

## COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES Periodo Anual de Sesiones 2024- 2025

### INFORME

#### MESA DE TRABAJO

#### “ADMISIÓN TEMPORAL DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE AÉREO”

**Lugar:** Sala 4 “Martha Hildebrandt Pérez-Treviño” del Congreso de la República Calle Simón Rodríguez S/N, edificio “Víctor Raúl Haya de la Torre” – Cercado de Lima

**Fecha:** Lunes 28 de octubre de 2024

**Hora de inicio:** 15:00 horas

**Hora de conclusión:** 17:00 horas

**Tema:** Aspectos relevantes de la propuesta de admisión temporal de los servicios de transporte aéreo, en el marco del Proyecto de Ley N° 3851/2022-CR

#### **Participantes:**

##### **Equipo técnico de la Comisión de Transportes y Comunicaciones**

1. Rosa Góngora Quintanilla: asesora (responsable)
2. Karina Amaya Sánchez: asesora
3. Moisés Humpire Belizario: comunicador

##### **Entidades públicas, instituciones privadas y gremios asistentes:**

1. Ministerio de Transportes y Comunicaciones
2. Ministerio de Economía y Finanzas
3. Ministerio de Comercio Exterior y Turismo
4. Consejo Departamental de Lima del Colegio de Ingenieros del Perú
5. Colegio de Economistas del Perú
6. Asociación de las Empresas de Transporte Aéreo Internacional -AETAI
7. International Air Transport Association (IATA)- Sucursal Perú

#### **Conclusiones:**

1. AETAI considera que la propuesta ayudará a resolver la gran problemática e impacto negativo que implica para el país la falta de una norma de promoción para la aviación nacional que permita un incremento de la oferta, atraiga inversión, mejore la competencia, aumente la conectividad, beneficie el intercambio comercial y el crecimiento del turismo, todo ello en beneficio del desarrollo económico y social del país y de sus ciudadanos.
2. Consultada AETAI sobre los beneficios concretos de la medida para la población, respondió que ese no era tema de la mesa técnica.
3. AETAI señaló que la propuesta no implica que el Estado deje de recaudar tributos de importación porque dichos tributos se encuentran suspendidos de pago en cada importación de determinados bienes (como las aeronaves) en virtud de haberse acogido al régimen de admisión temporal general de tan solo dieciocho (18) meses, según lo establecido en el Decreto Legislativo N° 1053 – Ley General de Aduanas.
4. AETAI señaló que la exigencia de la carta fianza o garantía beneficia únicamente a las empresas del sistema financiero, quienes aseguran ingresos anuales de 1,5% del costo total de cada aeronave.
5. MTC señaló que el texto debe incluir una previsión para que las aeronaves así como

sus partes, piezas repuestos y motores, documentos técnicos propios de la aeronave y material didáctico para la instrucción de personal aeronáutico, que actualmente se encuentran en el país bajo el régimen de admisión temporal para reexportación en el mismo estado del artículo 53 de la Ley General de Aduanas, puedan optar por acogerse al nuevo régimen de admisión temporal de aeronaves y material aeronáutico y evitar tener que sacar el bien del país para volver a ingresarlo.

6. MINCETUR señaló que la exigencia de cartas fianza de alto valor para el ingreso temporal de aeronaves afecta directamente al sector turístico al limitar la capacidad de crecimiento y modernización de las aerolíneas que operan en el país.
7. MEF señaló que se propone un tratamiento similar al régimen de admisión temporal de aeronaves y material aeronáutico establecido en la Ley N° 29624, Ley que establece el Régimen de Admisión Temporal de Aeronaves y Material Aeronáutico, vigente del 2010 al 2015. Durante la vigencia de la norma previa, se registró un total de 2 581 DAM por un valor CIF de US\$ 8 449 millones, y tributos suspensivos por US\$ 1 711 millones (el promedio anual fue de US\$ 342,2 millones o S/ 1300 millones), dado que el régimen especial permitía la admisión temporal por un período de 5 años. De aprobarse la propuesta, se estima que los tributos suspendidos anuales ascenderían en S/ 1 225 millones si se aprobara un régimen de admisión temporal similar al de la Ley N° 29624.
8. MEF señaló que, durante el periodo de vigencia de la Ley N° 29624, los beneficios estuvieron altamente concentrados, siendo la empresa LATAM AIRLINES PERU quien concentró el 75% de impuestos suspendidos, y si consideramos a la segunda empresa, dicha concentración se eleva a 87,7%.
9. MEF señaló que, técnicamente es recomendable la reducción o eliminación de regímenes especiales, debido a que distorsionan el conjunto del sistema tributario y dificultan el control de las obligaciones tributarias.

**ROSA GÓNGORA QUINTANILLA**  
Asesora  
Comisión de Transportes y Comunicaciones