

CLAC/GEPEJTA/8-NE/08
17/08/01

**OCTAVA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS,
ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/8)**

(Salvador, Bahía – Brasil, del 29 al 31 de agosto de 2001)

**Cuestión 9 del
Orden del Día:**

**Actualización de la información sobre el precio de combustible de
aviación en la región.**

Tarea Nro. 8 de la Secretaría

(Nota de estudio presentada por la Secretaría)

1. Cabe recordar que es tarea permanente de la Secretaría realizar un seguimiento al precio de combustible para aviación en los Estados miembros. En ese sentido, durante la Séptima Reunión del GEPEJTA (Ciudad de La Habana, Cuba, 28 al 30 de marzo de 2001), se analizó una nota de estudio presentada por la Secretaría, en la que se mostraba una comparación de los precios de combustible de la región. En dicha información, se había observado gran disparidad en los valores, discriminación de las compañías nacionales con relación a las internacionales, existencia de una gran cantidad de impuestos y/o cargos adicionales aplicados al precio, gran diferencia en el monto de los impuestos aplicados, y elevado incremento de un período a otro.

2. En dicha reunión, también IATA presentó una nota de estudio, en la que se mostró un análisis sobre el *status* existente en la región en materia de precios de combustible. Este análisis contemplaba, entre otros, los factores que habían contribuido a que los precios se hayan incrementado, tales como: la participación gubernamental en la fijación, el gravamen impositivo implícito y explícito, los gravámenes que no agregan valor, los niveles de competencia limitados, la fijación de precio basada en una “paridad de importación” a pesar de ser en algunos casos exportadores netos, los procesos de privatización de aeropuertos, y la consiguiente tendencia a imponer diversos gravámenes al carguío de combustible.

3. En ese sentido, el Comité Ejecutivo, en su LIX Reunión (Santa Cruz de la Sierra, Bolivia, 4 y 5 de julio de 2001), señaló la importancia que tiene el tema del combustible de aviación para la industria, debido a que uno de los factores más negativos dentro de la economía del transporte aéreo son los altos precios; así como una de las causas de la crisis que viven las compañías latinoamericanas. De igual manera, acordó exhortar a los Estados miembros que no habían desglosado el impuesto del precio que actualicen la información; y a los Estados que no habían respondido, que lo hagan lo antes posible. Asimismo, que hagan llegar sus comentarios a la Secretaría sobre la tabla comparativa presentada por IATA; y encargó a la Secretaría la elaboración de una nueva tabla comparativa, con miras a la preparación de un proyecto de Decisión.

4. Al pedido de la Secretaría, once Estados han respondido hasta el momento de elaborar la presente nota de estudio y con cuya información se diseñó la tabla **adjunta**. Sobre esta información debemos destacar lo siguiente:

- a) De las once respuestas recibidas, dos Estados no han desglosado la parte impositiva, por lo que sería conveniente que, durante el debate, se aclare esta situación.
- b) Para facilitar el análisis, la Secretaría ha tomado como base el combustible Jet A-1.
- c) En cuatro de los Estados miembros se muestra una diferencia entre los precios que se aplican a las compañías nacionales y extranjeras. En dos de ellos, los precios internacionales son menores a los nacionales; y en uno, existen tres tipos de precios: para las compañías nacionales que hacen rutas nacionales, para las compañías nacionales que hacen rutas internacionales y para las compañías extranjeras.
- d) Se observa también que en tres Estados existen precios clasificados por ciudad y en uno de ellos se presenta diferencia en el porcentaje del I.V.A. que se aplica al combustible.

