

De conformidad con las disposiciones del artículo 113 del Reglamento de la Asamblea Legislativa, el Departamento Secretaría del Directorio incorpora el presente texto al Sistema de Información Legislativa (SIL).

**LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA**

**PROYECTO DE LEY**

**LEY PARA FOMENTAR LOS VUELOS DE BAJO COSTO ENTRE COSTA RICA  
Y CENTROAMÉRICA**

**ELI FEINZAIG MINTZ  
DIPUTADO**

**EXPEDIENTE N.º24.207**

**PROYECTO DE**

**LEY PARA FOMENTAR LOS VUELOS DE BAJO COSTO ENTRE COSTA RICA  
Y CENTROAMÉRICA**

**Expediente N °24.207**

**ASAMBLEA LEGISLATIVA:**

**1. Importancia del transporte aéreo desde y hacia la región  
centroamericana ampliada**

La conectividad aérea es un motor clave para el desarrollo económico costarricense y de especial relevancia para la competitividad del país. Durante las últimas dos décadas, el mercado regional ampliado, que comprende Belice, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras, Nicaragua, Panamá y República Dominicana, se ha convertido en el tercer mercado de mayor importancia para la exportación de bienes costarricenses y en el segundo para la exportación de servicios distintos al turismo.<sup>1,2</sup>

Dentro de este contexto, la calidad y accesibilidad económica de los servicios aéreos regionales desempeñan un papel crucial en el clima de negocios dentro del cual Costa Rica apuesta a profundizar su liderazgo exportador regional. De ahí la importancia de promover una mayor movilidad de personas, y también de bienes y de servicios, dentro de la región al menor costo posible, que le permita a todas las empresas establecidas en Costa Rica, y en particular a las micro, pequeñas y medianas (MIPYMES) acceder más fácilmente a clientes en el mercado regional.

Según Banco Mundial, además, promover un transporte aéreo económicamente más accesible constituye un factor determinante para sostener y expandir la industria del turismo receptivo en Costa Rica por medio de la captación de visitas intrarregionales de turistas que llegan a países vecinos y que no están visitando, con la generación de empleo y divisas que esto conlleva. El turismo multidestino es también un importante segmento de mercado que la región no está captando.

---

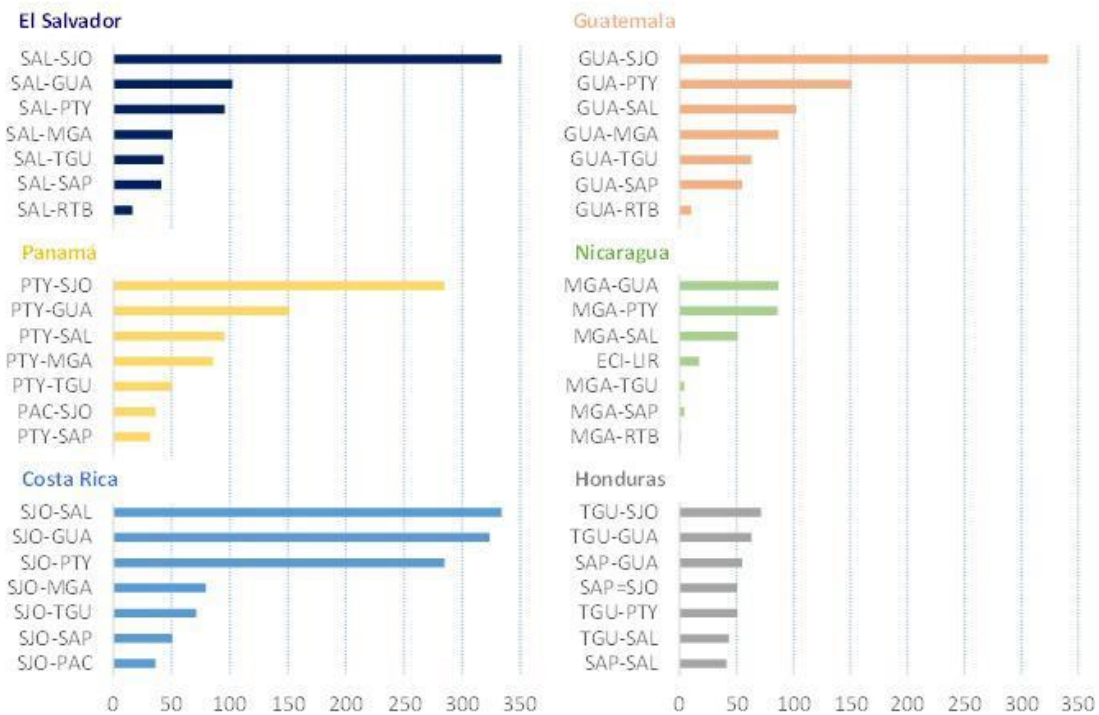
<sup>1</sup> BCCR. Exportación de servicios vía redes de tecnología, información y comunicación (TIC). Descargado de: [https://www.bccr.fi.cr/comunicacion-y-prensa/Info\\_Empresarial\\_Gestion\\_Macro\\_2022/Exportacion\\_servicios\\_via\\_redes\\_tecnologia\\_informacion\\_comunicacion.pdf](https://www.bccr.fi.cr/comunicacion-y-prensa/Info_Empresarial_Gestion_Macro_2022/Exportacion_servicios_via_redes_tecnologia_informacion_comunicacion.pdf) el 27 de febrero de 2024.

