



COMISSÃO LATINO-AMERICANA
DE AVIAÇÃO CIVIL

LATIN AMERICAN CIVIL
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA
APARTADO 4127
LIMA 100, PERÚ

CLAC/GEPEJTA/13-NE/06
17/02/04

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)

Cuestión 5 del Orden del Día:

Actualización del precio de combustible de aviación en la región Tarea Nro. 13 del Programa de Trabajo de la CLAC

(Nota de estudio presentada por la Secretaría)

Antecedentes

1. Como se recordará, uno de los acuerdos de los Ministros de Transportes y Autoridades Aeronáuticas, durante su segunda reunión (Santiago de Chile, 2 de abril de 2002) fue encargar al Comité de alto nivel Post-Coloquio que continúe en el estudio de la evaluación del problema del precio de combustible de aviación en la región, a efectos de sugerir alternativas viables que apunten a la eliminación de gravámenes, procurando eliminar la diferencia que existe entre el precio que se aplica en los países desarrollados y los de la región, tarea que fue liderada por Chile.

2. En ese sentido, durante la Primera reunión del Comité regional de competitividad del transporte aéreo (Varadero, Cuba, 18 de junio de 2003), el Representante de Chile presentó un estudio en el cual se analizaron los componentes del precio de combustible de aviación y las cargas tributarias que afectan a dicho precio, concluyendo que una reducción importante de la carga tributaria produciría una disminución significativa en el precio del combustible en la mayoría de los países y, por tanto, en los costos de las líneas aéreas.

De igual manera, desde el punto de vista económico, se determinó que la existencia de impuestos específicos a la venta del combustible de aviación y de tarifas aeroportuarias *ad valorem* que gravan su precio, implica una distorsión en la asignación de recursos que conduce a una reducción de la cantidad vendida por debajo de la cantidad de eficiencia y a un precio superior al de eficiencia; lo que influye en mayores costos para las líneas aéreas y por tanto, en valores mas elevados de los pasajes.

3. Sobre la base de dicho estudio y adicionando información recibida de los Estados, durante el GEPEJTA/12 (Lima, Perú, 2 al 4 de septiembre de 2003), la Secretaría sometió a consideración del Grupo de Expertos un análisis de la situación regional. En dicha oportunidad, un Experto de la Internacional Air Transport Association (IATA) realizó una presentación sobre el tema, donde básicamente se planteaba una comparación entre los costos de nuestra región y los del resto del mundo.

4. En dicha oportunidad, los Expertos resaltaron la importancia de que este tema se trate en el seno de la CLAC y acotaron las diferencias existentes con respecto a la información vertida durante la exposición, comprometiéndose a enviar a la Secretaría de la CLAC las aclaraciones, en caso las hubiera.

5. El Comité Ejecutivo durante su LXV reunión (Buenos Aires, Argentina, 5 y 6 de noviembre de 2003), conoció la información analizada por el GEPEJTA y acordó encargar a la Secretaría que continúe con el seguimiento de la tarea sobre la evaluación del precio del combustible de aviación en la región, haciendo énfasis en la aplicación de la Resolución A15-11 sobre las “medidas para reducir el impacto del precio de combustible de aviación dentro de los costos totales de las líneas aéreas de la región”; e instó a los Estados a que continúen enviando la información requerida con el mayor detalle posible, desglosando la composición de los costos con miras a facilitar un mejor análisis.