- e) Con relación al monto de los cargos adicionales, algunos Estados han presentado valores porcentuales y valores absolutos, por lo que para efectos del análisis esta Secretaría los ha convertido en valores porcentuales.
- f) En dos de los Estados existe una importante dispersión de precios en los diferentes aeropuertos del país. Una posible explicación a esto puede encontrarse en posibles diferencias en los costos de transporte de combustible, cuestiones de escala del aeropuerto (volumen de tráfico) o el grado de posición monopólica u oligopólica que el proveedor tenga en cada aeropuerto o localidad.
5. Con la finalidad de profundizar en el análisis, la Secretaría ha creído conveniente presentar los siguientes cuadros, los mismos que se han elaborado con la información que se disponía modificada con las respuestas recibidas de los once Estados a los que se hizo referencia en el párrafo anterior:

Cuadro N° 1
DESGLOCE PRECIO - IMPUESTO

Estado	Precio sin impuestos	Impuestos (%)	Total Impuestos (%)	Precio inc. Impuestos / Final
Argentina (Bs. Aires)	1.248	21	21.00	1.510
Bolivia	1.196	13 + 3	16.00	1.387
Brasil	0.972	No aplica	0.00	0.972
Chile (Santiago)	0.82	$((30.48 (*) + 2.66 (*)) * 1.18) + 18$	57.11	1.290
Colombia (Promedio)	0.814	$7.51 (*) + 16$	23.51	1.006
Costa Rica	0.908	30	30.00	1.180
Ecuador	0.940	14 + 5	19.00	1.119
El Salvador	1.370	13	13.00	1.548
Guatemala	1.096	$5 + 13.71 (*) + 10$	28.71	1.324
México	0.945	15	15.00	1.086
Panamá **				1.103
Paraguay (Asunción)	1.828	1 + 1.5	2.50	1.873
Perú (Lima)	1.11	18	18.00	1.310
República Dominicana	0.981	$10.72(*) + 14.52(*) + 4.17(*) + 5.09(*)$	34.50	1.269
Uruguay **				1.135

(*) Montos por galón, que para efectos del análisis se han tomado como porcentajes del precio sin impuestos.

(**) Estados que no han desglosado la parte impositiva.

Cuadro N° 2
VARIACIÓN PORCENTUAL DE PRECIOS DE COMBUSTIBLE

Estado	1999	2000	2001	2001/2000	2001/1999
Argentina	0.998	1.511	1.510	-0.06%	51.30%
Bolivia	0.920	1.370	1.387	1.24%	50.76%
Brasil	0.6027	0.9719	--	--	--
Chile	0.950	1.100	1.29	17.27%	35.79%
Colombia	0.464	1.073	1.006	-6.24%	116.81%
Costa Rica (*)	0.750	1.099	1.180	7.37%	57.33%
Ecuador	0.929	0.912	1.1194	22.70%	20.45%
El Salvador	--	--	1.548	--	--
Guatemala	--	--	1.324	--	--
México	--	0.888	1.086	22.30%	--
Panamá	--	--	1.103	--	--
Paraguay (Asunción) (*)	1.514	1.514	1.873	23.71%	23.71%
Perú	1.010	1.080	1.310	21.30%	29.70%
República Dominicana (*)	--	--	1.269	--	--
Uruguay (*)	1.216	1.318	1.135	-13.88%	- 6.66%
Venezuela (*)	0.810	1.040	--	--	--

(*) La información que contiene el presente cuadro ha sido elaborada con datos recibidos con anterioridad por esta Secretaría.

6. De la información presentada anteriormente se desprende lo siguiente:

Cuadro N° 1:

- Se observa disparidad en los precios de combustible, en un rango que va desde US\$ 0.97 (Brasil) hasta US\$ 1.88 (Paraguay), existiendo una diferencia de casi un Dólar por galón.
- En algunos Estados de la región todavía se discriminan las compañías nacionales con relación a las internacionales.
- Existe gran cantidad de impuestos y/o cargos adicionales aplicados al precio de combustible, lo cual incide en el precio y por ende en el costo del transporte aéreo.
- Existe una gran diferencia en los impuestos que se aplican al precio en los diferentes Estados; los mismos que oscilan entre el 2.50% (Paraguay) hasta el 57.11% (Chile).

- e) Solamente un Estado no aplica impuestos al precio de combustible de aviación (Brasil).