<sup>2</sup> Procomer. Estadísticas por región. Descargado de: <https://www.procomer.com/comprador-internacional/regiones/> el 27 de febrero de 2024.

## 2. Composición y comportamiento actual del tráfico aéreo en Costa Rica

Costa Rica es el principal origen y destino de tráfico intrarregional de pasajeros, y cuenta con la mayor cantidad de rutas donde la densidad del tráfico promedio supera los 250 pasajeros diarios, como se puede ver en el siguiente gráfico aportado por el Banco Mundial:

*Ilustración 10: Tráfico intrarregional internacional de O&D - Top 7 rutas por país - Promedio de pasajeros diarios por tramo*



Fuente: Banco Mundial, basado en datos de OAG

Sin embargo, la región centroamericana ampliada representa un porcentaje bajo del tráfico aéreo costarricense. Según datos del ICT<sup>3</sup>, en 2023, solamente 109 028 turistas ingresaron al Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, provenientes de la región centroamericana ampliada (104 165 de Centroamérica y 4863 de la República Dominicana), de un total de 1 700 756 visitantes internacionales. En el caso de los demás aeropuertos internacionales, los turistas entrantes representan una proporción aún más pequeña, de menos del 1%. En total, los turistas que

<sup>3</sup> ICT. Anuario de turismo 2023. Descargado de: <https://www.ict.go.cr/es/documentos-institucionales/estad%C3%ADsticas/informes-estad%C3%ADsticas/anuarios/2005-2015/2571-2023-12/file.html> el 16 de febrero de 2024

ingresan de Centroamérica por tráfico aéreo, entonces, son 110 073 de un total de 2 471 150 turistas entrantes, es decir, un 4,45%.

CUADRO 1					
LLEGADAS DE TURISTAS INTERNACIONALES A COSTA RICA, AEROPUERTO INTERNACIONAL JUAN SANTAMARÍA (SJO), SEGÚN ZONAS Y PAÍSES, 2023					
2023					
Países o regiones	Juan Santamaría		Demás aeropuertos		
		%			%
<b>TOTAL</b>	<b>756</b>	<b>100%</b>	<b>394</b>	<b>770</b>	<b>100.0%</b>
<b>América del norte</b>	<b>872</b>	<b>60%</b>	<b>706</b>	<b>734</b>	<b>95.4%</b>
<b>Región centroamericana ampliada</b>	<b>028</b>	<b>6%</b>	<b>045</b>	<b>1</b>	<b>0.1%</b>
Belice	634	0%	13		0.0%
El Salvador	021	2%	226		0.0%
Guatemala	287	2%	183		0.0%
Honduras	121	1%	127		0.0%
Nicaragua	001	0%	244		0.0%
Panamá	101	1%	72		0.0%
República Dominicana	863	0%	180		0.0%
<b>América del sur</b>	<b>714</b>	<b>7%</b>	<b>012</b>	<b>2</b>	<b>0.3%</b>
<b>Caribe sin RD</b>	<b>092</b>	<b>0%</b>	<b>624</b>		<b>0.1%</b>
<b>Europa</b>	<b>871</b>	<b>24%</b>	<b>109</b>	<b>25</b>	<b>3.3%</b>
<b>Asia/ Pacífico</b>	<b>946</b>	<b>2%</b>	<b>110</b>	<b>6</b>	<b>0.8%</b>
<b>África</b>	<b>200</b>	<b>0%</b>	<b>581</b>		<b>0.1%</b>
<b>Oriente medio</b>	<b>033</b>	<b>0%</b>	<b>207</b>		<b>0.0%</b>

