



## ASAMBLEA — 39º PERÍODO DE SESIONES

### COMISIÓN ECONÓMICA

#### Cuestión 39: Reglamentación económica del transporte aéreo – Políticas

#### REPERCUSIONES ECONÓMICAS Y PROBLEMAS RELACIONADOS CON LA PROLIFERACIÓN DE IMPUESTOS INJUSTIFICADOS Y EXCESIVOS

(Nota presentada por la IATA)

#### RESUMEN

Los impuestos sobre la aviación internacional deberían limitarse a lo que figura en los Criterios de la OACI sobre impuestos en la esfera del transporte aéreo internacional (Doc 8632). La multiplicación de impuestos fuera del ámbito del Doc 8632 es perjudicial para el bienestar socioeconómico de los Estados que los imponen, para el crecimiento económico mundial y para el desarrollo sostenible de la industria de la aviación.

**Decisión de la Asamblea:** Se invita a la Asamblea a:

- a) instar a los Estados miembros a que se adhieran a los criterios de la OACI sobre impuestos y se aseguren de que todas sus autoridades fiscales competentes sigan las correspondientes recomendaciones;
- b) dar a conocer los criterios y textos de orientación de la OACI y promover su aplicación;
- c) instar a los Estados miembros a que eviten imponer impuestos injustificados o discriminatorios a la aviación internacional y reduzcan o eliminen todo impuesto semejante existente, dado su efecto negativo en la competitividad de la industria de la aviación y sus repercusiones en sus propias economías nacionales;
- d) alentar a los ministerios de Aviación civil o de Transporte de los Estados miembros a informar a su contraparte encargada de la fiscalidad, en particular los ministerios de Hacienda, acerca de los aspectos y el razonamiento en que se basan los criterios de la OACI sobre impuestos;
- e) instar a los Estados miembros a que realicen un análisis de rentabilidad de los impuestos existentes que sobrepasan el alcance de los criterios de la OACI sobre impuestos para determinar las repercusiones netas de los impuestos sobre la aviación en el crecimiento económico y el bienestar social, así como sus repercusiones en la industria; y
- f) alentar a la OACI a colaborar con las asociaciones pertinentes de la industria para elaborar análisis de las repercusiones de los impuestos injustos y discriminatorios y seguir perfeccionando la orientación a los Estados sobre las repercusiones de los impuestos y otros gravámenes en el transporte aéreo.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	La presente nota de estudio se relaciona con el Objetivo estratégico de Desarrollo económico del transporte aéreo.
<i>Repercusiones financieras:</i>	No significativas.

<sup>1</sup> Las versiones en español, árabe, chino, francés, inglés y ruso fueron proporcionadas por la IATA.

<i>Referencias:</i>	<p>Resolución A38-14 de la Asamblea: Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo</p> <p>Informe ATConf/6, Cuestión 2.6 del orden del día: Impuestos y otros gravámenes sobre el transporte aéreo internacional</p> <p>Informe ATRP/13, Cuestión 2 f) del orden del día: Considerar vías y medios adicionales para perfeccionar el estado de las políticas de la OACI para el desarrollo económico sostenible del sistema de transporte aéreo</p> <p><i>Criterios de la OACI sobre impuestos en la esfera del transporte aéreo internacional</i> (Doc 8632)</p>
---------------------	--

## 1. INTRODUCCIÓN

1.1 Las políticas y los textos de orientación de la OACI sobre impuestos están claramente definidos en la Resolución A38-14, Apéndice D, de la Asamblea, así como en los *Criterios de la OACI sobre impuestos en la esfera del transporte aéreo internacional* (Doc 8632).