Cuadro N° 2:

- a) Entre los años 2000 y 2001, en la mayoría de los Estados se produjo un incremento en el precio, el mismo que fluctúa entre el 1.24% (Bolivia) y el 23.71% (Paraguay). De igual manera, si comparamos los precios del 2001 con 1999, el incremento del precio fue considerable, fluctuando desde 20.45% (Ecuador) hasta 116.81% (Colombia). En un solo caso se ha registrado un decremento en ambos períodos (Uruguay) del orden del 13.88 % (2001/2000) y 6.66 (2001/1999).
- b) Tomando en consideración la variación total de los precios de combustible a nivel regional, se podría decir que entre 2000 y 2001, éstos se han incrementado en un promedio de 9.57%, asunto que debería ser tomado muy en cuenta, considerando que el combustible constituye uno de los rubros más importantes en el costo de operación de las líneas aéreas.
- c) Por el momento, no se vislumbra que los precios de combustible de aviación tiendan a disminuir.

7. Por otro lado, con relación a la tabla presentada por IATA durante el GEPEJTA/7, seis de los once Estados que enviaron sus respuestas, hicieron algunos comentarios respecto a dicha información, los mismos que se detallan a continuación.

Estado	Comentarios
Argentina	En el precio de combustible deben diferenciarse dos aspectos: El primero, referido a la diferenciación del precio de venta del combustible “a pie de terminal” y “puesto en el ala”, el cual incluye el servicio de handling. En segundo lugar, respecto a la diferencia de precio observada según el uso: el precio del combustible para uso doméstico (cabotaje) es claramente superior al uso en vuelos internacionales, a causa de que éste resulta gravado con el Impuesto al Valor Agregado (IVA) del 21%. Los precios internos en general pueden diferir según el caso, dado los descuentos por cantidad que cada proveedor acuerde con cada empresa en particular. Existe una importante dispersión de precios en los diferentes aeropuertos del país. Una posible explicación a esto puede encontrarse en a) posibles diferencias en los costos de transporte de combustible, b) cuestiones de escala del aeropuerto (volumen de tráfico), o c) el grado de posición monopólica u oligopólica que el proveedor tenga en cada aeropuerto/localidad.
Bolivia	Se advierte que en la Región Latinoamericana el precio de combustible es un factor que viene constituyéndose en una limitante para el normal desarrollo de la actividad aérea, ya que incide de manera importante en la estructura de costos de las empresas, lo que a su vez se refleja en elevadas tarifas con la consecuente restricción en el uso masivo de este servicio.

Estado	Comentarios
Brasil	Brasil produce 70% del total de petróleo consumido en el país (1.85 millones BPD), la diferencia es importada de Argentina, Nigeria, Venezuela y países del Medio Oriente. Todo el producto es elaborado localmente por once refinerías de la empresa estatal Petrobras y dos refinerías privadas. El combustible de aviación es producido en siete refinerías, mientras que Petrobras importa pequeñas cantidades de Venezuela para abastecer el norte del país. No se aplica ningún impuesto sobre el combustible de aviación para vuelos internacionales. Con la retirada, el 1 de febrero de 2001, de 6% de la tasa de importación del precio de combustible fuera de refinería y la reducción del precio en el mercado internacional, la diferencia del <i>benchmark</i> usado para establecer el precio fuera de refinería cayó de 17 a 10 usc/usg. El gobierno brasilero estableció el 1 de julio de 2001 (Resolución Interministerial Nro. 1, del 04.01.01) como fecha para la liberalización del precio de combustible de aviación, tanto para vuelos domésticos como para vuelos internacionales. La Resolución promueve igualar el precio de combustible de aviación de los vuelos domésticos e internacionales; y según una investigación solicitada por el SNEA a los Departamentos Técnicos de las empresas, representaría un aumento entre el 15 y 30% para los costos de las empresas. El precio será fijado por Petrobras y los proveedores y empresas tendrán autorización para importar el producto. Las empresas creen que Petrobras dispone de flexibilidad para reducir el precio, tomando en consideración que importan solamente 30% del total de su necesidad de petróleo crudo.
Colombia	Respecto al elevado precio fijado por el Gobierno basado en la paridad de importación, aún cuando el combustible de aviación es exportado. Recientemente el Ministerio de Minas y Energía expidió la Resolución Nro. 80299 del 5 de marzo de 2001, en la cual se define la fórmula general del precio de venta al mayorista y se establecen los cargos por transporte de gasolina de aviación. Esta modificación en la metodología de cálculo permitirá reducir considerablemente el ingreso al productor, lo que reflejará reducción en los costos de operación de las aerolíneas y redundará en ganancia de competitividad del sector aéreo colombiano. Sobre el engorroso proceso para obtener la devolución del IVA. Por tratarse de un asunto netamente tributario, la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil de Colombia no tiene competencia para intervenir en el tema.
Guatemala	Liberalización del mercado de hidrocarburos.
México	La empresa paraestatal Petróleos Mexicanos es quien determina los precios de combustible de aviación, en forma semanal. En cuanto a las tarifas del servicio de abastecimiento y/o succión de combustible, son autorizadas por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP), éstas se aplican conforme a un esquema volumétrico (7 grupos de consumo), es decir, a mayor consumo menor tarifa y viceversa. Para determinar el grupo de consumo que corresponda a cada aerolínea y/o aeronave de la aviación general, se toman en cuenta sus consumos anuales. La referencia se revisa trimestralmente, considerando el volumen consumido en el período actual que concluya tres meses antes a aquel en que se realice la revisión. La desincorporación de los 35 aeropuertos más importantes no tuvo impacto en los precios y tarifas del combustible, ya que el servicio de abastecimiento no fue sujeto a este proceso y continúa a cargo de Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA). Se está realizando la contratación de una empresa que lleve a cabo el estudio correspondiente al servicio de abastecimiento y/o succión de combustible.