Fuente: Elaboración propia con datos del Anuario Estadístico 2023 del ICT

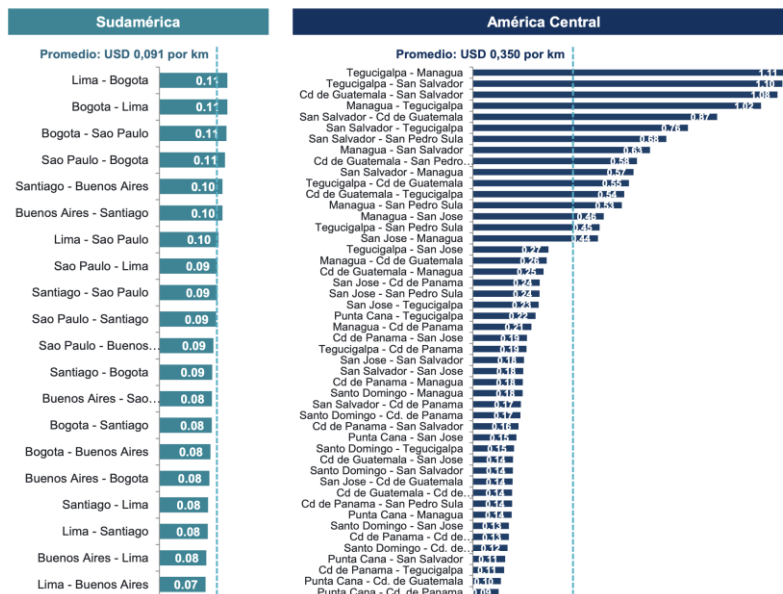
En el caso de los vuelos originados en Costa Rica, datos aportados a este despacho por AERIS indican que, en 2023, salieron del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría un total de 942 412 pasajeros nacionales, de los cuales, 336 881, un 36%, tuvieron como destino algún país de Centroamérica o el Caribe.

### 3. Alto costo actual de los vuelos en la región y el papel de los impuestos y tasas aeroportuarias

Un estudio llevado a cabo por el Banco Mundial y compartido con los diputados firmantes por correo electrónico analizó la demanda insatisfecha por vuelos en la región centroamericana ampliada, tomando en cuenta los costos y los impuestos. El estudio se adjunta al expediente de esta iniciativa de ley.

Sumado a otros factores estructurales, como la limitada presencia de líneas aéreas de bajo costo en la región, un simple ejercicio de comparación revela que el costo promedio por kilómetro recorrido que deben afrontar los pasajeros internacionales para movilizarse por vía aérea dentro de la región centroamericana es por lo menos 4 veces mayor al costo por kilómetro recorrido en América del Sur, y dicha región no necesariamente es un modelo de competencia y bajos precios:

**Tarifas aéreas promedio en rutas intrarregionales internacionales**  
Sudamérica vs América Central, 2019, OAG



- Es importante destacar que **existe una diferencia importante** en los principales vuelos internacionales entre ambas regiones: **la distancia promedio (average stage length)**
- Las distancias entre las ciudades de América Central consideradas para este análisis son de entre 340-1.200 km con un promedio de 592 km
- En Sudamérica, las distancias son de entre 1.160 y 4.671 Km con un promedio de 2.965 por vuelo
- La diferencia entre las tarifas promedio de cada región podría explicarse tanto por esa diferencia en las distancias promedio por vuelo como por menores niveles de competencia en América Central que los que se dan en América del Sur

Fuente Consultor, con base en datos de OAG

Entre los principales hallazgos del estudio, se encontró que el costo final que deben afrontar los pasajeros aéreos internacionales dentro del istmo centroamericano y República Dominicana se ve fuertemente influenciado por el alto nivel de tasas y

cargos aeroportuarios, impuestos fijos e impuestos variables sobre los tiquetes aéreos. En la actualidad, cada pasajero embarcado en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría debe abonar US\$58,5 (en el Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós dicha cifra alcanza los US\$52,8) por concepto de tasas, cargos e impuestos varios fijados por el gobierno<sup>4</sup>. A esto debe sumársele el costo del tiquete aéreo emitido por las líneas aéreas. Debido a que la red de servicios aerocomerciales dentro de la región se compone esencialmente de vuelos de corto radio, el nivel de las tasas y cargos resulta prohibitivamente alto en el costo final erogado por el viajero.

