



CLAC/GEPEJTA/53-NE/17

24/04/23

**GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS,
ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/53)**
(27 de abril de 2023)

Cuestión 7 del

Orden del Día: Medio Ambiente

LA POSICIÓN DE LA INDUSTRIA RESPECTO A LOS IMPUESTOS AMBIENTALES

(Nota de estudio presentada por IATA)

Antecedentes

1.1 Las cuestiones medioambientales son prioritarias en la agenda de la industria aeronáutica, junto con la seguridad y la protección. La industria aeronáutica reconoce la necesidad de abordar los desafíos mundiales del cambio climático y ha adoptado un conjunto de metas ambiciosas para mitigar las emisiones de CO₂ del transporte aéreo, incluidas las siguientes:

- Una mejora promedio en la eficiencia del combustible de 1,5% anual de 2009 a 2020;
- Un límite a las emisiones netas de CO₂ de la aviación a partir de 2020 (crecimiento neutro en carbono); y
- Lograr cero emisiones netas hacia 2050.

1.2 En 2016, la Asamblea de la OACI adoptó un Plan Mundial de Compensación y Reducción de las Emisiones de Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA, por sus siglas en inglés). Bajo el CORSIA, los operadores aéreos deberán comprar compensaciones, o "unidades de emisión", por un crecimiento de emisiones de CO₂ por sobre los niveles de emisiones de 2019 cubiertos por el esquema.

1.3 Además de su acción contra el cambio climático, la industria aeronáutica también está comprometida con esfuerzos para mitigar su impacto en el medioambiente local y está trabajando con las autoridades apropiadas para encontrar medidas específicas para abordar los problemas de ruido y calidad del aire en los aeropuertos.

1.4 En este sentido, el sector también está comprometido con los avances tecnológicos, incluido el uso de Combustibles Sostenibles de Aviación (SAF, en su sigla en inglés), así como con las mejoras en la

eficiencia operativa, en la infraestructura aeroportuaria, y en el espacio aéreo para continuar reduciendo el impacto ambiental del sector. Las aerolíneas han estado reemplazando aviones con modelos nuevos, más eficientes en combustible y más silenciosos: más de 15,000 desde 2009 a un costo de US\$ 1 billón (mil millones). La industria también participa en esfuerzos para mitigar su impacto en el medio ambiente local y está trabajando con autoridades, aeropuertos, comunidades locales y otros stakeholders (actores) para identificar medidas específicas para abordar los problemas de ruido y calidad del aire en los aeropuertos.

1.5 En lugar de gravar a los pasajeros y a las aerolíneas, los gobiernos deben apoyar los esfuerzos multilaterales para abordar las emisiones de la aviación, incluida CORSIA. Los gobiernos también deben promover inversiones en investigación, en nuevas tecnologías, y en la transición del transporte aéreo hacia los SAF.

Desarrollo

EVOLUCIÓN DE LA TRIBUTACIÓN REGIONAL

2.1 En los últimos años, la industria ha presenciado un aumento significativo de impuestos injustificados y discriminatorios. Sin embargo, también ha habido varios ejemplos en los que los estados han reconocido el efecto perjudicial que los impuestos pueden tener sobre el desarrollo económico y han llegado a la conclusión de que es mejor eliminarlos, porque los estudios muestran que la ganancia neta de la aplicación del impuesto es anulada por las pérdidas en turismo debido al aumento resultante de los costos operativos para las aerolíneas y los aeropuertos, que luego traspasaron estos mayores costos a los consumidores.

2.2 Varios estados aplican impuestos a los pasajeros aéreos presentándolos como impuestos ambientales. Estos así llamados impuestos "verdes" son instrumentos contundentes destinados a generar ingresos, pero no ofrecen ningún beneficio ambiental.

LOS IMPUESTOS NO SON UNA SOLUCIÓN EFECTIVA

3.1 La experiencia ha demostrado que la aplicación de impuestos no da lugar a aeronaves más limpias y silenciosas. Ningún gobierno que haya introducido semejante impuesto a los pasajes aéreos ha logrado demostrar que la aplicación de dicho impuesto haya contribuido a la reducción de las emisiones de CO₂. Además, el decomiso de aeronaves menos eficientes y más ruidosas ha sido igual de expedito en los aeropuertos que aplican impuestos ambientales como en aquellos otros que no los aplican.

