Proyecto de Ley N° 3851/2022-CR

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
Área de Trámite y Digitalización de Documentos
28 DIC. 2022
RECIBIDO
Firma _____ Hora 12:27pm

LUIS ANGEL ARAGÓN CARREÑO

Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"
"Año del Bicentenario del Perú: 200 años de Independencia"

CONGRESO de la REPÚBLICA

LEY DE ADMISION TEMPORAL DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE AÉREO

Los Congresistas de la Republica integrantes del **Grupo Parlamentario de ACCIÓN POPULAR** que suscriben; a iniciativa del señor Congresista **LUIS ANGEL ARAGÓN CARREÑO**, ejercen su derecho de iniciativa legislativa conferido en los artículos 102° inciso 1) y 107° de la Constitución Política del Perú; y conforme a los artículos 2° y del 76° numeral 2 del Reglamento del Congreso de la República, presentan el siguiente:

PROYECTO DE LEY

EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA;
Ha dado la siguiente Ley:

LEY DE ADMISION TEMPORAL DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE AÉREO

Artículo 1. Objeto de la Ley
La presente Ley tiene por objeto que las personas naturales o jurídicas ingresen al país aeronaves destinadas a sus fines, así como partes, piezas, repuestos, motores, documentos técnicos 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, por el período de cinco (5) años, contado a partir de la vigencia de la presente Ley.

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 N° 1053 – Ley General de Aduanas.

Artículo 2. Ámbito de aplicación
La presente Ley se aplica a las personas naturales o jurídicas, de acuerdo a lo establecido en la Ley N° 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 sea aplicable.

DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA TRANSITORIA

ÚNICA.- Plazo para el acogimiento al Régimen de Admisión Temporal
Las solicitudes para el acogimiento al Régimen de Admisión Temporal previsto en la presente Ley podrán ser presentadas dentro del plazo de cinco (5) años, contado a partir de la vigencia de la presente Ley.

DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA FINAL

ÚNICA.- Normas reglamentarias y complementarias
Mediante Decreto Supremo refrendado por el Ministro de Economía y Finanzas, en un plazo no mayor de sesenta (60) días, se dictarán las normas reglamentarias y complementarias necesarias para la aplicación de la presente Ley.

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: ESPINOZA VARGAS Jhaec Darwin FAU 20161749126 soft
Motivo: En señal de conformidad
Fecha: 28/12/2022 11:11:03-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: ALVA PRIETO Maria Del Carmen FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 27/12/2022 16:48:18-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: ARAGON CARREÑO Luis Angel FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 22/12/2022 18:34:21-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: SOTO PALACIOS Wilson FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 27/12/2022 16:26:12-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: VERGARA MENDOZA Elvis Heman FAU 20161749126 soft
Motivo: En señal de conformidad
Fecha: 27/12/2022 12:27:40-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: PAREDES FONSECA Karol Ivett FAU 20161749126 soft
Motivo: En señal de conformidad
Fecha: 23/12/2022 17:31:42-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: ARRIOLA TUEROS Jose Alberto FIR 25542661 hard
Motivo: En señal de conformidad
Fecha: 27/12/2022 15:46:49-0500

I. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Con fecha 08 de diciembre del 2010, se publicó la Ley 29624, respecto a la admisión de aeronaves y material aeronáutico, que establecía un régimen de admisión temporal de aeronaves, partes, piezas, repuestos, motores así como documentos técnicos propios de la aeronave, así como material didáctico para instrucción de personal aeronáutico, con la suspensión de pago de todo tributo bajo el régimen de admisión temporal y hasta por el periodo de cinco años; asimismo, disponía que el acogimiento a este régimen no requería el otorgamiento de garantía; sin embargo, esta norma ya no se encuentra vigente en nuestro ordenamiento legislativo

Es importante precisar que la Ley 29624, tuvo vigencia por cinco años, cuyo plazo venció en diciembre del 2015, evidenciándose efectos positivos en la actividad del transporte aéreo, lo que hizo posible contar con nuevas líneas aéreas, que origino una competencia y la baja de pasajes aéreos en beneficio de la población.

