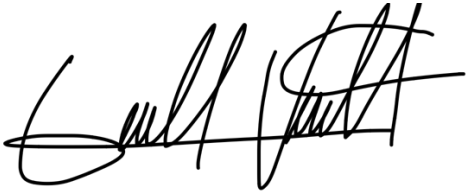


PROPOSICIÓN

Modifíquese el Artículo 37 de la ponencia para segundo debate del Proyecto de Ley No.281 de Senado y No.403 de Cámara de 2020 "Por el cual se modifica la Ley General de Turismo y se dictan otras disposiciones", el cual quedaría así:

Artículo 37. Modificación del Artículo 468-3 del Estatuto Tributario. Adiciónese un numeral al artículo 468-3 del Estatuto Tributario, hasta el 31 de diciembre de 2024, así:

"5. Los tiquetes aéreos de pasajeros, servicios conexos y la tarifa administrativa asociada a la comercialización de los mismos".



GABRIEL JAIME VALLEJO CHUJFI
Representante a la Cámara
Departamento de Risaralda



CIRO ALEJANDRO RAMÍREZ CORTÉS
Senador

JUSTIFICACIÓN

- Se requieren medidas que reduzcan las cargas impositivas de los tiquetes aéreos teniendo en cuenta la necesidad de estimular la demanda para recuperar los niveles operacionales pre Covid-19, esto bajo la premisa que la recuperación de la actividad del sector del transporte aéreo es fundamental para la reactivación de la economía y específicamente del sector turístico.
- El tráfico de pasajeros, desde la reactivación de la operación aérea, augura una recuperación más lenta de lo esperado. El pronóstico de referencia revisado de IATA prevé una caída de los embarques globales en un 55% en 2020, en comparación con 2019. Se espera que el número de pasajeros aumente un 62% en 2021 con respecto a la base deprimida en 2020, pero seguirá estando casi un 30% por debajo de niveles de 2019.
- Mientras tanto, dado que los mercados nacionales se están abriendo antes que los mercados internacionales, y que los pasajeros parecen decantarse por viajes de corta distancia en la situación actual, se espera que los RPKⁱ se recuperen más lentamente y que el tráfico de pasajeros no regrese a niveles de 2019 hasta 2024, un año más tarde de la previsión anterior. Los avances científicos en la lucha contra el COVID-19, entre los que se cuenta con el desarrollo de una vacuna exitosa, podrían adelantar la recuperación. Sin embargo, la tendencia actual sitúa el riesgo a la baja más que al alza en el pronóstico de referencia.
- El pronóstico se basa en una serie de tendencias recientes:
 - Contención lenta del virus en EE. UU. y en las economías en desarrollo. A pesar del éxito en la contención y propagación del coronavirus en las economías desarrolladas fuera de EE. UU., estas, junto a China, están registrando nuevos brotes. Además, en muchas economías emergentes clave no hay signos de contención del virus. Estas economías, junto a EE. UU., representan alrededor del 40% de los viajes aéreos en todo el mundo. Su continuo cierre, particularmente a los viajes internacionales, es un lastre importante para la recuperación.
 - Reducción de los viajes corporativos. Se espera que los presupuestos para los viajes corporativos sean muy limitados en la medida que las empresas continúen bajo presión financiera, incluso cuando la economía mejore. Además, aunque históricamente la correlación entre el crecimiento del PIB y los viajes aéreos es muy elevada, las encuestas sugieren que este vínculo se ha debilitado y afecta especialmente a los viajes de negocios dado el importante avance que ha experimentado la videoconferencia en sustitución de las reuniones presenciales.
 - Debilidad de la confianza del consumidor. Si bien existe una demanda acumulada de las visitas a amigos y familiares (VFR, por sus siglas en inglés) y de los viajes de placer, la confianza del consumidor se ha debilitado ante la preocupación que suscita la seguridad laboral y el aumento del desempleo, así como el riesgo de contraer el COVID-19. Alrededor del 55% de los participantes en la encuesta de pasajeros de junio de IATA no tiene intención de viajar en 2020.

ⁱ RPK (Revenue Passenger Kilometres): Pasajeros por Kilómetro Transportados (PKT).