1.2 El transporte aéreo es un pilar fundamental de la economía mundial. Asegura la movilidad del comercio y de las personas y contribuye significativamente al crecimiento económico. El sector en su conjunto representa el 3,5% del PIB mundial y mantiene casi 63 millones de empleos, según lo indicado en 2016 por el Grupo de acción sobre transporte aéreo (ATAG) en “*Aviation Benefits Beyond Borders*”. Un sector de transporte aéreo sano constituye un facilitador vital para el desarrollo económico sostenible en el mundo entero.

1.3 Se reconoce ampliamente que los impuestos generales sobre el comercio, la venta, la renta o el uso aplicados de manera justa y uniforme a las operaciones de todos los negocios dentro de una jurisdicción política deberían considerarse como un derecho legítimo y soberano de los gobiernos. No obstante, los impuestos y gravámenes sobre el transporte aéreo internacional deberían imponerse de conformidad con los Criterios de la OACI sobre impuestos y gravámenes de manera justificable, equitativa y no discriminatoria. Toda otra forma de impuestos debería rechazarse, dado su efecto perjudicial en la economía nacional del Estado que los impone, en las finanzas de las líneas aéreas y los aeropuertos y para los consumidores y por constituir un obstáculo importante al desarrollo y aumento de los viajes y el comercio internacionales.

## 2. EVOLUCIÓN DE LOS IMPUESTOS EN EL MUNDO

2.1 Durante el último decenio, la industria ha observado un aumento significativo de impuestos injustificados y discriminatorios. No obstante, ha habido también varios ejemplos de Estados que han reconocido el efecto perjudicial de los nuevos impuestos y han decidido retirarlos. Más específicamente, la República de Irlanda y los Países Bajos han retirado impuestos (el impuesto sobre viajes por vía aérea y el impuesto de salida para los pasajeros de las líneas aéreas, respectivamente) porque los estudios han indicado que la pérdida neta de ingresos (para líneas aéreas, aeropuertos y el sector de turismo en general) supera los ingresos recaudados mediante impuestos.

2.2 Varios Estados han introducido impuestos para pasajeros de transporte aéreo a menudo presentados como gravámenes ambientales. En realidad, esos llamados “impuestos ecológicos” son simplemente un instrumento poco eficaz para generar ingresos públicos y no aportan ningún beneficio ambiental.

2.3 Otros ejemplos de impuestos dirigidos únicamente a la aviación son los que sólo se imponen a los pasajeros de transporte aéreo para fines de ayuda, los llamados “impuestos de solidaridad”. Aunque se destinan a una buena causa, son discriminatorios en su forma actual y deberían eliminarse en favor de planes voluntarios.

2.4 También constituyen una preocupación grave el impuesto sobre el valor añadido (IVA) y otros impuestos sobre el consumo o la venta para las operaciones de transporte aéreo internacional y servicios conexos. Algunos Estados (esencialmente en América Latina y Asia-Pacífico) imponen el IVA o el impuesto sobre bienes y servicios (GST) a los billetes de transporte aéreo internacional.

2.5 Esto contradice los principios del Doc 8632 de la OACI respecto a los impuestos sobre la venta o el uso del transporte aéreo internacional y no se adhiere a los principios y mejores prácticas en materia de IVA y GST normalizados y aceptados mundialmente que incorporan el tipo cero para el transporte aéreo internacional y servicios conexos.

2.6 Una tendencia creciente en varios Estados consiste en aplicar impuestos sobre los ingresos generados por el transporte aéreo internacional y servicios conexos en contradicción con los acuerdos bilaterales aplicables, mientras que dichos ingresos deberían someterse a impuestos únicamente en el Estado de la línea aérea (lugar de su administración efectiva). Dichas formas de imposición múltiple de ingresos procedentes del transporte aéreo internacional contradicen no sólo los principios expuestos en el Doc 8632 de la OACI, sino también los que figuran en el Modelo de Convenio Tributario sobre la Renta y el Patrimonio, de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE), y la Convención Modelo de las Naciones Unidas sobre la Doble Tributación.