El peso de dichas cargas dentro del costo final de los tiquetes aéreos está limitando la expansión de operadores aéreos de bajo costo en la región. Lo anterior, por cuanto el modelo de bajo costo se fundamenta en ofrecer tarifas bajas que se financian con mayores volúmenes de tráfico. No obstante, dado lo sensible que es el tráfico aéreo a los precios, el volumen de tráfico no puede expandirse si no se reducen los precios finales (con tarifas e impuestos incluidos) de los tiquetes aéreos al consumidor.

Actualmente, el peso de los cargos y tasas aeroportuarios e impuestos asciende a más de un 100 por ciento del costo total de un viaje en una vía que una aerolínea de bajo costo puede ofrecer a pasajeros en la región.<sup>5</sup> Esto explica la existencia de una demanda insatisfecha de pasajeros que actualmente no se desplazan por la región y que sí lo podrían hacer si los costos del transporte aéreo intrarregional no fueran igual de caros o incluso más caros que varias rutas internacionales fuera del istmo centroamericano.

Costa Rica, al igual que otros países, contempla tasas y cargos aeroportuarios diferenciados para los vuelos domésticos, que resultan sustancialmente inferiores a las tasas y cargos aplicados a vuelos internacionales. No obstante, dentro de ésta última categoría, no existe una diferenciación entre tasas y cargos aeroportuarios aplicables a vuelos intrarregionales. Por ello, una medida para contribuir a solucionar esta problemática es establecer tasas y cargos aeroportuarios diferenciados para vuelos intrarregionales en el istmo centroamericano y República Dominicana. Una rebaja en las tasas y cargos aeroportuarios e impuestos gubernamentales abarataría sustancialmente los servicios aéreos intrarregionales, lo que fomentaría la demanda y facilitaría la entrada de nuevos operadores aéreos al mercado y la expansión de los actuales, para aumentar así la competencia y la oferta al consumidor.

---

<sup>4</sup>Sobre una tarifa de ida y vuelta teórica de US\$300 para el cálculo de los impuestos variables sobre el boleto.

<sup>5</sup> El costo ofrecido por aerolíneas de bajo costo para un vuelo de ida entre países de la región sin tomar en cuenta tasas, cargos e impuestos es de alrededor de US\$40 (incluido el costo del combustible).

#### **4. Oportunidad para estimular el desarrollo de nuevos vuelos de bajo costo por medio de un régimen especial de impuestos y tarifas**

Es importante recalcar que estudios de demanda sobre el tráfico aéreo sugieren importantes valores de reacción en el volumen de pasajeros ante reducciones en el precio de los boletos, con elasticidades que se ubican entre 1.3 y 2.0<sup>6</sup>, característicos de mercados como los regionales, geográficamente fragmentados, con limitadas opciones de movilidad alternativa (terrestre, ferroviaria y fluvial) y vuelos de corta duración. Los segmentos de viajes de ocio y visita a familiares y amigos muestran elasticidades aún mayores.

Este incremento en el movimiento de personas dentro de la región implicaría una expansión de las actividades de consumo y sus respectivos encadenamientos sectoriales directamente relacionados (taxis, restaurantes, alojamiento, servicios relacionados con el turismo y la exportación, entre otros) y, por consiguiente, generarían un efecto derrame positivo sobre la actividad económica. Sobre esta base, se estima que la introducción de tasas y cargos aeroportuarios diferenciados para vuelos intrarregionales no conllevaría una erosión en la recaudación fiscal, sino más bien un incremento neto,<sup>7</sup> pues el crecimiento en la demanda compensaría la merma en la tasa promedio de recaudación aeroportuaria producto de la medida.

#### **5. La propuesta**

Con base en lo anterior, la presente iniciativa busca crear, como excepción, una suma de tarifas y cargas aeroportuarias diferenciada y sustancialmente menor, que beneficie a los vuelos de bajo costo de punto a punto (vuelos directos) que conecten a Costa Rica con Belice, El Salvador, Guatemala, Honduras, Nicaragua, Panamá y República Dominicana, o a estos países con el nuestro, siempre y cuando estos sean los destinos finales y no escalas hacia destinos extrarregionales y se cuente con reciprocidad del otro país; es decir, que las tarifas aeroportuarias e impuestos cobrados en la otra punta del vuelo sean de un monto razonablemente similar al cobrado en Costa Rica.