Medidas propuestas al Grupo de Expertos

8. Se invita al Grupo de Expertos a analizar la presente nota, intercambiar criterios y sugerir al Comité Ejecutivo adoptar las medidas que estime pertinente.

PRECIO DE COMBUSTIBLE DE AVIACIÓN

ESTADO	TIPO DE COMBUSTIBLE	DESCRIPCIÓN	VALORES	FECHA DE VIGENCIA	COMENTARIOS ADICIONALES DE LOS ESTADOS	COMENTARIOS DE LA CLAC
Argentina	Jet A-1 (Buenos Aires)	<i>Servicio de Cabotaje</i> Precio sin impuestos IVA (21%) Precio final <i>Servicio Internacional</i>	 1.2481 0.2621 1.5102 1.2481	 Abr-01	 El precio es "a pie de terminal", no incluye servicio de handling (puesto en ala). Los precios internos pueden diferir, de acuerdo a los descuentos por cantidad que cada proveedor acuerde con cada empresa en particular. Existe una importante dispersión de precios en los diferentes aeropuertos del país, debido al costo de transporte, volumen de tráfico o grado de posición monopólica u oligopólica del proveedor.	 El precio de combustible para los servicios internacionales es menor al de los servicios nacionales, ya que no están gravados con el I.V.A. Tiene dos precios diferentes para el combustible.
Bolivia	Jet A-1	<i>Doméstico</i> Precio sin impuestos IVA (13%) Transacciones (3%) Precio final <i>Internacional</i> Precio sin impuestos IVA (13%) Transacciones (3%) Precio final	 1.0810 0.1405 0.0324 1.2540 1.1957 0.1554 0.0359 1.3870	 12/05/01	 Cotización de la fecha: Bs 6.55 por 1US\$	 Tiene dos precios diferentes para el combustible Jet-A1.
	AV-GAS	Precio sin impuestos IVA (13%) Transacciones (3%) Precio final	 1.9931 0.2591 0.0598 2.3120			
Brasil		<i>Internacional</i> <i>Doméstico</i> Servicios nacionales Servicios regionales	 1.0263 1.0806	 Año 2000	 Precio medio para las empresas aéreas Brasileñas A partir del 1/07/01 el precio de combustible se ha liberado.	 No se aplica impuestos al precio del combustible. El precio de combustible para los servicios internacionales es menor al de los servicios nacionales.
Chile	Valor promedio	Precio promedio a las líneas aéreas en el Aeropuerto de Santiago Impuesto Específico Derecho aeronáutico (US\$ 5.75 / m3) Impuesto I.V.A. (18%) Precio de venta	 0.8200 0.2500 0.0218 0.1965 1.2883	 01/06/01	 Tipo de cambio: US\$ 1 = \$ 604.35 (Pesos chilenos)	 No se especifica el tipo de combustible. El IVA se aplica a la suma del precio sin impuestos, el impuesto específico y la tasa de derecho aeronáutico)
Colombia	JET-A1	Ingreso al productor Transporte (promedio de 8 ciudades) Impuesto a las ventas (16%) Precio de venta al distribuidor mayorista	 0.8142 0.0612 0.1303 1.0056	 10/03/01		 No se especifica el porcentaje de los impuestos.
Costa Rica	Jet A-1	Precio sin impuestos Impuesto a las ventas (13%) Impuesto del CONAVI (15%) Impuesto selectivo de consumo Precio más impuestos <i>Con contrato de incentivos turísticos</i> Precio sin impuestos Impuestos (30%) Precio más impuestos	 0.9076 0.1180 0.1361 0.1303 1.4067 0.9076 0.2723 1.1800	 08/01/01	 Tipo de cambio 1US\$= 317,5 Colones	 No se especifica el porcentaje de los impuestos No coincide la suma del precio sin impuestos más los impuestos con el valor del precio final. Tiene dos precios diferentes para el combustible. (*) Datos proporcionados durante el GEPEJTA/7
	AVGAS	Precio sin impuestos Impuesto a las ventas (13%) Impuesto del CONAVI (15%) Impuesto selectivo de consumo Precio más impuestos Con contrato de incentivos turísticos	 1.3974 0.1817 0.2096 0.4679 2.4820 1.6274	 (*) (*)		

