

INFORME N.º 091-2011-SUNAT/2B4000

MATERIA:

Importación Temporal de buses al amparo de la Ley N° 27502 - Con respecto a vehículos destinados al servicio público de transporte terrestre importados con pago fraccionado de derechos arancelarios y del Impuesto General a las Ventas, al amparo del Decreto Supremo N° 105-2000-EF, y que se acogieron al régimen de importación temporal en virtud del artículo 4° de la Ley N° 27502¹, se solicita opinión legal sobre los alcances del artículo 62° de la Constitución Política del Perú en torno al caso; así como del artículo 95° del Código Tributario, a efectos de determinar si procede la regularización de los vehículos vía nacionalización, no obstante tratarse de buses usados.

BASE LEGAL:

- Decreto Supremo N° 129-2004-EF, Texto Único Ordenado de la Ley General de Aduanas, publicado el 12.09.2004 (en adelante Ley General de Aduanas).
- Ley N° 26909, establece que las empresas nacionales de transporte aéreo podrán realizar importaciones bajo el régimen temporal, publicada 30.12.1997 (en adelante Ley N° 26909).
- Decreto Supremo N° 105-2000-EF, autoriza pago fraccionado de derechos arancelarios y del IGV que afecten la importación de vehículos destinados a servicios públicos de transporte, publicado el 20.09.2000 (en adelante Decreto Supremo N° 105-2000-EF).
- Ley N° 27502, establece facilidades para la importación de vehículos nuevos destinados a la prestación de servicios públicos de transporte terrestre de pasajeros, publicada el 09.07.2001 (en adelante Ley N° 27502).
- Ley N° 28237 que aprueba el Código Procesal Constitucional, publicado el 31.05.2004.
- Texto Único Ordenado del Código Tributario, aprobado por Decreto Supremo N° 135-99-EF y sus modificatorias (en adelante Código Tributario).

ANÁLISIS:

En virtud del Decreto Supremo N° 105-2000-EF se autorizó la importación de vehículos destinados a determinados servicios públicos de transporte terrestre, con el pago fraccionado de los derechos arancelarios e Impuesto General a las Ventas; y, posteriormente, la Ley N° 27502, artículo 3°, concedió que determinados transportistas y por determinada clase de vehículos nuevos, podían realizar importaciones acogidos al **régimen de importación temporal**, bajo los mismos plazos y condiciones establecidos en el artículo 1° de la Ley N° 26909². La citada Ley N° 27502 en el artículo 4° dispuso que las importaciones de vehículos nuevos a los que se refiere el artículo 2° de la mencionada Ley, realizadas al amparo del Decreto Supremo N° 105-2000-EF, "*quedan adecuadas a las disposiciones de la presente Ley*", es decir, se acogían al régimen de importación temporal

¹ Derogada por la Ley N° 27612, publicada el 29.12.2001.

² Beneficio prorrogado o renovado por las leyes N° 27261, N° 28525 y 29624, que permite ingresar aeronaves al país con suspensión del pago de todo tributo, bajo el régimen de importación temporal, hasta por el período de cinco (5) años, sin otorgamiento de garantía.



bajo los mismos plazos y condiciones establecidos en el artículo 1° de la Ley N° 26909, pero sólo por el saldo pendiente del fraccionamiento.

Cabe hacer notar, que el beneficio del régimen aduanero de importación temporal, conforme al artículo 63° de la Ley General de Aduanas³, consiste fundamentalmente en permitir el ingreso al país de ciertas mercancías extranjeras con suspensión del pago de los derechos arancelarios y demás impuestos aplicables a la importación por un plazo determinado, para cumplir un fin determinado y ser después reexportadas en igual estado, pero con la posibilidad de su nacionalización mediante el pago de los tributos suspendidos más los intereses compensatorios respectivos. En ese orden de ideas, debe destacarse que la regularización del referido régimen puede darse mediante el cumplimiento de la obligación principal, cual es reexportar la mercancía dentro del plazo otorgado; o, por excepción, mediante la nacionalización⁴ de la misma mercancía.

Ahora bien, tratándose del planteamiento de supuestos de regularización de los regímenes descritos bajo la posibilidad de someter los buses a importación definitiva (nacionalización), con valorización en destino sobre la base del valor de opción de compra derivado de contratos de arrendamiento financiero; o, con la posibilidad de aplicar supletoriamente las normas de depreciación de la Ley N° 26909; es evidente que se requiere necesariamente definir en principio la viabilidad legal de nacionalizar los vehículos.