Es importante señalar los elementos esenciales para que el modelo antes descrito funcione como se pretende:

---

<sup>6</sup> Ver: Delegatura para la protección de la competencia (2020). "Estudio de mercado: organización industrial en el sector de transporte aeronáutico y la protección de la competencia". Bogotá, Colombia; Fageda, x. (2006). Measuring conduct and cost parameters in the spanish airline market. *Review of industrial organization*, 28(4), 379-399; Garín-Muñoz, T. (2006). "Inbound International Tourism to Canary Islands: A dynamic panel data model. *Tourism Management*, 27(2), 281-291; Gundelfinger Casar, Javier (2017). "Análisis de los factores determinantes de demanda, competencia y eficiencia del transporte aéreo y el turismo". Departamento de Economía, Universidad de Cantabria, Santander, España; Ibarra Salazar Jorge y Lida Sotres Cervantes (2005). "Estimating Journey Demand at Queretaro Airport". *Revista de Estudios Demográficos Urbanos*, vol.20 no.3, sep./Dic. 2005; Repub. 20-ene-2020. <https://doi.org/10.24201/edu.V20i3.1208>; WTO (2005). Organización Mundial de Comercio. "Informe sobre el Comercio Mundial. Análisis de los vínculos entre el comercio, las normas y la OMC". III Ensayos Temáticos. Comercio de servicios de transporte aéreo: evolución reciente y asuntos de política; Schlesinger Gurovich, Antonia y Sebastián Balázs Marzulloet (2010). "Estimación de la demanda por pasajes aéreos en rutas individuales", Santiago, Chile; Urzúa c. (2008). "Modelos econométricos de demanda aérea para la optimización de la inversión publicitaria", Santiago, Chile.

<sup>7</sup> Con base en la cuenta satélite construida para la economía costarricense se sugiere que por cada 1% de incremento en el turismo receptivo del país, aproximadamente 20 mil turistas, se generan \$US5.6 millones adicionales en impuestos al año.

1. Los impuestos y tarifas diferenciados tienen el propósito de beneficiar al consumidor. Por lo tanto, y para garantizar que la rebaja se traslade al pasajero, se requerirá que los vuelos tengan un valor máximo, (significativamente menor a las tarifas vigentes en la actualidad). Dicho valor máximo se indexará según un índice de precios en dólares para prever inflación a largo plazo en esa moneda. Es importante resaltar que no se trata de control de precios, pues las aerolíneas tienen libertad de cobrar lo que consideren apropiado y rentable. Pero solo los vuelos cuyo valor esté por debajo del umbral tendrán acceso a las tarifas aeroportuarias e impositivas reducidas.
2. También es el propósito fomentar el tráfico en la región, y no hacia fuera de ella. Por lo tanto, el incentivo debe aplicar únicamente a vuelos intrarregionales y no a tramos que formen parte de vuelos a otros destinos.
3. Para que funcione correctamente como sistema de transporte centroamericano, se requiere que los dos países, destino y origen, sean recíprocos en cobrar tarifas totales similares, de manera que ambos se beneficien. No tendría sentido que en uno de los países se bajen los impuestos y en el otro se mantengan prohibitivos. Es por esto que la reciprocidad es parte integral de las condiciones habilitantes.

Para esto, se propone reformar dos leyes. Una es la LEY REGULADORA DE LOS DERECHOS DE SALIDA DEL TERRITORIO NACIONAL Y SU REFORMA, n° 8316 del 24 de octubre de 2002, y la otra, la Ley para el fortalecimiento de la industria turística nacional, n° 8694 del 11 de diciembre de 2008.

## **6. Impacto fiscal y económico**

Entre los aspectos a resaltar del presente proyecto de ley, es fundamental señalar que el resultado se conseguiría mediante una reducción de impuestos para estimular la oferta de nuevos vuelos, lo que a su vez generaría un aumento del tráfico. Con base en los valores de elasticidad de demanda que sustenta la evidencia empírica para mercados en los cuales se han implementado rebajas importantes en las tarifas motivadas por el ingreso de operadores de bajo costo, es de esperar que el aumento en la cantidad de vuelos y pasajeros compense o más que compense la reducción en el valor de la tarifa. Así, los ingresos por cargas y tasas aeroportuarias no se verían afectados o, a lo sumo, habría una afectación mínima de muy corto plazo, mientras ingresan los nuevos vuelos esperados.