Al día de hoy la aviación general y comercial pasa por una problemática que genera un impacto negativo para el desarrollo del país y está relacionada con la falta de una norma de promoción para la aviación que permita un incremento de la oferta, mejore la competencia, aumente la conectividad, beneficie el intercambio comercial y el crecimiento del turismo, en beneficio del desarrollo económico y social del país.

En efecto, la última norma que contemplaba beneficios para la aviación fue la Ley Nº 29624[1], y desde diciembre del 2015 a la fecha, no se tiene en vigencia una norma de similares características.

[1] Esta norma estuvo vigente del 09 de diciembre del 2010 al 09 de diciembre del 2015.

Como antecedente, vale mencionar que hubo sí, un Proyecto de Ley, el Proyecto de Ley Nº 0551/2016-CR (en adelante El Proyecto y que a la fecha se encuentra archivado[2]), que proponía una ampliación del régimen de admisión temporal de aeronaves y material aeronáutico por un periodo de cinco (05) años tal como estuvo vigente desde el año 2010 al 2015, en la citada Ley Nº 29624, y que fue visto en la sesión del Pleno del Congreso el 19 de octubre del 2017, aprobado en 1° votación y al cual equivocadamente se modificó el artículo 2° añadiéndose el siguiente párrafo:

> "*El ámbito de aplicación sea a aquellas empresas que califican como Micro, Pequeñas y Medianas empresas, que están contempladas en la Ley N° 28015 – Ley de Promoción y Formalización de la Micro, y la Ley N° 30056 – Ley que modifica diversas leyes para facilitar la inversión, impulsar el desarrollo productivo y el crecimiento empresarial*"

La propuesta de El Proyecto se componía de dos aspectos: (i) ***otorgar facilidades administrativas para acogerse al régimen de admisión temporal***, ampliando el plazo contenido en la norma general de la Ley General de Aduanas de dieciocho (18) meses a cinco (05) años sin otorgar garantía; y, (ii) ***permitiendo la depreciación anual el 20% del bien*** que facilite la nacionalización de la aeronave al quinto año con valor cero de la mercancía como incentivo para la renovación e incremento de flota de las empresas aéreas, fomentando la competitividad aérea.

Si revisamos los alcances mencionados de El Proyecto, podemos referir que respecto al primer aspecto, esto es, ***el otorgamiento de facilidades administrativas para acogerse al régimen de admisión temporal***, lo siguiente:

[2] Dicho Proyecto de Ley el 17 de agosto del 2021 fue decretado al Archivo por Acuerdo del Consejo Directivo N° 19-2021-2022/CONSEJO-CR

1. El Decreto Legislativo Nº 1053 – Ley General de Aduanas tiene un régimen general que permite que diversos bienes puedan ingresar al país sin pagar tributos de importación, por un plazo máximo de dieciocho (18) meses, para posteriormente ser reexportadas y, de ser el caso, volver a reingresar, iniciándose un nuevo periodo de dieciocho (18) meses.

2. El Proyecto proponía ***el otorgamiento de facilidades administrativas, las cuales únicamente implican***: (i) poder ingresar las aeronaves y repuestos mediante el régimen de admisión temporal, pero por un plazo mayor (05 años mínimo aunque nuestra propuesta es que sea por cinco (5) años); y, (ii) sin otorgar garantías.

3. A continuación, explicaremos ambos puntos para que se pueda verificar que sólo implica una ***simplificación o facilidad administrativa***:

   a. ***El Proyecto NO significa que el Estado deje de recaudar tributos de importación***, puesto que dichos tributos se encuentran suspendidos de pago en cada importación de determinados bienes (como las aeronaves), según lo establecido en el Decreto Legislativo Nº 1053 – Ley General de Aduanas. Afirmar lo contrario implica un desconocimiento de la forma en que se desarrolla el mercado aeronáutico.

   En efecto, la Ley General de Aduanas (en adelante LGA) tiene un régimen general que permite que diversos bienes puedan ingresar al país sin pagar tributos de importación, por un plazo máximo de dieciocho (18) meses. El único requisito que exige la Ley es que los tributos se encuentren garantizados (mediante una carta fianza) hasta que el bien salga nuevamente del país. ***Hasta aquí como se puede ver hay cero (0) recaudación del Estado***.