### 3. EFECTOS SOCIOECONÓMICOS DE LOS IMPUESTOS

3.1 El razonamiento para la mayoría de dichos impuestos injustificados sobre la aviación consiste en generar ingresos adicionales para el presupuesto general de un país. Sin embargo, las pruebas procedentes de algunos países, como se mencionó más arriba, indican que la pérdida económica causada por los impuestos para la economía en su conjunto supera las ganancias previstas de los impuestos. Globalmente, los impuestos sobre transporte aéreo desalientan los viajes, reducen las ventajas para los consumidores, obstaculizan la conectividad y pueden retrasar el desarrollo económico.

3.2 El alcance de la disminución de los viajes aéreos depende de la sensibilidad de los viajeros y expedidores a los precios, así como de las características del mercado. Un transporte aéreo reducido en un país dará lugar a una contribución inferior del sector al PIB y al empleo. La cadena de suministro asociada con los servicios de transporte aéreo también será más reducida, al igual que otras actividades apoyadas por dicha cadena. Además, un número inferior de visitantes significa que éstos gastan menos y contribuyen menos a la economía local.

3.3 Los viajeros y expedidores pueden seleccionar otros medios de transporte, escoger otros destinos o abstenerse del todo de viajar o expedir mercancías, todo lo cual sería menos deseable para los consumidores. Considerando la rapidez, fiabilidad y alcance del transporte aéreo, para muchos de sus usuarios no existe ningún otro medio comparable.

3.4 Según lo notificado por ACI EUROPA (en su *Postura respecto a los impuestos sobre la aviación en la UE*), en algunos países la introducción de impuestos sobre la aviación ha tenido considerable efecto en el tráfico de pasajeros y desvió a éstos hacia países vecinos, dando lugar a ingresos gubernamentales en concepto de impuestos inferiores a lo previsto.

#### 4. **CONCLUSIÓN**

4.1 Debería ponerse fin a la actual proliferación de impuestos discriminatorios sobre la aviación y la tendencia de los gobiernos de los Estados a introducir planes fiscales injustos o aumentar los impuestos existentes para compensar su déficit presupuestario. En su lugar, deberían considerarse las disposiciones siguientes que figuran en el Doc 8632 de la OACI: “... *cada Estado contratante 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 del transporte aéreo internacional, incluso los impuestos sobre los ingresos brutos de los explotadores y los impuestos recaudados directamente de los pasajeros o expedidores*”.

#### 5. **RECOMENDACIONES**

5.1 Se invita a la Asamblea a:

- a) instar a los Estados miembros a que se adhieran a los criterios de la OACI sobre impuestos y se aseguren de que todas sus autoridades fiscales competentes sigan las correspondientes recomendaciones;
- b) dar a conocer los criterios y textos de orientación de la OACI y promover su aplicación;
- c) instar a los Estados miembros a que eviten imponer impuestos injustificados o discriminatorios a la aviación internacional y reduzcan o eliminen todo impuesto semejante existente, dado su efecto negativo en la competitividad de la industria de la aviación y sus repercusiones en sus propias economías nacionales;
- d) alentar a los ministerios de Aviación civil o de Transporte de los Estados miembros a informar a su contraparte encargada de la fiscalidad, en particular los ministerios de Hacienda, acerca de los aspectos y el razonamiento en que se basan los criterios de la OACI sobre impuestos;
- e) instar a los Estados miembros a que realicen un análisis de rentabilidad de los impuestos existentes que sobrepasan el alcance de los criterios de la OACI sobre impuestos para determinar las repercusiones netas de los impuestos sobre la aviación en el crecimiento económico y el bienestar social, así como sus repercusiones en la industria; y
- f) alentar a la OACI a colaborar con las asociaciones pertinentes de la industria para elaborar análisis de las repercusiones de los impuestos injustos y discriminatorios y seguir perfeccionando la orientación a los Estados sobre las repercusiones de los impuestos y otros gravámenes en el transporte aéreo.