

# UN NUEVO TIPO DE SELLOS FISCALES LAS TASAS AEROPORTUARIAS



**Dr. Ingeniero Fernando Aranz / FRPS,L**  
(Presidente de la Federación Española de  
Sociedades Filatélicas y Académico de Número)



## Introducción

De un tiempo a esta parte se ha puesto de moda el coleccionismo de timbres fiscales (*Revenues*), a lo que la Federación Internacional de Filatelia ha dado su apoyo, aprobando en su 61º Congreso, celebrado en Granada (España) en 1992, esta nueva Clase de Competición, que figura desde entonces como tal en las exposiciones filatélicas que se celebran bajo su patrocinio, auspicios o reconocimiento.

El coleccionismo de estos sellos fiscales está llegando a cotas o niveles impensables no hace muchos años, y así en «Australia'99» celebrada en Melbourne (marzo de 1999) la colección del británico David Springbett, «Fifty Years Revenue usage of the large

Nyasaland keyplate 1907–1957», fue candidata al Gran Premio internacional.

Más recientemente en «España'2000» hemos tenido la oportunidad de ver nada menos que 32 colecciones en la correspondiente Clase de Competición, dedicada a los Timbres Fiscales (*Revenues*), de ellas cuatro españolas.

Las dos referidas a los timbres fiscales españoles obtuvieron sendas medallas de vermeil grande y vermeil, y las dos restantes, referidas a los períodos de presencia española en Cuba y Filipinas, obtuvieron sendas medallas de plata grande y vermeil grande, respectivamente.

En España este tipo de coleccionismo es relativamente reciente, si bien existe alguna bibliografía de muy alto nivel, como puede ser a nuestro juicio el libro «Reseña histórica de los sellos fiscales de España», de Francisco Carreras y Candi, publicado en 1908 en Barcelona.



Fig. 1. España

Éste ya clasifica el numeroso material fiscal en los siguientes epígrafes:

- Sellos para libros de comercio
- Emisión para Secretarías de Audiencia
- Los impuestos de guerra
- Los impuestos de ventas
- Impuestos de fósforos
- Sellos de pólizas de Bolsa
- El impuesto sobre naipes
- Impuesto sobre pólvora y explosivos
- Para pólizas de seguros, contratos particulares, etc.
- Para títulos de renta del Estado o de valores industriales o mercantiles
- Sellos para los recibos
- Timbre especial móvil
- Sellos para giro o efectos de comercio
- Sellos para derechos académicos
- Sellos de contraseña de la Sociedad del Timbre
- Fajillas para impuestos de alcoholes
- Sellos fiscales provinciales

El uso postal de los sellos de impuestos de guerra, a finales del siglo XIX, o el uso postal de sellos fiscales de diversos tipos (móviles, recibos, provinciales...) durante el período 1936-1939, han dado lugar a interesantes colecciones que hoy podemos contemplar en nuestras exposiciones, conjuntamente con las propiamente fiscales.

Mucho más modernamente han aparecido las denominadas tasas aeroportuarias, que el usuario de un aeropuerto paga por el uso de sus instalaciones. Normalmente se abonan en el aeropuerto de origen, ya que se supone que a todo vuelo de ida le sigue uno de regreso desde el aeropuerto de llegada, y que en este segundo vuelo ya se abonará la correspondiente tasa de salida, en el momento del regreso.

Cuando vamos a adquirir un determinado billete de avión en una agencia de viajes se nos suele indicar un determinado precio, añadiendo seguidamente "más tasas".

Esto es así porque para el usuario es más fácil abonarlas conjuntamente y despreocuparse del tema, y para la autoridad aeroportuaria es más sencilla una liquidación global con la compañía (tantos pasajeros por tanto importe igual a un ingreso global), evitando el cobro pasajero a pasajero lo que elimina también colas ante una ventanilla, administración, movimiento de dinero,...

Pero esto que parece tan fácil no lo es en algunos países, y tampoco lo fue en España en algunos momentos de su reciente pasado como vamos a analizar.