Entre los bienes que pueden acogerse a lo establecido en la LGA, tenemos a los aviones y repuestos, con lo cual en la actualidad las aerolíneas vienen ingresando las aeronaves acogiéndose al régimen general establecido en la LGA, lo que significa que el Estado tiene cero (0) recaudación.

El problema o inconveniente con el régimen general es el plazo máximo de dieciocho (18) meses para el sector aéreo ***es un plazo muy corto, lo que genera sobrecostos*** al tener que hacer vuelos sin pasajeros y carga para realizar las regularizaciones (es decir, reexportar los bienes para su posterior reingreso por un nuevo periodo de dieciocho (18) meses) ***sumado el sobrecosto financiero de contar con carta fianza para garantizar los tributos de importación***, puesto que las aeronaves salen del país antes del vencimiento del régimen, sobrecosto que luego se ve reflejado en el incremento de los pasajes, fletes para las exportaciones y la imposibilidad o restricción de abrir nuevas rutas nacionales a determinados puntos del país donde el servicio aéreo aun no llega.

Como es evidente, la caja fiscal no sufre ninguna diferencia ya ***que nunca ha percibido ingresos por este concepto, y mucho menos percibirá algo en los próximos años, puesto que en la actualidad muchos de los bienes de capital no se compran sino fundamentalmente se alquilan***, por lo que las aeronaves no se nacionalizan en ningún país en el que operan, en todos los países siempre se acogen a beneficios de Admisión o Internamiento Temporal.

b. Con relación al no requerimiento de presentación de garantías, confirmamos que este es un requerimiento necesario para generar los ahorros y eficiencias que se traducirán a futuro al consumidor final, toda vez que actualmente

dichos costos ***benefician ÚNICAMENTE a las empresas del sistema financiero***, quienes aseguran ***ingresos anuales de 1,5% del costo total de cada aeronave***[3], es decir aproximadamente entre US$ 80,000.00 (ochenta mil dólares americanos) y US$ 112,000.00 (ciento doce mil dólares americanos) por gestiones administrativas y por garantizar a las aerolíneas comerciales (la actual emisión de cartas fianzas). No existe otro beneficiado, por el contrario, se trata de un sobrecosto que afecta a todo el sector aéreo, el mismo que se traslada al consumidor final.

Para el caso de las aerolíneas nacionales, cada destino doméstico requiere un promedio de diez (10) aeronaves internadas para cumplir con la rotación y apoyo ante cancelaciones de vuelos por temas de mantenimiento técnico, lo que implica un ***costo mínimo anual aproximado por aerolínea*** entre US$ 800,000.00 (ochocientos mil dólares americanos) y US$ 1'120.000 (un millón ciento veinte mil dólares americanos), lo que implica aproximadamente un 13% del costo anual de combustible a un destino doméstico.

Por ello, al no contar con el beneficio de la extinta Ley Nº 29624 las aerolíneas han presentado dificultades con los arrendamientos financieros de las aeronaves, puesto que quienes no pueden entregar garantías para acogerse al Régimen General de Admisión Temporal, se están viendo obligados a no arrendar más aeronaves, o a restringir el uso de las mismas ***a las rutas internacionales, donde no hay tales sobrecostos, perjudicando de esa manera el desarrollo de nuevas rutas nacionales, así como a la competencia que debería generarse***.[4]

---

[3] El costo de aeronaves dependerá de los modelos y su antigüedad, para el caso del A320 al 2016 tenía un precio de lista de US$ 98 millones y el B737-700 un precio de lista de US$ 80.6 millones, en https://fly-news.es/aviacion-comercial/aviones/%c2%bfcuanto-cuesta-un-avion/?utm_source=feedburner&utm_medium=email&utm_campaign=Feed%253A%20fly-news%252FaSno%20%2528Fly%20News%2529

[4] Como referencia mencionar una noticia difundida respecto a cancelación por parte de Viva Air, de la expansión de su flota para este año por el bloqueo de la ley de internamiento temporal de aviones, la cual genera sobrecostos, publicada el 12 de