Al respecto, la Administración mediante Informe 814-2002-ADUANAS/INTAGPNO-DPAO dispuso que por aplicación del mandato de la norma entonces vigente, Decreto de Urgencia N° 140-2001, no resulta procedente la nacionalización de vehículos automotores usados que sobrepasen los 3000 Kg. Asimismo, con el Informe N° 098-2005-SUNAT/2B4000 se precisó que no obstante haberse declarado la inconstitucionalidad del artículo 1° del Decreto de Urgencia N° 140-2001 mediante sentencia del Tribunal Constitucional publicada el 13.07.2005, de acuerdo a lo dispuesto por el artículo 204° de la Constitución política del Perú, dicha declaración no tiene efecto retroactivo; siendo de aplicación al régimen de importación las normas vigentes al momento de la numeración de la declaración, las mismas que al tener carácter restrictivo o prohibitivo deben primar para evitar que se vulnere el interés público cautelado, y específicamente la seguridad y la salud de los usuarios del servicio de transporte público terrestre de pasajeros y de carga.

Además, con el oficio N° 100-2006-SUNAT/3A0000, se reiteró la improcedencia de la regularización vía nacionalización de los referidos vehículos, por incumplirse los requisitos de antigüedad establecidos en el artículo 1° del Decreto Legislativo N° 843, modificado por el Decreto Supremo N° 017-2005-MTC.

En consecuencia, habiéndose determinado la improcedencia de la regularización de los regímenes temporales por la vía de la nacionalización, quedan descartadas las opciones planteadas de importación definitiva con valorización en destino sobre la base del valor de opción de compra derivado de contratos de arrendamiento financiero; así como de aplicar

³ Al igual que en su antecedente contenido en el Decreto Legislativo N° 809, ambas vigentes durante el período de aplicación de la Ley N° 27502; y cuyo actual correlato es el régimen de admisión temporal para reexportación en el mismo estado, previsto en el artículo 53° del Decreto Legislativo N° 1053.

⁴ Que puede ser a petición de parte dentro del plazo del régimen; o, automática, a su vencimiento, a partir de la modificación realizada mediante el Decreto Legislativo N° 951.



supletoriamente las normas de depreciación de la Ley N° 26909, toda vez que ambas presuponen la posibilidad de nacionalizar los vehículos.

Por otro lado, en cuanto a la ampliación de los criterios expuestos, respecto de los alcances del artículo 62° de la Constitución Política del Perú en relación al caso, debemos señalar en principio que conforme al Artículo VI del Título Preliminar del Código Procesal Constitucional, la competencia del control difuso y la interpretación constitucional se encuentra atribuida como regla general a los órganos jurisdiccionales, y en casos especiales, según la STC 3741-2004-AA/TC, a los tribunales u órganos administrativos que imparten "justicia administrativa"; sin perjuicio de tomar en consideración que por disposición de la STC 03741-2004-PA/TC y la STC 00024-2003-AI/TC, los "precedentes vinculantes" del Tribunal Constitucional vinculan no solo a los jueces sino que también resultan oponibles frente a los poderes públicos.

Debe entenderse que la referencia al artículo 62° de la Constitución Política del Perú, se encuentra relacionada con el derecho constitucional a la libre contratación en él contenido, respecto del cual expresamente prevé que los términos contractuales pactados por las partes no pueden ser modificados por leyes u otras disposiciones de cualquier clase, considerándose tal previsión como una garantía de inviolabilidad de los contratos.

Lo expuesto, podría llevar en algunos casos a pensar que en situaciones como la de los vehículos materia de la presente consulta, sujetos a un contrato de arrendamiento financiero, que cuenta con una opción de compra del bien al final del plazo establecido, dichos términos contractuales deberían implicar necesariamente la posibilidad de importar definitivamente el bien, sin que por ley u otra disposición pudiera válidamente modificarse dicha posibilidad, por tratarse del respeto de un derecho constitucional.

Al respecto, debe observarse que en reiterada jurisprudencia, incluso alguna como precedente vinculante como la STC 05961-2009-AA, el Tribunal Constitucional ha establecido los fundamentos que deben aplicarse para determinar el criterio válido para resolver la controversia antes mencionada, correspondiendo citar como principales fundamentos los siguientes:

Fundamento de la STC 00048-2004-PI/TC:

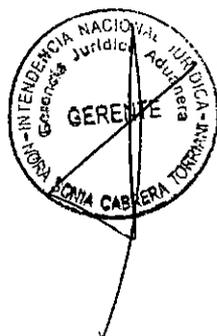
"(...) cuando entran en conflicto la generación lucrativa o la mayor rentabilidad de ciertos grupos económicos, con el bienestar colectivo o defensa de los bienes que resultan indispensables para que la vida humana siga desarrollándose, la interpretación que de la Constitución se haga debe preferir el bienestar de todos y la preservación de la especie, (...)".