Fig. 2. Papua Nueva Guinea



Fig. 3. Cuba



Fig. 4. Panamá



Fig. 5. Honduras



Fig. 6. Colombia

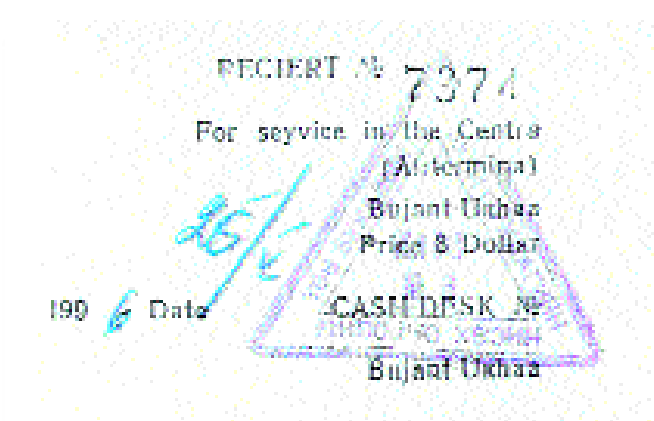


Fig. 7. Mongolia

## La tasa de salida de los aeropuertos nacionales

El Decreto n° 479 de 17 de marzo de 1960 convalidaba las tasas y derechos establecidos en los aeropuertos nacionales, como consecuencia de la aplicación de la Ley de Tasas y Exacciones Parafiscales de 26 de diciembre de 1958.

El Título I «Ordenación de las Tasas y Exacciones» del citado Decreto las clasificaba en cinco epígrafes:

- 1º. Aterrizaje y estacionamiento en los aeropuertos
- 2º. Suministro de combustibles y lubricantes
- 3º. Servicios telefónicos, telegráficos y radio-telegráficos
- 4º. Servicios de albergue en hangares y cobertizos
- 5º. Entrada de visitantes y aparcamiento de vehículos

La Disposición final primera del Decreto señala que «la modificación de las materias reguladas en el Título primero de este Decreto sólo podrá hacerse mediante Ley votada en Cortes...»

El continuo incremento de los servicios que los aeropuertos están obligados a prestar al transporte aéreo lleva aparejado un incremento de los costes que el Organismo Autónomo Aeropuertos Nacionales (OAN), responsable de estos servicios, no puede cubrir con sus presupuestos ordinarios.

Para paliar este déficit presupuestario, y a imagen de otros aeropuertos que ya la tenían establecida, se creó la denominada «Tasa de salida de los aeropuertos nacionales en tráfico internacional», que grava la utilización de los servicios e instalaciones aeroportuarias por los viajeros en tráfico internacional, mediante la Ley 37 de 2 de marzo de 1963.

El sujeto pasivo de la tasa es el propio viajero, estando la compañía aérea que lo transporte obligada a su recaudación al formalizarse la salida del pasajero, y el tipo se fijaba entre cincuenta y ochenta pesetas, determinándose la cuantía por Decreto de la Presidencia del Gobierno, a propuesta conjunta de los Ministerios del Aire y Hacienda, pudiéndose por igual procedimiento revisar el tipo máximo de la tasa para ajustarlo a las variaciones del índice del coste de vida fijado por el Instituto Nacional de Estadística.

El Decreto n° 896 de 25 de abril de 1963 determinaba en su artículo cuarto «El tipo se fija en cincuenta pesetas».

El Título segundo del Decreto se titulaba «Administración de la Tasa», y hacía referencia al organismo gestor, la liquidación, la recaudación,





Fig. 8. China



Fig. 9. R. Argentina

la inspección, los recursos y las devoluciones en las hipótesis previstas en el artículo once de la Ley de veintiséis de diciembre de mil novecientos cincuenta y ocho.