4. Respecto al segundo aspecto que recogía El Proyecto, esto es, ***la depreciación anual el 20% del bien*** que facilite la nacionalización de la aeronave, en líneas generales, podemos afirmar que en este momento no es de interés actual para la industria la aprobación de este aspecto, por lo que solicitamos sea propuesto en otra oportunidad, cuando consideren fomentar aún más la competitividad aérea. A mayor abundamiento:

a. En el año 2017, con motivo de la revisión de los alcances de El Proyecto, solicitamos a la Aduana que nos precise –para el caso específico del transporte aéreo- cuáles de las 66 empresas e instituciones listadas en el Anexo del Informe Nº 50-2017-SUNAT/390000 (adjunto a la presente), han internado en forma definitiva alguna de las aeronaves y/o material aeronáutico (partes, piezas, repuestos, motores, documentos técnicos y material de instrucción) que utilizan y que fueron internadas temporalmente durante la vigencia de la Ley Nº 29264 y sus montos respectivos cancelados.

b. Mediante la Carta Nº 060-2018-SUNAT adjunta, la Aduana indicó que ***de un total de US$ 1,767'529,430.16*** en derechos suspendidos durante el 09 de diciembre del 2010 al 09 de diciembre del 2015 (lapso durante el cual estuvo vigente la Ley N° 29264), finalmente ***las nacionalizaciones equivalieron a***: US$ 715,040.00 y S/. 5,340,510.00 (o US$ 1'376,420.10 a un T.C. 3.88), haciendo ***un total de US$ 2'091,460.10*** en el valor de los bienes nacionalizados y que se acogieron a la depreciación acelerada y no pagaron finalmente, derecho o IGV alguno, en un periodo de cinco (05) años (dic. 2010 – dic. 2015).

julio del 2019, en https://semanaeconomica.com/article/sectores-y-empresas/comercio/366351-viva-air-peru-cancelo-la-expansion-de-su-flota-para-este-ano/

Puesto de otra forma, esos ***US$ 2'091,460.10 equivalen al 0.11% del total de los tributos suspendidos (US$ 1,767'529,430.16) en el periodo materia de comentario***, 0.11% sobre los cuales el Estado no recaudó los derechos arancelarios y el IGV y, que divididos entre los cinco (05) años que tuvo vigencia la Ley N° 29264, equivale a US$ 418,292.00 anuales que el Estado dejó de percibir.

c. Con esta información se precisa el real alcance que tuvo la Ley N° 29264, en cuanto a los montos involucrados en el beneficio tributario, que estuvo vigente del 09 de diciembre del 2010 al 09 de diciembre del 2015, y que ***no fueron utilizados por ninguna de las aerolíneas comerciales que operan el mercado doméstico*** sino por otros operadores aéreos o vinculados (talleres, escuelas de aviación, aerolíneas turísticas, helicópteros, etc.).

d. De lo anteriormente expuesto y a fin de evitar cuestionamientos no sustentados sobre el impacto que tuvo la extinta Ley N° 29264, el presente anteproyecto se centra en:

- Poder ingresar las aeronaves y repuestos mediante el régimen de admisión temporal, pero por un plazo mayor (de 18 meses ampliarlo a diez (10) años mínimo); y,
- No requerir el otorgamiento de garantías.

Este es el principal aspecto a resaltar y evaluar, ya que como es de público conocimiento, la aviación en el país necesita de una norma de promoción para su crecimiento, desarrollo y consolidación, por lo que requiere de forma urgente de un impulso al crecimiento del turismo y flujo de transporte de pasajeros y carga (exportaciones).

