustible, los lubricantes y los suministros técnicos fungibles ingresados o suministrados en el territorio de una Parte, para ser usados en la aeronave de la aerolínea de la otra Parte dedicada al transporte aéreo internacional, aun cuando dichos suministros se vayan a utilizar en una parte del viaje que se realice sobre el territorio de la Parte en la cual fueron llevadas a bordo; y,

D. Los materiales de propaganda y publicidad ingresados o suministrados en el territorio de una Parte y llevados a bordo, dentro de límites razonables, para ser usados en la aeronave de ida de la aerolínea de la otra Parte dedicada al transporte aéreo internacional, aun cuando dicho material se vaya a utilizar en una parte del viaje que se realice sobre el territorio de la Parte en la cual fueron llevadas a bordo.

## PARAGUAY

Acuerdo sobre Servicios Aéreos entre Perú y Paraguay del 06.07.01

Aprobado por D.S. No. 065-2001 – RE

### ARTICULO VI EXENCIONES

1. Las aeronaves de las líneas aéreas designadas por las Partes, empleadas en los servicios convenidos que en vuelo hacia, desde o sobrevuelen el territorio de la otra Parte, serán admitidas temporalmente libre de derechos con sujeción a las reglamentaciones de la Aduana de dicha Parte.

2. El combustible, los aceites lubricantes, los otros materiales técnicos de consumo, las piezas de repuestos, el equipaje corriente y abastecimiento que se conservase a bordo de las aeronaves de las líneas aéreas designadas, serán eximidos a su llegada, salida o sobrevuelo del territorio de la otra Parte, de derechos de aduana, de derechos de inspección u otros derechos o impuestos similares de acuerdo a la legislación interna, siempre y cuando dichos equipos y suministros permanezcan a bordo de las aeronaves hasta el momento en que vuelvan a salir del mencionado territorio.

3. Conforme a la legislación interna el material para uso aeronáutico destinado para la reparación o mantenimiento, los equipos para la recepción de pasajeros, manipuleo de la carga y demás mercancías necesarios para la operatividad de las aeronaves internacionales ingresa libre de derechos de Aduana y demás tributos, siempre que se trate de materiales que no se internen al país y que permanezcan bajo control aduanero, dentro de los límites de las zonas que se señalen en los

aeropuertos internacionales o lugares habilitados, en espera de su utilización, tanto en las aeronaves como en los servicios técnicos en tierra.

4. Los bienes referidos en los numerales 2 y 3 de este Artículo no podrán ser utilizados para usos distintos a los servicios de vuelo y deberán ser reexportados en caso de no ser utilizados a menos que se permita la nacionalización o despacho para el consumo, previo pago de tributos, según las leyes, los reglamentos y los procedimientos administrativos en vigencia en el territorio de la Parte interesada. Mientras se le da uso o destino, deberán permanecer bajo custodia de la Aduana.

5. Las exenciones previstas en este Artículo pueden estar sujetas a determinados procedimientos, condiciones y formalidades que se encuentren vigentes en el territorio de la Parte que habrá de concederlas, y en ningún caso se referirán a las tasas cobradas en pago de servicios prestados.

## **SUIZA**

**Acuerdo sobre Transporte Aéreo Regular entre Perú y Suiza del 24.01.00**

**Aprobado por D.S 005-2000-RE**

### **ARTICULO 9**

#### **Exención de Obligaciones e Impuestos**

1. Las aeronaves operadas en los servicios internacionales por la aerolínea designada de una Parte Contratante, así como también su equipamiento normal, abastecimiento de combustible y lubricantes, suministros de aeronaves incluyendo alimentos, bebidas y tabaco llevados a bordo de dichas aeronaves, estarán exentos de todas las obligaciones o impuestos al entrar al territorio de la otra Parte Contratante, con la condición que dicho equipo provisiones y los suministros permanezcan a bordo de la aeronave hasta que los mismos sean reexportados.

2. También estarán exentos de los mismos impuestos y obligaciones, con excepción de los cargos correspondiente a los servicios prestados:

a. los suministros de las aeronaves proporcionados en el territorio de una Parte Contratante, dentro de los límites fijados por las autoridades de dicha Parte Contratante, y destinados para el uso a bordo de la aeronave que opera en un servicio internacional por la aerolínea designada de la otra Parte Contratante;

b. los repuestos y el equipo normal de a bordo importado al territorio de una Parte Contratante para el mantenimiento o reparación de la aeronave que opera en los servicios internacionales, así como material de promoción;

c. el combustible y los lubricantes destinados para la aerolínea designada de una Parte Contratante a ser suministrados en la aeronave operada en los servicios internacionales, aún cuando dichos suministros se vayan a utilizar en una parte del viaje que se realice sobre el territorio de la Parte Contratante en la cual fueron llevadas a bordo; y,

d. los documentos necesarios usados por la aerolínea designada por una Parte Contratante, incluyendo documentos de transporte, guías aéreas y materiales de propaganda y publicidad, así como vehículos motorizados, material y equipo a ser utilizado por la aerolínea designada para fines

comerciales y operacionales dentro del área del aeropuerto dispuesta para que dicho material y equipo sirva en el transporte de pasajeros y carga.

