

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 COMISIÓN

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA
APARTADO 4127
LIMA 100, PERÚ

CLAC/GEPEJTA/14-NE/19
24/08/04

**DÉCIMA CUARTA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS,
ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/14)**

(Caracas, Venezuela, 24 – 26 de agosto de 2004)

**Cuestión 7 del
Orden del Día:**

**Actualización del precio de combustible de aviación en la región.
Tarea No. 13 del Programa de Trabajo**

Estudio sobre los impuestos que afectan al Combustible para la Aviación

(Nota de estudio presentada por IATA/AITAL)

Antecedentes

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.

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.

Nuevamente en Santiago, en Marzo del 2004, CLAC presentó una Actualización del precio del combustible de aviación en la región.

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 USD 41 por barril.

Finalmente, en Junio del 2004, en Medellin, Colombia, IATA presentó al Comité Ejecutivo de CLAC una solicitud de colaboración para recopilar la información necesaria para poder efectuar un estudio Comparativo de los impuestos que gravan a los combustibles utilizados por los distintos medios de transporte en la región.

Situación actual

Como informamos en el Comité Ejecutivo de CLAC de Medellín en Junio pasado, el punto de equilibrio económico para las compañías miembros de IATA, se lograba este año con un precio promedio del barril de combustible de USD 33. El impacto de un aumento de USD 1/barril, sobre la estructura de costos de las líneas aéreas miembros de IATA (275 compañías), a nivel mundial, es de USD 1 billion (manteniendo constante el resto de las variables). A la fecha, los precios han subido hasta niveles cercanos a los USD 50 por barril, haciendo de cada vez mayor importancia el análisis de las tendencias y posibles discriminaciones con respecto al combustible para la aviación.

Hasta la fecha, sólo seis de los 21 Estados miembros de CLAC nos han enviado la información solicitada. En consecuencia, todavía no tenemos suficiente material para poder hacer el estudio a fondo.

Para poder ir avanzando en el desarrollo de dicho estudio y no retrasar más sus resultados, hemos creído conveniente adelantar al GEPEJTA de Caracas, la “Methodología de Trabajo del Estudio sobre los Impuestos que Afectan al Combustible para la Aviación”.

Sugerimos, que si no hubieran comentarios al respecto antes del 15 de septiembre, procederemos con la elaboración del estudio a ser presentado lo antes posible ante los Estados miembros de CLAC.

“Methodología de Trabajo del Estudio sobre los Impuestos que Afectan al Combustible para la Aviación”

Proponemos los siguientes módulos para la metodología de trabajo:

1. Evolución del precio mundial del combustible para la aviación

El precio del combustible para la aviación es muy cambiante y durante los últimos 10 años ha sufrido una gran cantidad de fluctuaciones debido al estado de las economías mundiales, conflictos bélicos, especialmente en los países productores de petróleo, acontecimientos políticos y otros.

En esta parte del estudio haremos un inventario de las fluctuaciones de los precios del combustible para la aviación a nivel mundial en los últimos 10 años e identificaremos las principales factores de influencia.

2. Evolución del precio en Latam del combustible para la aviación

En esta parte del estudio pretendemos identificar las principales fluctuaciones de los precios del combustible para la aviación a nivel regional. Haremos un inventario de las fluctuaciones del precio de la combustible para la aviación a nivel regional en los últimos 10 años e identificaremos las principales factores de influencia.

3. Analisis comparativo entre los precios en Latam y el mundo

El precio de los combustibles para la aviación en América Latina ha seguido las tendencias mundiales, pero con una importante diferencia: Historicamente, los precios del combustible para la Aviación en América Latina han sido mayores a los precios a nivel mundial.

En esta parte del estudio analizaremos las diferencias entre los precios de los combustibles para la

aviación mundial y a nivel de América Latina, estableciendo la correlación estadística respectiva. Al mismo tiempo, destacaremos los factores regionales que afectaron a los precios en América Latina.

4. Impuestos al combustible para la aviación en Latam

En esta parte del estudio se hará un inventario de los distintos impuestos, tasas y/o recargos que tiene el precio base del combustible de aviación y que afectan al precio final del combustible de aviación a nivel de cada país de América Latina. También se analizará la naturaleza que tiene cada uno de estos impuestos y su destino final (a las arcas generales de la Nación o para otros fines específicos...)

5. Impuestos al combustible utilizado en otros medios de transporte en Latam

En esta parte del estudio se analizarán los impuestos que afectan a los combustibles de otros medios de transporte en América Latina.

Para estos efectos se escogerá a 3 o 4 sectores de transporte masivo de pasajeros y/o carga, como por ejemplo :

- o Transporte colectivo urbano
- o Transporte colectivo interurbano
- o Transporte ferroviario
- o Transporte marítimo

6. Analisis comparativo entre los impuestos a la aviación y a otros medios de transporte

Se compararán los impuestos, tasas y cargos que afectan a los precios finales del combustible utilizado por los distintos medios de transporte en los países de la region. Para efectuar dicha comparación se utilizarán unidades de medición comparables entre sí, lease consumos de combustible por unidad de transporte de pasajeros y carga equivalente, es decir, por asiento kilómetro ofrecido (tonelada kilómetro equivalente ofrecida) y por pasajero kilómetro transportado (tonelada kilómetro transportada), en promedio por los principales medios de transporte masivo en la región.

Aquí también se medirá la incidencia que tiene el combustible y sus impuestos en cada unidad de ingreso generada, en el caso de la aviación medida en términos de yields netos y yields tarifarios.

7. Resultados

En esta sección se mostrarán los resultados obtenidos clarificando si existe algún tipo de discriminación en contra del sector aeronáutico mediante la imposición de cargas tributarias al combustible para la aviación que sean mayores que a las aplicadas a los combustibles utilizados por otros medios de transporte masivo en la región.

Finalmente, queremos agradecer a los estados que ya nos han hecho llegar la información requerida y solicitamos a los estados que todavía no han enviado su información lo hagan a la brevedad. Esta información faltante resulta fundamental para la elaboración del estudio.

Para estos efectos, coordinaremos con el señor Secretario Ejecutivo de CLAC para actualizar los formulario que contienen la información a completar.