Fundamento de la STC 03610-2008-AA:

31. *"(...) No debemos olvidar que el medio ambiente desde el punto de vista constitucional, involucra aspectos relacionados con el manejo, uso, aprovechamiento y conservación de los recursos naturales, el equilibrio de los ecosistemas, la protección de la diversidad biológica y cultural, el desarrollo integrante de este mundo natural, en tanto forma parte del entorno vital del ser humano, se constituye en un objetivo social cuya realización encuentra pleno sustento en la mejora de la calidad de vida de la población, y, por tanto, constituye un verdadero derecho fundamental para el hombre".*

39. *"Por tal motivo, estando a que el demandante cuestiona la regulación estatal vinculada a la imposición de restricciones cualitativas al ingreso de vehículos usados, el Tribunal Constitucional evaluará la intervención normativa conforme a la técnica del test de proporcionalidad (...)*

c) *Análisis de Proporcionalidad stricto sensu.- Para que una injerencia en los derechos fundamentales sea proporcional, el grado de realización del objetivo de intervención debe ser por lo menos equivalente o*



proporcional al grado de afectación del derecho fundamental, comparándose dos intensidades o grados: el de la realización del fin de la medida examinada y el de la afectación del derecho fundamental. Así pues, tales limitaciones suponen al recurrente, y en general, a los importadores, restricciones de baja intensidad que no afectan el contenido esencial de sus derechos económicos fundamentales, debido a que la importación de autos usados no se encuentra per se proscrita –a diferencia de otros países de la región– sino regulada y razonablemente restringida con la imposición de medidas legislativas limitadoras”.

40. *“Por tanto queda claro que, si la defensa de la persona humana y el respeto a su dignidad son el fin supremo de la sociedad y del Estado, y la protección del medio ambiente es una obligación no solo estatal sino de la sociedad en su conjunto, tales limitaciones al recurrente devienen a todas luces proporcionales pues dicha intervención de menor intensidad optimiza en mayor medida la salvaguarda del medio ambiente y, en especial, el derecho a la vida y a la integridad de la población”.*
41. *“(…) el ejercicio de ningún derecho fundamental puede efectuarse al margen de los principios, valores y demás derechos fundamentales que la Constitución reconoce, y por otro, desconociendo además la función supervisora y reguladora del Estado, más aún en un sector estratégico como el transporte, que es tan trascendente para el progreso económico y la cohesión del país”.*
42. *“Si bien el ejercicio del citado derecho fundamental garantiza, por un lado, la autodeterminación para decidir la celebración de un contrato, así como la potestad de elegir al cocelebrante, y por otro, la autodeterminación para decidir, de común acuerdo, la materia objeto de regulación contractual, es obvio que no puede ser apreciado como una isla, pues de lo contrario se desconocería que tanto individuo y sociedad no son categorías aisladas y contradictorias, sino dos términos en implicación recíproca, toda vez que su ejercicio no puede amparar la desprotección de otros bienes constitucionales”.*

Fundamento de la STC 01157-2008-PA/TC:

15. *(…) el Estado tiene como función primordial la protección y seguridad de la sociedad, por lo que puede legítimamente tomar las medidas necesarias para ello. En esa medida, corresponde tener presente que en el caso de autos, no sólo se discute un tema de importación de vehículos, sino que además, resultan involucrados el derecho a la vida y la seguridad de la sociedad en su conjunto”.*

Fundamento de la STC 08881-2006-PA/TC:

4. *“(…) los derechos a la libertad de trabajo y empresa, así como el derecho a la libre contratación, no resultan absolutos, sino que el ejercicio de los mismos debe ser compatibilizado con otros derechos y bienes constitucionales tutelados, como en este caso lo es la protección del medio ambiente y la salud pública (…)”.*

Fundamento de la STC 01196-2003-AA/TC:

6. *“Si bien en el ordenamiento constitucional coexisten diversos derechos constitucionales –los cuales, en principio, son de igual importancia– hay circunstancias que legitiman la restricción de unos derechos en salvaguarda de otros, atendiendo a finalidades superiores del ordenamiento constitucional. Desde este punto de vista, debe tenerse en cuenta, con respecto al acto que se reputa violatorio, que no puede primar el interés individual o de un grupo sobre el interés colectivo, permitiéndose una emisión de monóxido de carbono de los vehículos automotores que supere el límite del 4% en volumen, ya que esto es perjudicial para la salud de los ciudadanos”.*