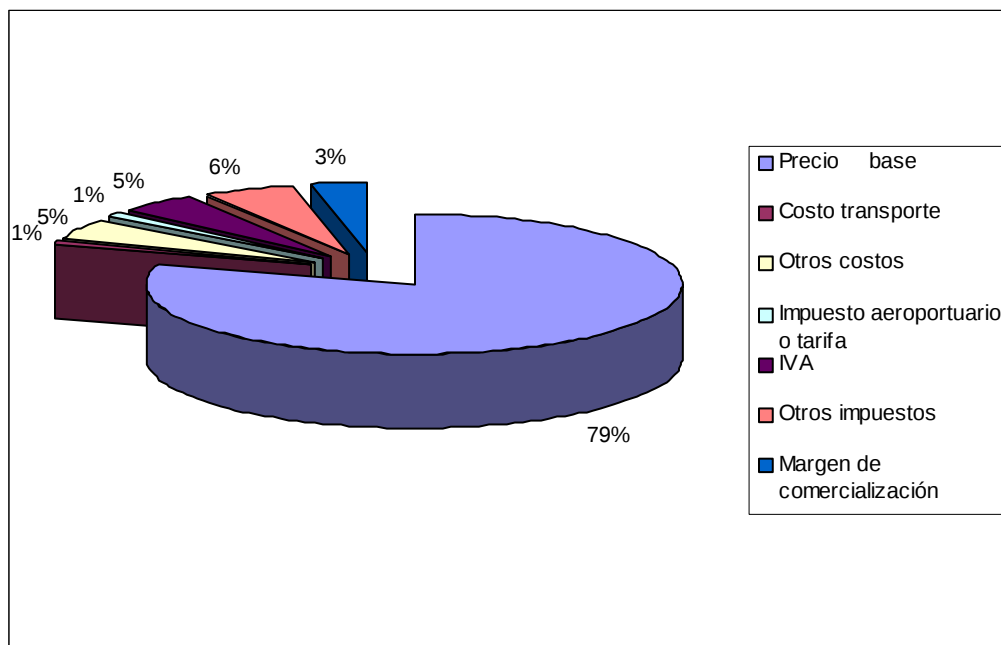
Análisis del precio de combustible y sus componentes

6. La Secretaría ha preparado una tabla (**Adjunta**) con información enviada por 14 Estados, es decir, ha utilizado los datos con los que realizó el estudio Chile y ha actualizado la información con nuevos datos enviados por Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Ecuador, México, Panamá, Perú y Venezuela. De la información adjunta se destaca lo siguiente:

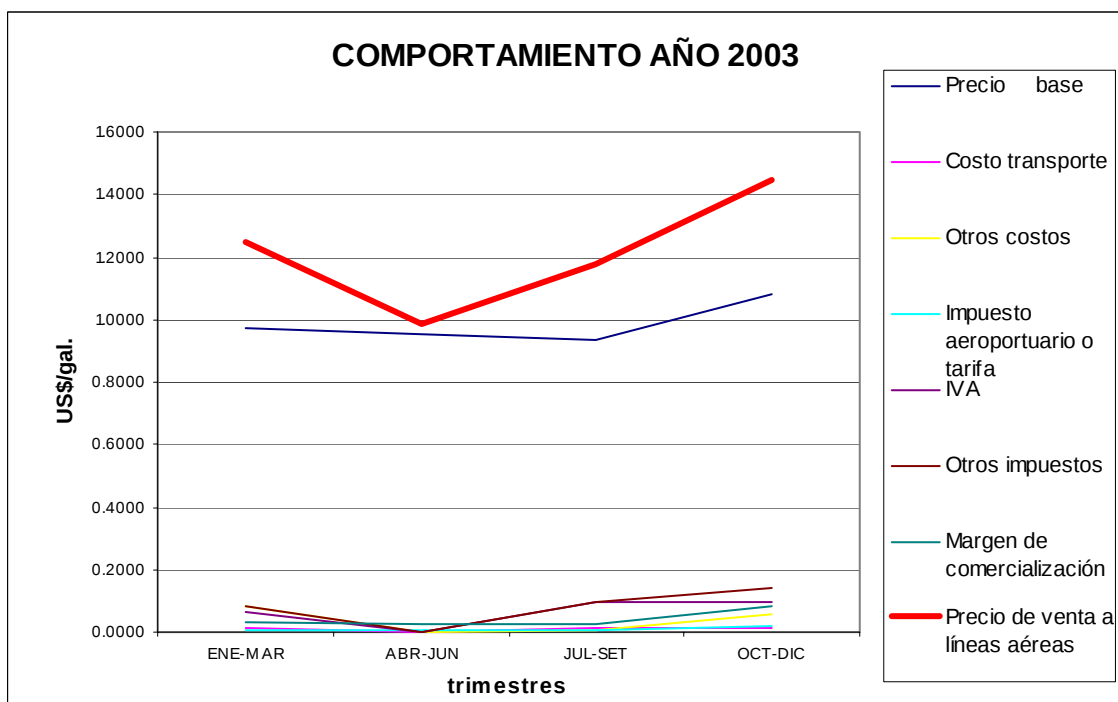
- a) Para facilitar el análisis, la Secretaría ha tomado como base el combustible JetA-1 y los valores que se aplican a las compañías internacionales.
- b) Asimismo, para efectos del análisis, los montos se han presentado en valores absolutos (dólar por galón).