3. El equipo normal de a bordo, como también los materiales y suministros retenidos en la aeronave operada por la aerolínea designada por una Parte Contratante puede ser descargado en el territorio de la otra Parte Contratante, solamente con la aprobación de las autoridades de la aduana de dicho territorio. En dicho caso aquellos pueden ser colocados bajo la supervisión de dichas autoridades hasta que sean reexportados o dispuestos de otra manera de acuerdo con las regulaciones de la aduana.

4. Las excepciones que estipula el presente Artículo también estarán disponibles cuando las aerolíneas designadas de una Parte Contratante hayan contratado con otra aerolínea o aerolíneas, que igualmente disfruten de dichas excepciones de la otra Parte Contratante, el préstamo o la cesión, en el territorio de la otra Parte Contratante, de los ítems a que se refieren los párrafos 1 y 2 de este Artículo.

## URUGUAY

Acuerdo de transporte Aéreo entre el Gobierno de la República del Perú y el Gobierno de la República Oriental del Uruguay, suscrito el 04.11.02  
Aprobado por DS No. 039-2003- RE

### ARTÍCULO 6

Exención de derechos aduaneros

1. Con sujeción a las reglamentaciones de aduanas, las aeronaves utilizadas en los servicios convenidos por las líneas aéreas designadas por las Partes, su equipo habitual, combustibles, lubricantes, piezas de repuesto, provisiones de a bordo, incluso alimentos, bebidas y tabaco, estarán exentos de todos los derechos de aduana, de inspección y otros derechos o impuestos, al entrar en el territorio de la otra Parte, siempre que este equipo y provisiones permanezcan a bordo de las aeronaves hasta la continuación del vuelo.

2. Aun cuando podrá exigirse que quedan sometidos a vigilancia o control aduanero, estarán igualmente exentos de los mismos derechos e impuestos con excepción del pago de servicios prestados:

a) Las provisiones de a bordo embarcadas en el territorio de cualquiera de las Partes, dentro de los límites fijados por las Autoridades de las mismas, para su consumo a bordo de las aeronaves destinadas a los servicios convenidos de la otra Parte;

b) Las piezas de repuesto introducidas en el territorio de una de las Partes para el mantenimiento o reparación de las aeronaves utilizadas en los servicios convenidos por la línea o líneas aéreas designadas por la otra Parte;

c) El combustible y lubricantes que se lleven a bordo destinados al abastecimiento de las aeronaves explotadas por la línea o líneas aéreas designadas por la otra Parte y destinados a los servicios convenidos, incluso cuando éstos se consuman durante el vuelo sobre el territorio de la otra Parte en el cual se haya embarcado.

3. No podrán ser desembarcados en el territorio de la otra Parte, sin aprobación de sus autoridades aduaneras, el equipo habitual de las

aeronaves, así como otros artículos y provisiones que se encuentren a bordo de las aeronaves de una Parte. En tal caso podrán mantenerse bajo vigilancia de dichas autoridades hasta que sean reembarcados o se disponga de ellos de otra forma debidamente autorizada.

4. Las líneas aéreas, dentro del régimen de exenciones que acuerdan los subpárrafos a), b) y c) del párrafo 2 de este Artículo podrán almacenar, de acuerdo a la legislación interna, en las zonas que se señale en los aeropuertos internacionales o lugares habilitados de la otra Parte y bajo control aduanero; las cantidades necesarias de combustibles, lubricantes, piezas de repuesto, equipo habitual y provisiones de a bordo, introducidas desde el territorio de cada Parte, o desde terceros Estados y destinadas al uso exclusivo de las aeronaves utilizadas en los servicios convenidos.

## CUBA

Acuerdo sobre Transporte Aéreo entre el Gobierno de la República del Perú y el Gobierno de la República de Cuba del 30.07.2002  
Aprobado por Resolución Legislativa No. 28064

### ARTÍCULO XII

#### DERECHOS ADUANEROS Y OTROS CARGOS

1. Cada Parte Contratante deberá, con la mayor amplitud posible bajo su legislación nacional y sobre una base de reciprocidad, exonerar a cada línea aérea designada de la otra Parte Contratante, de las restricciones de importación, derechos aduaneros, imposición de impuestos, gravámenes de inspección y otros gravámenes y cargos nacionales sobre aeronaves, combustible, aceites lubricantes, suministros técnicos de consumo, piezas de repuesto incluyendo motores, equipamiento regular de la aeronave, avituallamiento de la aeronave (incluyendo licor, tabaco y otros productos destinados para la venta a los pasajeros en cantidades limitadas durante el vuelo) y otros artículos que tienen el propósito de ser empleados o son empleados solamente en relación con la operación o servicios a las aeronaves de esa línea aérea, así como existencias de boletos impresos, guías aéreas y material impreso que tenga estampado encima el emblema de la compañía y el usual material publicitario que dicha línea aérea distribuye sin cobro alguno.