De otra parte, es necesario mencionar la afectación al turismo y a las empresas que apuestan por competir en el Perú, ya que de:

1. No contar con un régimen de promoción como el contemplado en El Proyecto (en su aspecto de facilitación administrativa), pone en riesgo la operatividad y mantenimiento del parque aéreo nacional, porque las empresas peruanas se encuentran cada día más complicadas económicamente para importar no solo las aeronaves, sino además para la importación de las partes, piezas y repuestos necesarios para el mantenimiento de los mencionados equipos. Los costos de los componentes aeronáuticos son bastante elevados y tienen una duración determinada por horas de vuelo, luego de lo cual tienen que ser enviados a reparación al exterior por motivos de garantía y exigencias del diseñador o fabricante. Además debemos ***sumar a lo anterior los costos financieros implicados en las garantías que se tienen que presentar a la Aduana*** cuando se acogen al Régimen General de Importación Temporal.

2. Para poder abrir nuevas rutas en el país, es necesario que los costos operativos disminuyan, incluidos los relacionados a las formalidades aduaneras, de lo contrario no podrán generarse nuevos destinos, pues al incursionar en una nueva ruta aún no existe la oferta necesaria, trabajándose a pérdida hasta que se genere el mercado necesario, lo que a su vez inhibe la incursión de nuevos operadores que fomentan la competencia.

3. Como ha sido ampliamente expuesto, este beneficio aplica directamente a las personas naturales o jurídicas (sean empresas aéreas, escuelas de aviación, talleres de mantenimiento aeronáutico, etc.), las mismas que son las más perjudicadas si no cuentan con una norma de promoción como la planteada, toda vez que requieren, para regularizar el *status* aduanero de sus aeronaves,

sacarlas del país vacías, con todo el costo inútil que ello acarrea en tiempo, gasto de combustible, tripulaciones, etc.

4. Muchos de los operadores aéreos que no tienen la capacidad para re-exportar las aeronaves volando (por los costos del combustible de aviación, derechos de aterrizaje y despegue, sobrevuelos y ayuda a la navegación, más los costos por pernoctes en otro país); se ven forzados a desarmar sus equipos y re-exportarlos por camión o barco a la frontera, solo y exclusivamente para regularizar un papel[5].

5. Así también, cuando se propone el establecimiento de determinados incentivos (no fiscales, sólo de tiempos) en nuestro caso a la aviación civil, ello es por cuanto:

   ✓ Se justifica incentivos a un bien o servicio cuando el mercado no es capaz de asignar una cantidad óptima.

   ✓ Es una actividad que genera externalidades positivas:
   - Cuando no existen otros medios de transporte.
   - Cubre la demanda de un territorio fundamentalmente rural.
   - Se incrementan diversos puestos de trabajo en las nuevas postas (sean puntos de origen o destino), vinculados con el sector turismo y servicios relacionados directamente con la atención de las aeronaves.
   - Se fomenta la competencia al facilitar el ingreso se nuevos operadores aéreos.
   - Se incrementa la movilidad de los turistas.

[5] Entre las empresas perjudicadas tenemos a las empresas de aviación pequeñas (como las que operan en la selva, Nazca, etc.), aviación general, privados, escuelas de aviación y talles de mantenimiento. Además de las empresas de transporte aéreo regular también existen una serie de empresas peruanas con operaciones exclusivas dentro del país que también se perjudican, tales como: Viva Air, Sky Airline, Atsa, Aviación Líder, Aviasur, Helimercosur, Helisur, Heli-Inca, Heli-Unión, Aeromaster del Perú, entre otras, así como escuelas de aviación, talleres de mantenimiento, etc.

- Se incrementa el movimiento de carga a bajo costo.

6. Finalmente, queremos resaltar un par de casos en la región donde encontramos regímenes que recogen las facilidades administrativas indicadas precedentemente:

PAÍS	Vigencia del internamiento temporal	Garantías solicitadas y porcentaje cobrado de los derechos suspendidos
México	Para el caso de aeronaves y motores el plazo por el que se pueden ingresar es de máximo 10 años, como se establece en el inciso b) de la fracción V del Art. 106 de la Ley Aduanera	a) Se deben cubrir los derechos establecidos en la Ley Federal de Derechos vigente, que al ser mercancías que pagan derechos mínimos aduanales, el costo del trámite es de aproximadamente $332.08 pesos mexicanos. b) Para el caso de aeronaves, partes de aeronaves y motores, únicamente se paga un Derecho de Trámite Aduanero – DTA
Uruguay	El plazo de permanencia autorizado será el del contrato de arrendamiento, leasing o crédito.	La tasa para importar aeronaves es de 0; por tanto, a petición, se puede exonerar la garantía.