La Disposición final segunda facultaba al Organismo Autónomo Aeropuertos Nacionales a implantar esta tasa en los diferentes aeropuertos nacionales abiertos al tráfico internacional, «a medida que lo considere conveniente y en relación con los servicios disponibles en cada uno de ellos», dejando un camino abierto a la discrecionalidad y oportunidad difíciles de entender.

Una Orden de 9 de mayo de 1963 «autoriza y regula la constitución de un depósito de efectos timbrados especiales, solicitado por el Organismo Autónomo Aeropuertos Nacionales para el pago de la tasa de salida de aeropuertos en tráfico internacional».

En ausencia de normas que regulen el régimen jurídico de estos depósitos con carácter general, se hace preciso crear una legislación específica para este caso, tras el informe de la Dirección General del Tesoro, Deuda Pública y Clases Pasivas; de la Dirección General de Tributos Especiales; de la Delegación del Gobierno en *Tabacalera S.A.*; y de la Comisión Consultiva de Tasas y Exacciones Parafiscales.

El punto primero señala que «esta tasa se recaudará por medio de efectos timbrados especiales sobrecargados con la letra D, en régimen de depósito».

Este depósito de efectos timbrados deberá ser constituido por *Tabacalera S.A.* en la sede central del Organismo Autónomo Aeropuertos Nacionales, en Madrid, por un valor inicial de quince millones de pesetas, o lo que es lo mismo el fondo está constituido por 300.000 efectos timbrados.

El Organismo Autónomo Aeropuertos Nacionales debe abonar en el acto de recepción de los timbres, el importe de los quince millones de pesetas a *Tabacalera S.A.*, vendiéndoselos a su vez a las compañías aéreas, que los deben adherir, tras su venta y cobro a los usuarios, en el documento de transporte del viajero, debiendo ser inutilizados conforme al artículo 188 del Reglamento para la aplicación de la Ley del Timbre, en el momento de su empleo.

Las existencias de efectos en depósito serán renovadas por períodos no inferiores a un mes, y el Organismo Autónomo Aeropuertos Nacionales abonará en el acto a *Tabacalera S.A.* el importe de los timbres que retire. Además en el mes de diciembre de cada año formulará una previsión mensual de consumo de efectos para el año venidero, pero *Tabacalera S.A.* no viene obligada a servir mensualmente un volumen superior de efectos timbrados al señalado en la previsión anual para el mes correspondiente.

La lectura detallada de este Decreto, de no hace tantos años todavía, es un ejemplo de cómo funcionaba la burocracia administrativa de la época.

La lectura detallada de este Decreto, de no hace tantos años todavía, es un ejemplo de cómo funcionaba la burocracia administrativa de la época.

«Los fondos obtenidos por la venta de los efectos timbrados depositados, solamente podrán aplicarse a la compra de nuevos efectos timbrados de esta clase».

Y el movimiento económico es también un modelo de simplificación administrativa. El Organismo Autónomo Aeropuertos Nacionales paga a *Tabacalera S.A.* Ésta ingresa el importe percibido (menos el uno por ciento de gestión) a la Dirección General del Tesoro, Deuda Pública y Clases Pasivas, quien se las transfiere a la Junta de Tasas y Exacciones Parafiscales del Ministerio del Aire. Y por fin, ésta los pone a disposición del Organismo Autónomo

Aeropuertos Nacionales, de donde ¿cuántos meses antes? había salido el dinero.

A finales de 1963 se crea la Subsecretaría de Aviación Civil y el Organismo Autónomo Aeropuertos Nacionales pasa a depender del subsecretario que es a su vez director y presidente del Consejo Directivo del Organismo.

Por Orden de 31 de diciembre de 1963 la tasa de salida se hace extensiva a los aeropuertos nacionales de la Región Ecuatorial, en clara referencia a los de Guinea.

Presentamos (Figura 1) un ejemplo correspondiente a un pasajero que utilizaba la compañía escandinava *Conair*, desde el Aeropuerto de Son San Juan el 22 de junio de 1966. Por cierto, por Orden de 1 de septiembre de 1965 se denominaba Aeropuerto de Palma de Mallorca, pero seguía utilizándose la antigua denominación.