En cuanto a los ingresos del ICT, si bien hay una reducción de US\$11 por vuelo entrante comprado fuera de Costa Rica, esto afectaría solamente a la región centroamericana, la cual hoy día representa apenas 4.45% de todos los turistas entrantes. Esto necesariamente va a ser compensado por medio del incremento en la cantidad de pasajeros de la región centroamericana y de otras regiones.

Por otra parte, reducir el costo de los vuelos intrarregionales haciendo más accesibles los tiquetes aéreos tendría una consecuencia en materia de reactivación



de la economía, apoyo a las pequeñas y medianas empresas, generación de empleo, aumento del turismo.

Un aumento significativo en el tráfico aéreo en el Aeropuerto Juan Santamaría también puede significar un aumento en las ventas para los locales ahí establecidos, entre los cuales están las tiendas libres del IMAS, cuyos ingresos benefician directamente al sector social. La sostenibilidad de los ingresos del Centro Nacional de Convenciones también se ve positivamente impactada.

## **7. Consideraciones de comercio internacional**

Al establecer legislación que tiene relación con otros países, siempre es importante garantizar que esté en armonía con tratados y principios existentes de comercio internacional.

Se revisó el TRATADO SOBRE INVERSION Y COMERCIO DE SERVICIOS entre las Repúblicas de Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras y Nicaragua. En particular, el artículo 4.02, inciso 2, del Capítulo 4, Comercio Transfronterizo de Servicios, de dicho tratado, indica:

**“2. Este Capítulo no se aplica a:**

- a)** los servicios aéreos, incluidos los de transporte aéreo nacional e internacional, con y sin itinerario fijo, así como las actividades auxiliares de apoyo a los servicios aéreos, salvo:
  - i)** los servicios de reparación y mantenimiento de aeronaves durante el período en que se retira una aeronave de servicio;
  - ii)** los servicios aéreos especializados; y
  - iii)** los sistemas computarizados de reservación;
- b)** los servicios financieros;
- c)** los subsidios o donaciones otorgados por una Parte o una empresa del Estado, incluidos los préstamos, garantías y seguros apoyados por el gobierno; ni
- d)** los servicios o funciones gubernamentales tales como, y no limitados a, la ejecución de las leyes, los servicios de readaptación social, la seguridad o el seguro sobre el ingreso, la seguridad o el seguro social, el bienestar social, la educación pública, la capacitación pública, la salud y la atención a la niñez.”

Se concluye que las modificaciones propuestas en la presente iniciativa de ley no tienen incompatibilidad con el acuerdo comercial suscrito.

## LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA

### DECRETA:

#### LEY PARA FOMENTAR LOS VUELOS DE BAJO COSTO ENTRE COSTA RICA Y CENTROAMÉRICA

**Artículo 1.-** Incorpórese un artículo 2 bis a la LEY REGULADORA DE LOS DERECHOS DE SALIDA DEL TERRITORIO NACIONAL Y SU REFORMA, n° 8316 del 24 de octubre de 2002, que dirá lo siguiente:

Artículo 2 bis.- Créase una excepción a las normas de los anteriores artículos 1 y 2 en beneficio de las personas que salgan de Costa Rica con destino final en los siguientes países:

Belice, El Salvador, Guatemala, Honduras, Nicaragua, Panamá o República Dominicana.

Para estas personas el monto del tributo establecido en el artículo anterior será de catorce dólares por cada pasajero, y estará constituido por los siguientes conceptos:

- a. Seis dólares con siete centavos, a favor del Gobierno central.
- b. Seis dólares con cuarenta y tres centavos, a favor del Consejo de Aviación Civil.
- c. Cincuenta centavos de dólar, por concepto de ampliación y modernización del Aeropuerto Internacional de Limón, el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños y los demás aeródromos estatales existentes.
- d. Un dólar, con el propósito de cumplir las funciones y responsabilidades asumidas por el Estado costarricense en combate al crimen organizado, según lo previsto en el Protocolo para Prevenir, Reprimir y Sancionar la Trata de Personas, especialmente Mujeres y Niños, y el Protocolo contra el Tráfico Ilícito de Migrantes por Tierra, Mar y Aire, que complementan la Convención de las Naciones Unidas contra la Delincuencia Organizada Transnacional, y las actividades específicas de la Coalición Nacional contra el Tráfico Ilícito de Migrantes y Trata de Personas