De las consideraciones expuestas precedentemente y a manera de conclusiones tenemos lo siguiente:

a. El aspecto del archivado Proyecto de Ley Nº 0551/2016-CR relativo ***al otorgamiento de facilidades administrativas***, esto es: (i) poder ingresar las aeronaves y repuestos mediante el régimen de admisión temporal, pero por un plazo mayor (de 18 meses ampliarlo a 05 años mínimo aunque la presente propuesta es que sea por diez (10) años); y, (ii) no otorgar garantías, ***NO afecta en lo absoluto al fisco***, no se generaron afectaciones antes, ni ahora, ni se generarán más adelante porque nunca se nacionalizarán los bienes, es solamente circunscribirse a facilidades administrativas.

b. En cuanto al segundo aspecto del archivado Proyecto de Ley Nº 0551/2016-CR, esto es, ***la depreciación anual el 20% del bien*** que facilite la nacionalización de la aeronave al quinto año con valor cero de la mercancía. Este aspecto no está siendo considerado.

c. Asimismo, ***es vital resaltar la importancia la presente propuesta NO se limite a la Micro, Pequeñas y Medianas Empresas – MPYME*** (como se incluyó en el artículo 2° del Proyecto de Ley Nº 0551/2016-CR), sino que haya una apertura en su ámbito de aplicación– como lo hubo hasta el 2015- que permita facilitar la inversión e impulsar el desarrollo productivo y crecimiento empresarial en general, puesto que, una restricción como la planteada no generaría un beneficio para el sector aéreo ni para el sector turismo y exportador, ya que las empresas pequeñas o medianas son las que menos pasajeros vinculados al turismo transportan –en términos de volumen- y normalmente no transportan carga.

d. La falta de promulgación y utilización de las facilidades administrativas propuestas ***beneficia ÚNICAMENTE a las empresas del sistema financiero***,

quienes aseguran ingresos por gestiones administrativas y por garantizar con la emisión de fianzas bancarias a los operadores. No existe otro beneficiado, por el contrario se trata de un sobrecosto que afecta a todo el sector aéreo.

e. ***Los perjudicados***: (i) el mercado nacional, por falta de crecimiento, reducción de lo que hay, descomposición de un mercado creciente y falta de incentivo para competidores[6]; (ii) el consumidor final, pues serán perjudicados con el traslado de costos al precio; y, (iii) las escuelas de aviación, talleres de mantenimiento, operadores aéreos turísticos y de servicios especiales, helicópteros, las aerolíneas y las empresas del sector que invierten en el mercado nacional, puesto que falta de incentivos como este afecta a los operadores del mercado doméstico y, para el caso de las aerolíneas que cuentan con operaciones internacionales, podría impactar en rutas internacionales por el esquema de negocio con la intercambiabilidad de aeronaves.

Por lo expuesto, la presente propuesta busca brindar una norma que contempla específicamente las ***facilidades administrativas*** para el sector aeronáutico diferente al Régimen de Importación Temporal contenido en el Decreto Legislativo Nº 1053 – Ley General de Aduanas, de tal forma que se permita que las personas naturales o jurídicas (sean empresas aéreas, escuelas de aviación, talleres de mantenimiento aeronáutico, etc.) puedan acogerse al Régimen de Admisión Temporal para Reexportación en el mismo estado para las aeronaves, partes, piezas, repuestos y motores, documentos técnicos propios de la aeronave y material didáctico para instrucción de personal aeronáutico, ***ampliándose el plazo contenido en la norma general de dieciocho (18) meses a diez (10) años, sin***

[6] Ver Nota 3 sobre la cancelación de la expansión de la flora de Viva Air, es términos numéricos, este operador dejó de crecer un 60% en su oferta para este 2019 al público, limitando su número de asientos ofrecidos, el crecimiento de frecuencias, de rutas y, limitando la competencia en el sector.

otorgar garantía a la Aduana por los tributos suspendidos, redacción similar a la contenida en el Art. 1º y 2º de la fenecida Ley Nº 29624[7].

