

TELEFONO: (51 1) 575-3664
WEB SITE: clacsec.lima.icao.int
E-mail: clacsec@lima.icao.int

FAX: (51 1) 575-1743
SITA: LIMCAYA



COMISSÃO LATINO-AMERICANA
DE AVIAÇÃO CIVIL

LATIN AMERICAN CIVIL
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA
APARTADO 4127

LIMA 100, PERÚ

CLAC/CE/66-NE/19
28/06/04

LXVI REUNIÓN DEL COMITÉ EJECUTIVO DE LA CLAC

(Medellín, Colombia, 30 de junio y 1° de julio de 2004)

Cuestión 2 del Orden del día

Examen y aprobación de las conclusiones de la Decimotercera Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/13) Santiago de Chile, 9 al 11 de marzo de 2004)

- Estudio sobre los impuestos que afectan al Combustible para la Aviación

(Nota de estudio presentada por IATA)

Antecedentes

1. En Lima, Perú, entre el 2 y 4 de septiembre del 2003, IATA presentó un estudio sobre “Determinación Internacional del Precio del Combustible de Aviación”. En esta fecha, los precios del petróleo crudo y sus derivados habían caído desde que alcanzaron su nivel más alto a comienzos del 2003, pero aún así permanecían en niveles elevados.
2. En esas mismas fechas, CLAC presentó una Evaluación del precio del combustible de aviación en la región que incluía un análisis de las cargas tributarias que afectan a éste.
3. Nuevamente en Santiago, en Marzo del 2004, CLAC presentó una Actualización del precio del combustible de aviación en la región.
4. Luego, y por el efecto de la guerra en Irak, el combustible llega a su precio máximo histórico durante los primeros meses del 2004, alcanzando los UDS 41 por barril.

IATA ha venido colaborando hace varios años con CLAC para analizar el combustible y concuerda con CLAC en la adopción de medidas que apunten a la disminución del precio del combustible en los Estados de la región.

5. Creemos que el precio del Combustible de Aviación está afectado por fuertes cargas tributarias. Dado que los precios de los combustibles usados en otros medios de transporte, tales como son el combustible para automóviles, buses, barcos y otros, también tienen cargas tributarias importantes, se hace necesario el determinar en forma fehaciente si existe algún tipo de discriminación en la fijación de estas cargas tributarias en contra de los precios de los combustibles para la aviación.

6. Creemos que los Estados, en cuanto a recaudadores de impuestos, no tienen motivación para disminuir los impuestos específicos al combustible. Es decir, mientras más aumenta el precio del Combustible, más dinero recaudan los gobiernos. Para los gobiernos los impuestos son un buen negocio, especialmente cuando producto de una crisis el precio ha alcanzado sus máximos históricos.

7. Por esta razón, pensamos que para que un Estado evite caer en la tentación de aprovechar estas circunstancias, se debe crear un Fondo Estabilizador del precio del combustible para la aviación. Dicho Fondo estaría constituido por todos los beneficios percibidos por un Estado por concepto de aumentos en precios de combustibles afectos a altas tasas de impuestos, y se usaría para sustituir menores ingresos del gobierno en tiempos en que los precios caigan por debajo de lo pronosticado. Esto protege al gobierno ya que asegura que sus proyecciones de ingresos por concepto de carga tributaria al combustible se cumplan, y al mismo tiempo, protege al consumidor.

Estudio a Realizar

8. Propusimos realizar un estudio que complemente el efectuado por CLAC respecto a cuantificar las cargas tributarias sobre el precio del combustible de aviación y además, comparar los resultados obtenidos con las cargas tributarias aplicadas en los precios del combustible para otros medios de transporte.

9. Para tales efectos, la Oficina Regional de IATA ha estado trabajando en conjunto con sus 21 oficinas en los distintos países de la región. Este proceso se está llevando a cabo con la dificultad que estas personas no son expertas ni en materia de combustible ni en materia tributaria.

Medidas propuestas al Comité Ejecutivo

10. En consecuencia, mediante esta nota de estudio, solicitamos la cooperación de los Estados CLAC a fin de poder, en forma precisa, determinar esta eventual discriminación en contra del combustible de aviación, a través de cargas tributarias excesivas que afectan negativamente el desarrollo sano de la industria del transporte aéreo y la integración regional de nuestros países.

11. Para estos efectos, adjuntamos un formulario muy simple y breve y solicitamos que nos envíen, a las personas que a continuación indicamos, sus respuestas a la brevedad para compararlo con los resultados obtenidos por nuestras oficinas regionales y así aumentar la exactitud del estudio.

Patricio Sepúlveda
VicePresidente Regional
América Latina & Caribe
IATA
sepulvedap@iata.org

Heather MacDonald
Manager International Affairs
IATA - SCL
macdonaldh@iata.org

Formulario a Rellenar

Tipo de Combustible	Unidad de Medida (litro o galón)	Moneda	Periodo (se solicita entre 15 y 30 de Junio del 2004)	Precio	Desglose de % cargas tributarias (ej. IVA, Imp. Especificos, Otros)
Combustible para la aviación					
Gasolina Regular (Octane bajo)					
Gasolina Plus (Octane Mediana)					
Gasolina Super Plus (Octane Alta)					
Diesel o Gas Oil					