La excepción creada en esta norma se aplicará automáticamente a cada uno de los países enumerados en la medida en que se constate de manera

objetiva el cumplimiento de dos condiciones. La primera se refiere a que la suma total de los impuestos y tarifas aeroportuarias cobradas al usuario no exceda el monto de veintitrés dólares por país, ni en Costa Rica ni en el otro Estado que figura en el boleto aéreo. En el caso de países con más de un aeropuerto internacional, esta condición se verificará en el aeropuerto pertinente para el vuelo respectivo. La segunda condición es que la tarifa limpia del vuelo ida y vuelta dentro del istmo centroamericano no exceda los ochenta dólares, o los cuarenta en caso de vuelos de una sola vía. En el caso de República Dominicana, la tarifa limpia será de ciento veinte dólares y de sesenta, respectivamente. En ambos casos se entenderá que el concepto de tarifa limpia se refiere al precio del asiento, incluyendo un objeto personal que quepa en el espacio debajo de aquel, sin considerar otros servicios personales

Todas las referencias al dólar hechas en este artículo se refieren a la moneda de curso legal de los Estados Unidos de América. El monto máximo establecido como condición en los precios de los vuelos podrá ser indexado según el *Consumer Price Index* (índice de precios al consumidor) del *United States Bureau of Labor Statistics* (oficina de estadísticas laborales de los Estados Unidos) del *Department of Labor* (Ministerio de Trabajo) de los Estados Unidos de América y los montos citados podrán ajustarse cada vez que se acumule un aumento del 5% desde la fecha de vigencia de esta ley o desde el último ajuste.

**Artículo 2.-** Agréguese un artículo 2 bis a la Ley para el fortalecimiento de la industria turística nacional, n° 8694 del 11 de diciembre de 2008, para que se lea de la siguiente forma:

**Artículo 2 bis.-** El impuesto creado en el artículo 2 de la presente ley será de 4 dólares para las personas que ingresen por vía aérea al territorio nacional, como destino final, cuando el vuelo haya tenido origen en Belice, El Salvador, Guatemala, Honduras, Nicaragua, Panamá o República Dominicana.

Este impuesto de 4 dólares se aplicará automáticamente a cada uno de los países enumerados en la medida en que se constate de manera objetiva el cumplimiento de dos condiciones. La primera se refiere a que la suma total de los impuestos y tarifas aeroportuarias cobradas al usuario no exceda el monto de veintitrés dólares por país, ni en Costa Rica ni en el otro Estado que figura en el boleto aéreo. En el caso de países con más de un aeropuerto internacional, esta condición se verificará en el aeropuerto pertinente para el vuelo respectivo. La segunda condición es que la tarifa limpia del vuelo ida y vuelta dentro del istmo centroamericano no exceda los ochenta dólares, o los cuarenta en caso de vuelos de una sola vía. En el caso de República Dominicana, la tarifa limpia será de ciento veinte dólares y de sesenta, respectivamente. En ambos casos se entenderá que el concepto de tarifa limpia se refiere al precio del asiento, incluyendo un objeto personal que

quepa en el espacio debajo de aquel, sin considerar otros servicios personales.

Todas las referencias al dólar hechas en este artículo se refieren a la moneda de curso legal de los Estados Unidos de América. El monto máximo establecido como condición en los precios de los vuelos podrá ser indexado según el *Consumer Price Index* (índice de precios al consumidor) del *United States Bureau of Labor Statistics* (oficina de estadísticas laborales de los Estados Unidos) del *Department of Labor* (Ministerio de Trabajo) de los Estados Unidos de América y los montos citados podrán ajustarse cada vez que se acumule un aumento del 5% desde la fecha de vigencia de esta ley o desde el último ajuste.

**Artículo 3.-** El Poder Ejecutivo contará con un plazo de seis meses a partir de la publicación de esta ley, para aprobar y poner en vigencia su respectivo reglamento, así como para revisar y modificar cualquier otra normativa reglamentaria afectada. En todo momento se tendrá como principio orientador el mayor beneficio del usuario de los servicios aéreos, así como los criterios y objetivos de la Ley de Protección al Ciudadano del Exceso de Requisitos y Trámites Administrativos, n° 8220, del 4 de marzo de 2002.

Rige a partir de su publicación.

Eli Feinzaig Mintz

Diputado



El expediente legislativo aún no tiene comisión