PRECIO DE COMBUSTIBLE DE AVIACIÓN

ESTADO	TIPO DE COMBUSTIBLE	DESCRIPCIÓN	VALORES	FECHA DE VIGENCIA	COMENTARIOS ADICIONALES DE LOS ESTADOS	COMENTARIOS DE LA CLAC
Ecuador	Jet A-1	<i>Cías.ecuatorianas en servicio domestico</i>		01/08/01	Datos proporcionados por Petrocomercial (Filial de Petroecuador)	Tiene tres precios diferentes para cada tipo de combustible.
		Precio sin impuestos	0.940000			
		I.V.A. (14%)	0.131600			
		Precio de venta	1.071600			
		<i>Cías.ecuatorianas en servicio internacional</i>				
		Precio sin impuestos	0.940000			
		I.V.A. (14%)	0.131600			
		Vuelos internacionales (5%)	0.047000			
		Precio de venta	1.118600			
		<i>Cías.extranjeras en servicio internacional</i>				
		Precio sin impuestos	0.940000			
		I.V.A. (14%)	0.131600			
		Vuelos internacionales (5%)	0.047000			
		Precio de venta	1.118600			
	AVGAS	<i>Cías.ecuatorianas en servicio domestico</i>				
		Precio sin impuestos	2.100000			
		I.V.A. (14%)	0.294000			
		Precio de venta	2.394000			
		<i>Cías.ecuatorianas en servicio internacional</i>				
		Precio sin impuestos	2.100000			
		I.V.A. (14%)	0.294000			
		Vuelos internacionales (5%)	0.105000			
		Precio de venta	2.499000			
		<i>Cías.extranjeras en servicio internacional</i>				
		Precio sin impuestos	2.100000			
		I.V.A. (14%)	0.294000			
		Vuelos internacionales (5%)	0.105000			
		Precio de venta	2.499000			
El Salvador	Jet A-1 (Shell)	Precio sin impuestos	1.370000	Ago-01		Tiene dos precios diferentes para el combustible.
		I.V.A. (13%)	0.178100			
		Precio final	1.548100			
	Jet A-1 (Esso)	Precio sin impuestos	1.250000			
		I.V.A. (13%)	0.162500			
		Precio final	1.412500			
	100-130 (Esso)	Precio sin impuestos	3.550000			
		I.V.A. (13%)	0.461500			
		Precio final	4.011500			
Guatemala	AV Jet	Precio sin impuestos	1.096000	13/06/01	El mercado de hidrocarburos está liberado. El precio es promedio de venta al consumidor, de las compañías que operan en el mercado nacional. IUS\$ = 7.82 quetzales	No se especifica el porcentaje de algunos impuestos.
		Impuesto de importación (5% CIF)	0.054800			
		Impuesto a la distribución (Q/galón)	0.063939			
		I.V.A. (10%)	0.109600			
		Precio final	1.324339			
	AVGAS	Precio sin impuestos	1.865000			
		Impuesto de importación (10% CIF)	0.186500			
		Impuesto a la distribución (Q/galón)	0.255754			
		I.V.A. (10%)	0.186500			
		Precio final	2.493754			
	Turbosina	<i>Aeropuertos fronterizos</i>				
		Precio sin impuestos	0.944600			
		I.V.A. (10%)	0.094460			
		Precio final	1.039060			
		<i>Aeropuertos del interior del país</i>				
		Precio sin impuestos	0.944600			
		I.V.A. (15%)	0.141690			
		Precio final	1.086290			