ESTADO	PB	CT	OC	TA	IVA	OI	MC	PV
ARU	1.53	0.00	0.00	0.02	0.00	0.00	0.00	1.55
BRA	1.02	0.00	0.00	0.01	0.00	0.00	0.04	1.06
CHI	0.78	0.00	0.04	0.02	0.15	0.00	0.00	0.99
COL	0.82	0.06	0.00	0.00	0.13	0.00	0.05	1.06
CRI	0.88	0.00	0.00	0.00	0.00	0.57	0.10	1.56
ECU	1.00	0.01	0.10	0.03	0.13	0.03	0.08	1.31
HON	1.06	0.00	0.48	0.00	0.00	0.27	0.00	1.81
MEX	0.97	0.00	0.00	0.05	0.15	0.00	0.00	1.17
PAN	1.03	0.03	0.06	0.02	0.00	0.00	0.15	1.29
PAR	1.05	0.00	0.00	0.02	0.05	0.01	0.00	1.13
PER	1.22	0.00	0.00	0.00	0.23	0.00	0.00	1.45
RDO	0.83	0.01	0.10	0.00	0.00	0.10	0.13	1.17
URU	0.84	0.02	0.07	0.00	0.00	0.00	0.03	0.95
VEN	0.79	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.79

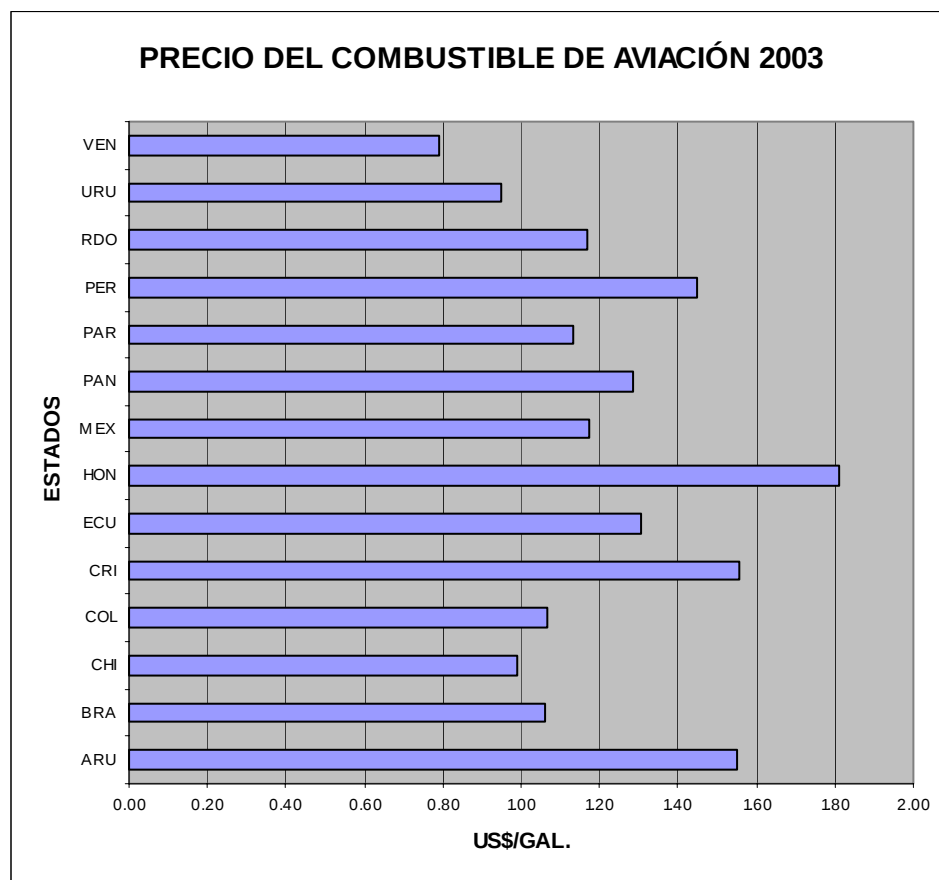
- d) Seis países incluyen como componente del precio del combustible el costo de transporte (Chile, Colombia, Ecuador, Panamá, República Dominicana y Uruguay) y seis países tienen otros costos que inciden en este precio (Chile, Ecuador, Honduras, Panamá, República Dominicana y Uruguay).
- e) Ocho países cobran alguna clase de tarifa aeroportuaria, derecho, o impuesto que influye en el precio del combustible (Aruba, Brasil, Chile, Ecuador, México, Panamá, Paraguay y Venezuela), seis imponen el IVA (Chile, Colombia, Ecuador, México, Paraguay y Perú) y seis países consideran otros impuestos (Costa Rica, Ecuador, Honduras, Panamá, Paraguay y República Dominicana), mientras que en solo un país (Uruguay), no se contempla el cobro de impuesto o tarifa alguna.
- f) Solamente siete países reconocen la existencia de un margen de comercialización del distribuidor (Brasil, Colombia, Costa Rica, Ecuador, Panamá, República Dominicana y Uruguay).