No volvemos a encontrar ninguna disposición legal al respecto hasta el Decreto nº 503 de 25 de marzo de 1971 «por el que se modifica la tasa de salida de los aeropuertos nacionales en tráfico internacional».

El texto señala que «la cuantía de la expresada tasa en los restantes países europeos y las modificaciones introducidas respecto a los sistemas para su percepción, derivada de los acuerdos adoptados por la Comisión Europea de Aviación Civil, aconsejan la revisión del tipo de gravamen en la forma prevista por el artículo cuarto de la Ley creadora» fijándolo en ciento treinta y cinco pesetas.

La disposición transitoria de este Decreto presenta una matización y una clara distinción entre tráfico aéreo regular y no regular (*charter*).

Para el tráfico aéreo no regular (*charter*) «el incremento que se establece entrará en vigor escalonadamente, en las fechas y cuantías siguientes»

1 de noviembre de 1971 .....	78 pesetas
1 de enero de 1973 .....	106 pesetas
1 de enero de 1975 .....	135 pesetas

Una Orden del Ministerio de Hacienda de 30 de marzo de 1971, dictada para la aplicación del Decreto anterior también establece una clara distinción entre ambos tráficos.

Para el tráfico aéreo regular la tasa «se pagará en metálico» desapareciendo los timbres especiales.

Para el tráfico aéreo no regular (*charter*) «la Tasa seguirá recaudándose por medio de efectos timbrados especiales, en régimen de depósito, hasta el 31 de octubre del año en curso» (1971).

Hasta aquí la historia de los timbres especiales sobrecargados con la «D», en rojo, que estuvieron en vigor desde mayo de 1963 hasta octubre de 1971, algo más de ocho años.



Fig. 10. Nicaragua.

A partir de aquí, como ya indicamos con anterioridad, la tasa de salida aeroportuaria fue incluida en el precio de los billetes y gestionada por las propias compañías.

## La tasa de salida de los aeropuertos extranjeros

En la mayoría de los aeropuertos de todo el mundo la tasa de salida aeroportuaria se incluye hoy en día en el precio del propio billete y es gestionada por la compañía aérea con la autoridad aeroportuaria.

No en todos los países se ha seguido este sistema, existiendo diferentes procedimientos al respecto.

En algunos países se utilizan sellos postales sobrecargados «DEPARTURE TAX» y con nuevo valor. Es el caso de Papua Nueva Guinea (Figura 2).

En otros países se utilizan timbres fiscales específicos con la inscripción «TASA AEROPORTUARIA» en Cuba (Figura 3) o «TASA POR SERVICIOS AL PASAJERO» en Panamá (Figura 4).

Otra alternativa es el pago mediante recibo numerado procedente de un talonario. En el caso de países tan dispares como Honduras (Figura 5) y Colombia (Figura 6) en el continente americano y Mongolia (Figura 7) y China (Figura 8) en el continente asiático.

Presentamos también otros casos interesantes. En la República Argentina a finales de 1998, el pago de la tasa se justificaba con un tampón en el dorso de la tarjeta de embarque (Figura 9). A finales de 1999, este procedimiento había desaparecido, y ya se percibía con el billete.

En el caso de Nicaragua, junto con el «DERECHO DE TERMINAL» se cobra a la salida, y no a la entrada como sugeriría la lógica, un impuesto de turismo que se justifica como «PASE PARA ABORDAR» (Figura 10).



## A NEW TYPE OF FISCAL STAMP: THE AIRPORT TAX

By **FERNANDO ARANAZ, FRPS,L**

After describing the differing types of revenue stamps used in Spain from the 19<sup>th</sup> century, the author studied the supporting evidence of the fees paid by travellers who were passing through the airports, the charge for which was passed in Spain by a Decree on 25<sup>th</sup> April 1963. The author examines also the stamps used for this purpose in Spain and at several foreign airports.