



CONFERENCIA MUNDIAL DE TRANSPORTE AÉREO (ATCONF)

SEXTA REUNIÓN

Montreal, 18 - 22 de marzo de 2013

**Cuestión 2 del
orden del día:**

Examen de cuestiones clave y marco normativo conexo

2.6: Impuestos y otros gravámenes sobre el transporte aéreo internacional

PROYECTO DE INFORME

**Cuestión 2 del
orden del día: Examen de cuestiones clave y marco normativo conexo
2.6: Impuestos y otros gravámenes sobre el transporte aéreo internacional**

2.6.1 DOCUMENTACIÓN

2.6.1.1 La Conferencia examinó la cuestión 2.6 del orden del día a partir de las siguientes notas de estudio: WP/10 (Secretaría), WP/26 [presentada por Bahrein en nombre de la Comisión Árabe de Aviación Civil (CAAC)], WP/66 [Organización Mundial del Turismo (OMT)] y WP/75 [Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI) y Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA)].

2.6.2 ANÁLISIS

2.6.2.1 Se coincidió en que la proliferación de distintos impuestos y gravámenes al transporte aéreo tiene un efecto económico que repercute negativamente en el desarrollo sostenible del transporte aéreo y la protección del consumidor. La Conferencia expresó su preocupación al observar que esta proliferación de impuestos excede el alcance actual de los criterios de la OACI sobre este tema que figuran en el Doc 8632, *Criterios de la OACI sobre impuestos en la esfera del transporte aéreo internacional*.

2.6.2.2 La Conferencia confirmó que los criterios de la OACI en materia de imposición que se exponen en el Doc 8632 siguen siendo válidos y sostuvo que la OACI debería impulsar enérgicamente su aplicación. También reconoció la utilidad de que los Estados, al concertar acuerdos bilaterales, se valgan del arreglo opcional en materia de reglamentación que propone la Secretaría para la aplicación de impuestos a la venta o utilización de servicios de transporte aéreo internacional.

2.6.2.3 Se planteó la opinión de que los Estados son soberanos en cuestiones fiscales y que los gobiernos deberían tener flexibilidad para recaudar impuestos según su situación económica lo requiera, y que el transporte aéreo no debería quedar exento.

2.6.2.4 También se expresó el parecer de que todos los impuestos que se apliquen deberían ser razonables, equitativos y no discriminatorios y que los Estados no deberían establecer la cuantía del impuesto según la distancia del trayecto, ya que esto genera distorsiones en el mercado. Otra opinión sostuvo que los impuestos constituyen un obstáculo que desvía los ingresos, que podrían utilizarse para mejorar el sistema de transporte aéreo.

2.6.2.5 Se expresó un respaldo general para que la OACI trabaje con las organizaciones correspondientes en la evaluación del efecto económico de los impuestos que se aplican al transporte aéreo y a la industria. Ante esto, sin embargo, se alzó el parecer de que corresponde a los Estados determinar cómo debe medirse dicho efecto.

2.6.3 CONCLUSIONES

2.6.3.1 Como resultado del análisis de la documentación y sus deliberaciones sobre los impuestos al transporte aéreo internacional al tratar la cuestión 2.6 del orden del día, la Conferencia llegó a las siguientes conclusiones:

- a) que en los últimos años la industria del transporte aéreo ha observado la proliferación de diversos tipos de impuestos y gravámenes. Esta tendencia, aunada a la falta de transparencia, la inequidad de los regímenes fiscales, el aumento de los impuestos en vigor para paliar los déficits presupuestarios y las prácticas discriminatorias en perjuicio del transporte aéreo frente a otros medios de transporte, causa seria preocupación en la industria y repercutirá negativamente en el desarrollo sostenible del transporte aéreo, lo cual a su vez terminará afectando al desarrollo de las economías nacionales, en especial las de los países en desarrollo;
- b) que más allá de las dificultades políticas y financieras por las que atraviesan muchos Estados y la presión a la que se ven sometidos los órganos de reglamentación, los explotadores aeroportuarios y los proveedores de servicios de navegación aérea para que acepten el desvío de los impuestos, se alienta a los responsables de la formulación de políticas y los gobiernos nacionales a impedir que continúen proliferando los impuestos; y
- c) que la OACI tiene criterios claros sobre los impuestos y los gravámenes que se aplican a los usuarios que continúan siendo válidos. Debería instarse a los Estados a seguir esos criterios al establecer su reglamentación, de conformidad con lo solicitado en los Apéndices E y F de la Resolución A37-20 de la Asamblea. La OACI debería continuar adoptando las medidas necesarias para sensibilizar aún más a los Estados sobre dichos criterios y promover más enérgicamente su aplicación.

2.6.3.2 La Conferencia coincidió en que los Estados deberían considerar la conveniencia de incorporar el arreglo de reglamentación que se expone a continuación en el artículo sobre impuestos del Modelo de acuerdo de servicios aéreos (MASA), como fórmula de uso discrecional en los acuerdos de servicios aéreos:

“... Cada Parte reducirá en el máximo grado posible y tratará de eliminar, tan pronto como lo permita su situación económica, toda forma de imposición sobre la venta o el uso de transporte aéreo internacional, incluidos los impuestos sobre los servicios que no se necesitan en la aviación civil internacional o que pueden discriminar en contra de ella.”

2.6.3.3 Esta cláusula es opcional y los Estados pueden utilizarla si así lo deciden. Alternativamente, los Estados pueden optar por usar este arreglo en un memorando de acuerdo (MoU) o memorando de cooperación (MoC). Estas opciones se reflejarán en notas explicativas que acompañarán a la cláusula en el artículo sobre impuestos del MASA.

2.6.4 RECOMENDACIONES

Recomendación 2.6/1 — Impuestos que se aplican al transporte aéreo internacional

La Conferencia recomienda que:

- a) los Estados sigan los criterios de la OACI sobre los impuestos y los gravámenes que se aplican a los usuarios, de conformidad con lo indicado en el Apéndice E de la Resolución A37-20 de la Asamblea. Puesto que la OACI tiene criterios claros al respecto que siguen siendo válidos, los Estados deberían disponer que sus autoridades fiscales los apliquen;

- b) los Estados eviten la doble imposición en el transporte aéreo;
- c) los Estados, en consulta con todas las partes interesadas, se abstengan de aplicar a la aviación internacional impuestos injustificados o discriminatorios y reduzcan o eliminen los que estén en vigor, por cuanto afectan a la competitividad de la industria de la aviación y a las economías nacionales de los Estados;
- d) la OACI continúe tomando las medidas necesarias para sensibilizar aún más a los Estados respecto a sus criterios sobre impuestos y promueva más enérgicamente su aplicación; y
- e) la OACI colabore con las asociaciones de la industria que correspondan para brindar a los Estados análisis y orientación sobre el efecto que tienen los impuestos y demás gravámenes en el transporte aéreo.