- g) Se observa que, en el transcurso del año 2003, el precio de combustible de aviación ha aumentado y la tendencia para este año podría ser también de aumento. El Estado que en promedio ha tenido el mayor precio es Honduras.



- h) Se observa gran disparidad en los precios de venta a las líneas aéreas, en un rango que va en promedio desde US\$ 0.79 (Venezuela) hasta US\$ 1.81 (Honduras), existiendo una diferencia de más de un dólar por galón.



- i) El precio de venta promedio del combustible de los datos incluidos en el adjunto alcanza a US\$ 1,24 por galón.
- j) El estudio anterior presentado por Chile y la nueva información enviada por los Estados ha permitido observar que sólo dos Estados registran una disminución en el precio, el mismo que fluctúa entre el -5.72 (Brasil) y -13.34% (Colombia).
- k) De igual manera, se observa que el Estado que ha sufrido el mayor aumento del precio de combustible es Honduras, del orden del 126%.

Carga Tributaria Incluida en el Precio del Combustible de Aviación

7. Como en oportunidades anteriores y con la finalidad de profundizar en el análisis, la Secretaría ha creído conveniente presentar el siguiente cuadro, el mismo que se ha elaborado con la misma información a la que se hizo referencia en el párrafo anterior:

ESTADO	PB (US\$/gal)	PV (US\$/gal)	CT (US\$/gal)	CT (%)
ARU	0.8841	1.5516	0.0216	1.39
BRA	1.0859	1.0617	0.0462	4.35
CHI	1.1232	0.9890	0.2130	21.54
COL	0.0000	1.0647	0.2403	22.57
CRI	1.0650	1.5553	0.6739	43.33
ECU	1.1700	1.3074	0.3739	28.59
HON	0.8300	1.8095	0.7459	41.22
MEX	0.8350	1.1730	0.2020	17.22
PAN	0.7919	1.2874	0.2552	19.82
PAR	0.0000	1.1344	0.0799	7.05
PER	0.7760	1.4478	0.2278	15.73
RDO	1.0027	1.1700	0.3400	29.06
URU	1.0322	0.9500	0.1150	12.11
VEN	0.8350	0.7924	0.0004	0.05

8. Como se puede apreciar, del cuadro anterior se desprende lo siguiente:
- La carga tributaria fluctúa entre 0.05% (Venezuela) y 43.33% (Costa Rica) del precio de venta a las líneas aéreas, lo que eleva sustancialmente los costos de las mismas.
 - En Venezuela, país donde se registra el menor precio de combustible de aviación, tiene además el menor precio final y la menor carga tributaria. Por el contrario, Costa Rica y Honduras, países que registran el precio más elevado de combustible de aviación, registran también el mayor precio final, así como la mayor carga tributaria.
9. En conclusión, sería conveniente que el GEPEJTA discuta sobre una estrategia que permita a los Estados medidas para reducir la carga tributaria y los precios de combustible de aviación y que, para continuar con la tarea encomendada, es conveniente que los Estados continúen enviando la información actualizada a la Secretaría.