PRECIO DE COMBUSTIBLE DE AVIACIÓN

ESTADO	TIPO DE COMBUSTIBLE	DESCRIPCIÓN	VALORES	FECHA DE VIGENCIA	COMENTARIOS ADICIONALES DE LOS ESTADOS	COMENTARIOS DE LA CLAC
Panamá	Jet A-1	Precio promedio	1.102800	11/05/01	El precio es de libre oferta y demanda	No desgloza la parte impositiva.
	AVGAS	Precio promedio	2.520000			
Paraguay	Jet A-1	<i>Asunción</i> Precio sin impuestos Impuesto selectivo al consumo (1%) Tasa pagada a la DINAC (1,5%) Precio incluido impuestos	 1.8276 0.0183 0.0274 1.8733	13/02/01	Tipo de cambio 1US\$ = 3500 Gs Sobre el precio citado, se aplican los tributos	Tienen tres diferentes precios para cada tipo de combustible. El impuesto selectivo al consumo no es igual para cada tipo de combustible.
		<i>Ciudad del Este</i> Precio sin impuestos Impuesto selectivo al consumo (1%) Tasa pagada a la DINAC (1,5%) Precio incluido impuestos	 1.8817 0.0188 0.0282 1.9287			
		<i>Mariscal Estigarribia</i> Precio sin impuestos Impuesto selectivo al consumo (1%) Tasa pagada a la DINAC (1,5%) Precio incluido impuestos	 1.9249 0.0192 0.0289 1.9730			
	AVGAS (aeronafta)	<i>Asunción</i> Precio sin impuestos Impuesto selectivo al consumo (20%) Tasa pagada a la DINAC (1,5%) Precio incluido impuestos	 3.8391 0.7678 0.0576 4.6645			
		<i>Ciudad del Este</i> Precio sin impuestos Impuesto selectivo al consumo (20%) Tasa pagada a la DINAC (1,5%) Precio incluido impuestos	 3.8931 0.7786 0.0584 4.7301			
		<i>Mariscal Estigarribia</i> Precio sin impuestos Impuesto selectivo al consumo (20%) Tasa pagada a la DINAC (1,5%) Precio incluido impuestos	 1.9249 0.3850 0.0289 2.3388			
Perú	Turbo JET A-1	Precio Aeropuerto I.G.V. (18%) Precio incluido impuestos	 1.1100 0.1998 1.3098	01/08/01	Precio aeropuerto Lima Callao	
	Gasolina de Av. 100 LL	Precio Aeropuerto I.G.V. (18%) Precio incluido impuestos	 2.6100 0.4698 3.0798			
República Dominicana	Jet A-1	Precio paridad importación Impuesto Margen distribuidor Comisión transporte Facturado por la administración del aeropuerto	 0.9808 0.1052 0.1425 0.0409 0.05	01/05/00	Tipo de cambio 1US\$ = 16.63 RD\$	Con respecto al AV-GAS no se observa claramente el impuesto. En el caso del Jet A-1, no se establecen los porcentajes de los impuestos.
	AV-GAS 100-130	Precio final Precio de los distribuidores (no esta regulado) Facturado por la administración del aeropuerto Precio final	 1.3194 3.7400 0.0500 3.7900			
Uruguay	Jet A-1	ANCAP SHELL ESSO	 1.0220 1.1355 1.1355	31/01/01	Tipo de cambio 1US\$ = 14.00 \$U	No se desgloza la parte impositiva.
	100 Octanos	ANCAP	2.1953			