Fundamento de la STC 03816-2009-PA/TC:

19. *“(…) los decretos cuestionados constituyen un límite legítimo al ejercicio de los derechos a la libertad de trabajo y empresa, pues el establecimiento de requisitos para la importación de vehículos usados tiene como fin constitucional la protección de los derechos al medio ambiente equilibrado y adecuado y a la salud. Y ello porque la protección del medio ambiente impone un tratamiento cuyo propósito es mejorar progresivamente las condiciones de vida de las personas, pues la creciente degradación del medio ambiente pone en peligro potencial la propia base de la vida”.*

Fundamento de la STC 05961-2009-AA:

10. *“... los requisitos para la importación de vehículos automotores usados constituyen un límite legítimo, razonable y proporcional al ejercicio de los derechos constitucionales al trabajo y a las libertades de trabajo, de empresa, de contratación y de iniciativa privada, porque persiguen como fin constitucional la protección de los derechos a un medio ambiente equilibrado y adecuado y a la salud de las personas”.*



11. "...la constitucionalidad del contenido normativo del artículo 1° del Decreto Legislativo N.º 843, de los Decretos Supremos N.ºs 045-2000-MTC, 053-2000-MTC, 017-2005-MTC y 042-2006-MTC y de los Decretos de Urgencia N.ºs 079-2000 y 086-2000, ha sido confirmada en forma reiterada por este Tribunal.

Estando a ello, y por virtud del tercer párrafo del artículo VI del Título Preliminar del CPConst. y de la Primera Disposición General de la Ley Orgánica del Tribunal Constitucional, los jueces y salas del Poder Judicial no pueden dejar de aplicar los criterios mencionados en la resolución de casos similares, pues en los artículos mencionados se dispone expresamente que los Jueces y Tribunales interpretan y aplican las leyes y toda norma con rango de ley y los reglamentos respectivos según los preceptos y principios constitucionales, conforme a la interpretación de los mismos que resulte de las resoluciones dictadas por el Tribunal Constitucional en todo tipo de procesos, bajo responsabilidad".

Precedente Vinculante de la STC 05961-2009-AA:

(...)

a. "Que el contenido normativo del Decreto Legislativo N.º 843, de los Decretos Supremos N.ºs 045-2000-MTC, 053-2000-MTC, 017-2005-MTC y 042-2006-MTC y de los Decretos de Urgencia N.ºs 079-2000, 086-2000, 050-2008 y 052-2008 es conforme con la Constitución, por cuanto no vulnera en forma directa ni indirecta el contenido constitucional de los derechos al trabajo y a las libertades de trabajo, de empresa, de contratación y de iniciativa privada, por lo que los decretos mencionados no pueden ser inaplicados en ninguna clase de proceso por los jueces del Poder Judicial.

En tal sentido, todos los jueces del Poder Judicial que conozcan de cualquier clase de proceso en el que se cuestione la constitucionalidad del Decreto Legislativo N.º 843, o de los Decretos Supremos N.ºs 045-2000-MTC, 053-2000-MTC, 017-2005-MTC y 042-2006-MTC o de los Decretos de Urgencia N.ºs 079-2000, 086-2000, 050-2008 y 052-2008, por imperio del tercer párrafo del artículo VI del Título Preliminar del CPConst. y de la Primera Disposición General de la Ley Orgánica del Tribunal Constitucional, tienen el deber de confirmar la constitucionalidad de su contenido normativo".

(...)

Por lo expuesto precedentemente, consideramos que correspondería reiterar la opinión en cuanto a la improcedencia de la regularización vía nacionalización de los vehículos materia de la consulta, por incumplirse los requisitos de antigüedad establecidos en las normas vigentes al momento de la numeración de la declaración de importación para el consumo.

Por otro lado, sería necesario aclarar que al encontrarse expresamente establecidos los criterios constitucionales para determinar las disposiciones legales aplicables al caso, no existiría deficiencia en estas ni falta de precisión, por lo que no estaría configurándose el supuesto previsto en el artículo 95° del Código Tributario, por el cual la SUNAT tendría que elaborar un proyecto de ley para dar solución a una controversia, toda vez que la misma se encuentra solucionada por el propio Tribunal Constitucional.