Comentario y/o aclaraciones de los Estados

10. En función a lo acordado por el GEPEJTA/12, dos Estados (México y Perú) enviaron a la Secretaría de la CLAC comentarios y/o aclaraciones con respecto a la determinación del precio de combustible de aviación en sus respectivos países:

México (28.01.04):

El precio de venta del combustible que suministra ASA (Aeropuertos y Servicios Auxiliares) a sus clientes, se compone del precio del combustible del proveedor más la tarifa de suministro correspondiente:

Precio PEMEX + Tarifa de suministro = Precio ASA

Con relación al precio de Petróleos Mexicanos (PEMEX), éste es determinado en forma semanal a través de un Comité Interno en el que participa la autoridad hacendaria y en el que ASA no tiene ninguna participación.

En lo que se refiere a las tarifas de suministro de combustible, son autorizadas por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP) y pueden variara de acuerdo a:

- ✓ **Horarios:** Dentro de cada aeropuerto se determinan los horarios de acuerdo a la cantidad de operaciones que se llevan a cabo dentro del horario del Aeropuerto de que se trate, y en donde se manejan las siguientes: Normal, Crítico1, Crítico, Nocturno, Extraordinario (fuera del horario fijo del aeropuerto).
- ✓ **Grupos de consumo:** Se manejan un total de 7 grupos de consumo, los cuales son determinados trimestralmente de acuerdo al consumo anual de los clientes contractuales, que concluyen tres meses antes de que se realice la revisión.

Perú (05.02.04):

La empresa Lima Airport Partners S.R.L., como operador y administrador del Aeropuerto Internacional “Jorge Chávez”, ha suscrito un contrato con la empresa Exxon Mobil para la operación de las instalaciones de recepción, almacenamiento y despacho de combustible para aviones en el Aeropuerto.

A partir de la información de la página web de Aduanas, se obtuvo que el tratamiento de impuestos para el combustible Turbo Jet A-1, Subpartida Nacional 2710.11.11.00 es:

Gravámenes vigentes	Valor
Ad / Valorem	12%
Impuesto Selectivo al Consumo	0%
Impuesto General a las Ventas	17%
Impuesto de Promoción Municipal	2%
Derechos Específicos	N.A.
Derechos Antidumping	N.A.
Seguro	1.25%
Sobretasa	0%
Unidad de Medida	M3

N.A.: No es aplicable para esta subvertida

Fuente: <http://www.aduanet.gob.pe/servlet/ALScrollini?partida=2710111100>

Asimismo, tal como se establece en el Contrato de Concesión del Aeropuerto Internacional “Jorge Chávez” suscrito con el Estado Peruano, Exxon Mobil como operadores, cobra a los Comercializadores (Mobil, Repsol y Petroperú), US\$ 0.09 por cada galón despachado por concepto de “contraprestación por los servicios de almacenamiento, recepción y despacho de combustible de aviación”.

Finalmente, el precio promedio de venta de combustible turbo jet A-1 cobrado a las aerolíneas, registro durante el año 2003 asciende a 1.2095 dólares americanos por galón.

Medidas propuestas al Grupo de Expertos

11. Se invita al Grupo de Expertos a analizar la presente nota y su adjunto, intercambiar criterios y sugerir al Comité Ejecutivo la adopción de medidas que apunten a la disminución del precio de combustible de aviación en los Estados de la región.