De acuerdo al análisis del comportamiento del tráfico de pasajeros en el ámbito nacional e internacional emitido por el ministerio de transportes, señala que el transporte aéreo internacional de pasajeros se incrementó en un 95.6%, de acuerdo a la información del Ministerio de Transportes y Comunicaciones el transporte aéreo nacional de pasajeros[8] creció 66.1% entre enero y septiembre 2022, respecto a similar período 2021.

En el mes de septiembre del presente año se movilizaron 1 116 576 pasajeros, lo que representó un crecimiento de 31.4% comparándole con el mismo mes de 2021, en los meses de septiembre de los últimos cinco años (2013-2022), el tráfico nacional de pasajeros tuvo un comportamiento creciente, excepto en el año 2020, en que se suscitó una fuerte caída de 86.8%, como consecuencia del covid-19. El valor pico de este periodo corresponde al año 2019.
Durante septiembre 2022, las ciudades con mayor tráfico de pasajeros fueron: Cuzco con 282 968 (mayor en 63.4% respecto a septiembre 2021),

---

[7] Ley Nº 29624
Artículo 1°.- Objeto de la ley
La presente Ley tiene la finalidad de 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 la vigencia de la presente Ley.
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 Nº 1053 – Ley General de Aduanas.
...
Artículo 2°.- Ámbito de aplicación
La presente Ley se aplica a las personas naturales o jurídicas, de acuerdo a lo establecido en la Ley Nº 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.
[8]https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/401547/An%C3%A1lisis%20del%20Comportamiento%20del%20Tr%C3%A1fico%20de%20Pasajeros%20en%20el%20%C3%81mbito%20Nacional%20e%20Internacional%20%28setiembre%202022%29..pdf?v=1668463557

a) Arequipa con 167 734 (incremento de 72.6% a la cifra de septiembre del año anterior),
b) Piura con 88 910 (variación positiva de 29.5% respecto a septiembre 2021),
c) Iquitos con 82 055 (superior en 3.4% a la cifra de septiembre 2021),
d) Tarapoto con 77 866 (tráfico 18.5% superior al mes de septiembre 2021),
e) Trujillo con 65 211.(mayor en 60.9% respecto a septiembre 2021) y
f) Pucallpa con 51 075 (menor en 0.2% al de septiembre 2021)

Asimismo, se atendieron 32 destinos nacionales, operados por 08 aerolíneas, de enero a septiembre 2022, LATAM Airlines Perú sigue manteniendo la más alta participación dentro del tráfico aéreo nacional al transportar 5 844 604 pasajeros, lo que representó el 65.5% del mercado; seguido por Sky Airlines Perú con 1 729 008 pasajeros (19.4%), Star Perú con 652 493 pasajeros (7.3%), Viva Airlines Perú con 251 335 pasajeros (2.8%), ATSA con 98 205 (1.1%) y JETSMART Airlines Perú (en tres meses y medio de operaciones registró 232 168 pasajeros).

II. EFECTO DE LA VIGENCIA DE LA NORMA SOBRE LA LEGISLACION NACIONAL

La presente propuesta legislativa tendrá un efecto positivo dentro de nuestro ordenamiento nacional pretende restablecer los beneficios que otorgaba la Ley 29624, respecto al régimen de admisión temporal de aeronaves y material aeronáutico para afianzar el crecimiento del sector aeronáutico del país, hasta por cinco años.

III. ANALISIS COSTO BENEFICIO

Esta norma no irroga gasto al erario nacional, muy por el contrario, promoverá el impulso de las pequeñas compañías de transporte aéreo y con ello también se promoverá el bajo costo de los pasajes aéreos al interior del país, y mayor acceso a la población al transporte aéreo.

IV. VINCULACIÓN CON EL ACUERDO NACIONAL Y LA AGENDA LEGISLATIVA

El presente proyecto se encuentra enmarcado en lo establecido en la Política 18 del Acuerdo Nacional 2002 - 2021, referida Búsqueda de la Competitividad, Productividad y Formalización de la actividad económica.