Finalmente, en cuanto a aplicación del artículo 93° del mismo Código, referido al derecho de formular consultas motivadas sobre el sentido y alcance de las normas tributarias, que supuestamente podría haberse incumplido por la falta de respuesta a una solicitud de ampliación de consulta, debe tenerse en cuenta que el asunto planteado constituye una situación de hecho no referida al alcance de disposiciones legales; no obstante, debe apreciarse que la consulta inicial fue atendida con el Informe 814-2002-ADUANAS/INTAGPNO-DPAO; con el Informe N° 098-2005-SUNAT/2B4000 y el oficio N° 100-2006-SUNAT/3A0000, se dio expresa respuesta a la solicitud de ampliación de consulta, reiterando la improcedencia de la regularización vía nacionalización de los referidos vehículos, por incumplirse los requisitos de antigüedad establecidos en el artículo 1° del Decreto Legislativo N° 843, modificado por el Decreto Supremo N° 017-2005-MTC.

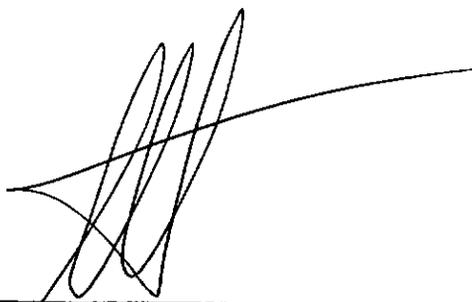


CONCLUSIONES:

De lo expuesto precedentemente, se desprende que la celebración de un contrato, es decir el derecho a la libre contratación prevista en el artículo 62° de la Constitución Política del Perú, no resulta un derecho absoluto, pues debe ser compatibilizado con otros derechos y bienes constitucionales tutelados como es el caso de la protección del medio ambiente y la salud pública, que inciden directamente en la condición del individuo y de la sociedad. Por tal razón, los requisitos para la importación de vehículos automotores usados constituyen un límite legítimo, razonable y proporcional al ejercicio de los derechos constitucionales al trabajo y a las libertades de trabajo, de empresa, de contratación y de iniciativa privada, porque persiguen como fin constitucional la protección de los derechos a un medio ambiente equilibrado y adecuado y a la salud de las personas

Es por ello, que se insiste en la improcedencia de la regularización vía nacionalización de los vehículos materia de la consulta, por incumplirse los requisitos de antigüedad establecidos en las normas vigentes al momento de la numeración de la declaración de importación para el consumo

Callao, **31 AGO. 2011**



NORA SONIA CABRERA TORRIANI
Gerente Jurídico Aduanero
INTENDENCIA NACIONAL JURIDICA

MEMORÁNDUM N.º 257-2011-SUNAT/2B4000

A : **ANDRÉS JAVIER GARCÍA RIVERA**
Intendente Nacional de Técnica Aduanera

DE : **SONIA CABRERATORRIANI**
Gerente Jurídica Aduanera

ASUNTO : Regularización de importación temporal de buses
de empresa Expreso Internacional Ormeño S.A.

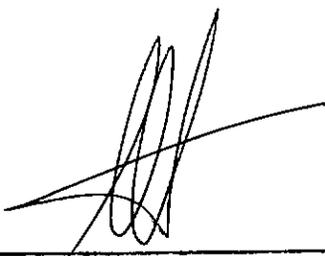
REF. : a) Memorándum N.º 109-2011-SUNAT/3A0000
b) Expediente N.º 000-TI0020-2009-190909-7

FECHA : Callao, **31 AGO. 2011**

Me dirijo a usted en atención a su comunicación de la referencia a), mediante la cual solicita la opinión de esta Gerencia respecto a los alcances del artículo 62º de la Constitución Política del Perú, así como del artículo 95º del Código Tributario, con relación a vehículos destinados al servicio público de transporte terrestre, importados con pago fraccionado de derechos arancelarios y del Impuesto General a las Ventas, al amparo del Decreto Supremo N° 105-2000-EF, que se acogieron al régimen de importación temporal en virtud del artículo 4º de la Ley N° 27502, no obstante tratarse de buses usados, a efectos de determinar si procede la regularización de dichos vehículos vía nacionalización.

Sobre el particular, remito con el presente el Informe N° 091 -2011-SUNAT/2B4000, el mismo que contiene la posición de esta Gerencia respecto de la consulta formulada; lo cual hago de su conocimiento para los fines y efectos pertinentes.

Atentamente,



NORA SÓNIA CABRERA TORRIANI
Gerente Jurídico Aduanero
INTENDENCIA NACIONAL JURIDICA

Se adjunta: Documentos de la referencia en (146) folios.