PRECIO DE VENTA DE COMBUSTIBLE DE AVIACIÓN

ESTADO	Vigencia	Precio base	Costo transporte	Otros costos	Impuesto aeroportuario o tarifa	IVA	Otros impuestos	Margen de comercialización	Precio de venta a líneas aéreas
Aruba	Mar-03	1,5300	0,0000	0,0000	0,0216	0,0000	0,0000	0,0000	1,5516
Brasil (Guarulhos)	Mar-03	0,9603	0,0000	0,0000	0,0106	0,0000	0,0000	0,0050	0,9759
Brasil (Guarulhos)	May-03	1,1102	0,0000	0,0000	0,0122	0,0000	0,0000	0,0500	1,1724
Brasil (Guarulhos)	Ago-03	0,9762	0,0000	0,0000	0,0107	0,0000	0,0000	0,0500	1,0369
Brasil (Guarulhos)	Feb-04	0,8719	0,0000	0,0000	0,0096	0,0000	0,0000	0,0386	0,9201
Chile (Santiago)	Mar-03	0,8100	0,0040	0,0500	0,0200	0,1500	0,0000	0,0000	1,0340
Chile (Santiago)	Ago-03	0,7420	0,0030	0,0380	0,0200	0,1410	0,0000	0,0000	0,9440
Chile (Santiago)	Ene-04	1,2370	0,0040	0,0450	0,0200	0,2350	0,0000	0,0000	1,5410
Colombia (Bogotá)	Ene-03	0,7936	0,0348	0,0000	0,0000	0,1270	0,0000	0,1400	1,0954
Colombia (Bogotá)	Mar-03	0,9283	0,0725	0,0000	0,0000	0,1485	0,0000	0,0000	1,1493
Colombia (Bogotá)	Jul-03	0,7512	0,0779	0,0000	0,0000	0,1202	0,0000	0,0000	0,9493
Costa Rica (San José)	Mar-03	0,8300	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,5800	0,1100	1,5200
Costa Rica (San José)	Jul-03	0,8841	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,5677	0,1021	1,5539
Costa Rica (San José)	Nov-03	0,9300	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,5600	0,1020	1,5920
Ecuador (Quito)	Mar-03	0,9196	0,0115	0,0297	0,0000	0,1254	0,0479	0,0917	1,2258
Ecuador (Quito)	Dic-03	1,0859	0,0131	0,1637	0,0520	0,1326	0,0034	0,0768	1,3890
Honduras (Tegucigalpa)	Ene-03	1,0040	0,0000	0,0853	0,0000	0,0000	0,0210	0,0000	1,1103
Honduras (Tegucigalpa)	Mar-03	1,1232	0,0000	0,8732	0,0000	0,0000	0,5123	0,0000	2,5087
México (México DF)	Mar-03	0,9710	0,0000	0,0000	0,0490	0,1530	0,0000	0,0000	1,1730
Panamá (Tocumen)	Dic-03	1,0322	0,0332	0,0570	0,0150	0,0000	0,0000	0,1500	1,2874
Panamá (M. Gelabert)	Ene-04	1,0322	0,0332	0,0570	0,0150	0,0000	0,1300	0,1500	1,4174

ESTADO	Vigencia	Precio base	Costo transporte	Otros costos	Impuesto aeroportuario o tarifa	IVA	Otros impuestos	Margen de comercialización	Precio de venta a líneas aéreas
Paraguay (Asunción)	Mar-03	1,0440	0,0000	0,0000	0,0270	0,0000	0,0104	0,0000	1,0814
Paraguay (Asunción)	Jul-03	1,0650	0,0000	0,0000	0,0160	0,1065	0,0000	0,0000	1,1875
Perú (Lima)	Mar-03	1,2100	0,0000	0,0000	0,0000	0,2178	0,0000	0,0000	1,4278
Perú (Lima)	Ago-03	1,1700	0,0000	0,0000	0,0000	0,2223	0,0000	0,0000	1,3923
Perú (Lima)	Dic-03	1,2800	0,0000	0,0000	0,0000	0,2432	0,0000	0,0000	1,5232
República Dominicana (Sto. Domingo)	Mar-03	0,8300	0,0100	0,1000	0,0000	0,0000	0,1000	0,1300	1,1700
Uruguay (Montevideo)	Mar-03	0,8350	0,0170	0,0700	0,0000	0,0000	0,0000	0,0280	0,9500
Venezuela (Caracas)	Mar-03	0,7919	0,0000	0,0000	0,0004	0,0000	0,0000	0,0000	0,7923
Venezuela (Caracas)	May-03	0,7920	0,0000	0,0000	0,0004	0,0000	0,0000	0,0000	0,7924