3.2 Estos impuestos también son contrarios a los compromisos internacionales de los estados. Los estados miembros de la OACI han acordado reducir aquellos impuestos aplicados directamente a los pasajeros o embarcadores. También se han comprometido a no aplicar instrumentos duplicados de fijación de precios del carbono a la aviación internacional, reconociendo que un enfoque multilateral es más eficaz a largo plazo que las medidas individuales de algunos estados. También convinieron que los impuestos medioambientales no deberían fundamentarse en objetivos puramente tributarios, sino que deberían diseñarse para recuperar los costos incurridos en aliviar o prevenir problemas ambientales.

4. EL IMPACTO REAL DE LA TRIBUTACIÓN

4.1 Los impuestos tienen un impacto negativo en el medio ambiente, en los pasajeros y en la economía. A menos que se demuestre, un impuesto al carbono no garantiza una inversión beneficiosa para el medio ambiente o la industria aeronáutica.

4.2 El impacto financiero de un impuesto sobre las aerolíneas limitará su capacidad de invertir en aviones y tecnologías más nuevas, más limpias y más silenciosas, retrasando así la renovación de las flotas y los beneficios ambientales asociados.

4.3 Los pasajeros deberán pagar impuestos más altos o bien deberán optar por viajes más demorosos - lo que redundará en mayores emisiones - en tierra en aeropuertos donde no se aplican tales impuestos.

4.4 La competitividad de las aerolíneas se verá afectada si una aerolínea pierde clientes frente a competidores con sede en otros países que aplican menos o ningún impuesto. Por consiguiente, los impuestos recaudados a nivel estatal o regional distorsionan la competencia, a menudo en detrimento de los transportistas nacionales de determinados territorios, que son los que están más expuestos al impuesto adicional.

4.5 La economía local se ve afectada negativamente, ya que una disminución en los volúmenes de pasajeros aéreos conduce a una disminución del turismo, de los viajes de negocios, y de la demanda por bienes y servicios, todo lo cual impacta negativamente el PIB.

4.6 Los gobiernos también pueden recaudar menos si el aumento de la recaudación tributaria queda anulada por la disminución de la cantidad de viajes aéreos y por los efectos indirectos de la menor recaudación a consecuencia de la disminución de los viajes, gastos, tasas, cargos e impuestos no recaudados, además de la pérdida de aquellos beneficios económicos indirectos e inducidos por la aviación.

Medidas propuestas

5.1 Se invita al GEPEJTA a:

- a) Instar a los estados miembros que tengan la intención de recaudar impuestos sobre las emisiones procedentes de los motores de los aviones a que reconsideren esta medida y apoyen más bien la transición energética de la aviación hacia combustibles más limpios;
- b) Instar a los estados miembros a que adhieran a las políticas tributarias de la OACI y garanticen que todas las autoridades tributarias pertinentes de esos estados sigan sus recomendaciones;
- c) Aumentar el conocimiento de las actuales políticas y del material de orientación de la OACI y promover su aplicación;
- d) Instar a los estados miembros a que eviten imponer impuestos injustificados o discriminatorios a la aviación internacional y a que reduzcan o eliminen dichos impuestos ya existentes, ya que tienen un efecto negativo en la competitividad de la industria aeronáutica y afectan a las economías nacionales de los mismos estados;

- e) Animar a los ministerios de aviación civil o de transporte de los estados miembros a que actualicen a sus contrapartes encargadas de la tributación, en particular a los ministerios de finanzas, sobre los detalles y el razonamiento que fundamenta las políticas tributarias de la OACI;
- f) Instar a los estados miembros a que analicen los costos y beneficios de los impuestos existentes que excedan el ámbito de aplicación de las políticas tributarias de la OACI para determinar el impacto neto de los impuestos a la aviación sobre el crecimiento económico y el bienestar social, así como de su impacto en la industria.