2. Las exoneraciones previstas en el presente artículo se aplicarán a los artículos mencionados en el párrafo 1. supra que sean:

a) introducidos en el territorio de una Parte Contratante por o en representación de una línea aérea designada de la otra Parte Contratante;

b) retenidos a bordo de una línea aérea designada de una de las Partes Contratantes a su llegada o salida del territorio de la otra Parte Contratante;

c) llevados a bordo de una aeronave de una línea aérea designada de una de las Partes Contratantes en el territorio de la otra Parte Contratante; sean o no empleados o consumidos totalmente dichos artículos dentro del territorio de la otra Parte Contratante que otorga la exención, siempre que dichos artículos no sean enajenados dentro del territorio de dicha Parte Contratante.

3. El equipamiento regular de a bordo, así como los materiales y abastecimientos normalmente retenidos a bordo de la aeronave de una línea aérea designada de cualquiera de las Partes Contratantes, puede ser

*descargado en el territorio de la otra Parte Contratante sólo mediante la aprobación de las autoridades aduaneras de ese territorio. En tal caso, estos artículos pueden ser situados bajo la supervisión de dichas autoridades hasta el momento en que sean reexportados o se haya dispuesto de ellos de otro modo en correspondencia con las regulaciones aduaneras.*

*4. El equipaje y la carga en tránsito directo a través del territorio de cualquiera de las Partes Contratantes estarán exentos de derechos aduaneros y otros cargos similares.*

## **5. Turismo: Política de Estado**

El Plan Operativo Institucional 2014 del MINCETUR reconoce que el turismo es una importante actividad económica, además es un mecanismo esencial de lucha contra la pobreza y un instrumento clave en el desarrollo sostenible al ser capaz de crear riqueza económica y social de forma más rápida que otros sectores, mejorando la calidad de vida de las comunidades anfitrionas, a través de la generación de empleo en forma descentralizada. Por ello, es necesario alcanzar la sostenibilidad y competitividad de la actividad turística del Perú a nivel mundial, propiciando que el Sector Turismo contribuya a transformar y mejorar los niveles de bienestar integral de sus ciudadanos, especialmente aquellos que residen en el ámbito rural.

En este sentido, el Plan Operativo 2014 considera como objetivo general en materia de turismo, el hacer del Turismo una actividad económica competitiva, socialmente inclusiva y ambientalista responsable, a fin de que se convierta en herramienta de desarrollo sostenible para el país.

Para ello se fijan como objetivos específicos los siguientes:

5.1 Mejorar la competitividad y sostenibilidad de la actividad turística, para lo cual entre otras, se fija la estrategia de implementar condiciones adecuadas para el ingreso, permanencia y salida de visitantes al país a través de entidades público y privadas.

5.2 Contribuir al incremento de divisas generado por la promoción del destino Perú y la Marca País, en el mercado extranjero y nacional; para lo cual se fija como estrategias:

2.1. Promover el Turismo Receptivo en los mercados priorizados.

2.2. Promover el Turismo Interno.

2.3. Contribuir a mejorar la Percepción del Perú en el Mundo

En concordancia los objetivos trazados en materia de turismo, el Presidente de la República en su mensaje por Fiestas Patrias ante el Congreso indicó que se adjudicaría el Tercer Grupo de Aeropuertos: Jauja, Huánuco y Jaén, obras que permitirán interconectar nuestro país internamente y acercarnos aún más al

mundo; facilitando el comercio y la inversión, e incentivando el turismo interno y atraer más visitantes internacionales.

Sin embargo la Ley N° 28694, "Ley que regula el contenido de azufre en el combustible diésel", publicada el 22 de marzo de 2006, prevé que el 2016 se cargará al precio del combustible Turbo A1, comprendido en las Subpartidas Nacionales 2710.19.15.10 al 2710.19.15.90, el Impuesto Selectivo al Consumo.

Ello tal como se analizó en el punto 3 no resulta conveniente ni para fomentar la competitividad en el mercado aéreo nacional ni el turismo, por lo que requiere ser modificado en los términos propuestos.

### ANALISIS COSTO BENEFICIO

Considerando que la aplicación del ISC al Carburorreactor tipo queroseno para reactores y turbinas (Turbo A1), correspondiente a las Subpartidas Nacionales No. 2710.19.15.10 a la 2710.19.15.9, aún no se aplica, pues su aplicación está prevista para el año 2016, el efecto sobre la recaudación es nulo y por el contrario promueve que más compañías ingresen al mercado nacional de vuelos y se diversifique la oferta en el mismo con los evidentes resultados beneficiosos para el turismo y los ciudadanos en general.

### EFFECTO DE LA LEY SOBRE LA LEGISLACIÓN VIGENTE

Añade un párrafo al artículo 3° de la Ley No. 28694, Ley que regula el contenido de azufre en el combustible diésel.

### CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima, ..... 29 de Septiembre del 2017.....

Según la consulta realizada, de conformidad con el Artículo 77° del Reglamento del Congreso de la República: pase la Proposición N° 3814 para su estudio y dictamen, a la (s) Comisión (es) de Economía, Banca, Finanzas e Inteligencia Financiera; Comercio y Turismo.

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