



NOTA DE ESTUDIO

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

POLÍTICAS GUBERNAMENTALES Y SU REPERCUSIÓN ECONÓMICA EN LAS LÍNEAS AÉREAS

(Nota presentada por Bahrein en nombre de la Comisión Árabe de Aviación Civil²)

RESUMEN

En esta nota de estudio se aborda la carga financiera impuesta a las líneas aéreas como resultado de los impuestos y derechos recaudados por los Estados contratantes y su repercusión en la industria del transporte aéreo.

Medidas propuestas a la Conferencia: Se invita a la Conferencia a convenir en las recomendaciones que figuran en el párrafo 4.

Referencias:

Los textos de referencia de la ATConf/6 se encuentran en www.icao.int/meetings/atconf6.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Uno de los fundamentos de la industria del transporte aéreo es el consenso mundial en cuanto a la importancia y función que tiene en el desarrollo de todas las naciones. Sin embargo, a pesar de los beneficios económicos que se obtienen de las actividades relacionadas directa o indirectamente con el transporte aéreo, este sector se está utilizando como fuente inagotable para obtener fondos, según el ex Director General y Funcionario ejecutivo principal de la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA).

¹ Versión en árabe proporcionada por Bahrein.

² Arabia Saudita, Argelia, Bahrein, Egipto, Emiratos Árabes Unidos, Iraq, Jordania, Líbano, Libia, Mauritania, Marruecos, Omán, Palestina, Qatar, Siria, Sudán, Túnez, y Yemen.

2. ANÁLISIS

2.1 La tasa de rendimiento del capital en la industria del transporte aéreo está entre las más bajas en comparación con otros sectores empresariales, a pesar de la función de la IATA en la racionalización de los costos para las líneas aérea mediante innovadoras iniciativas como el programa de simplificación empresarial denominado *Simplifying the Business (StB)*, que ha ayudado a ahorrar miles de millones de dólares, y los esfuerzos de las líneas aéreas para reducir gastos.

2.2 Un rápido examen de los distintos elementos del precio en un billete de viaje permite apreciar claramente la carga financiera impuesta al transporte aéreo. Los numerosos impuestos y derechos son, a menudo, más elevados que el precio del billete, a pesar del hecho de que la mayoría de esos gravámenes no están relacionados con el desarrollo del sector ni con la modernización de su infraestructura.

2.3 Estos impuestos y derechos tienen un efecto adverso en la demanda de viajes por vía aérea, ya que incrementan desproporcionadamente el precio total de los billetes.

2.4 A esto se suman otras restricciones que empiezan a aparecer y que generan objeciones, ya que no concuerdan con las disposiciones del Convenio de Chicago de 1944. Se manifiestan en las repercusiones financieras del plan de comercio de derechos de emisión (ETS), que ha sido objeto de prologados debates.

2.5 Además, se pide a las líneas aéreas que modernicen sus flotas para lograr las metas de reducción de emisiones, conforme al plan respaldado por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y la IATA. La adquisición de aeronaves nuevas y de motores modernos con gran potencial de reducir el consumo de combustible y las emisiones, representa una inversión enorme para las líneas aéreas.

2.6 Asimismo, las medidas de seguridad para enfrentar las amenazas emergentes suponen costos adicionales para las líneas aéreas.

2.7 Algunos Estados han aumentado además los derechos por servicios de navegación aérea para hacer frente a los aumentos en los sueldos, lo cual se ha traducido en costos más elevados.

2.8 El cumplimiento de las normas de seguridad operacional también genera costos adicionales que no deben desestimarse ni eliminarse.

2.9 Hay otros aspectos que tienen repercusiones financieras directas en las líneas aéreas, pero no pueden abordarse en detalle en la presente nota. Lo anterior ilustra la situación con el fin de aclarar el problema y el propósito de esta nota.

3. CONCLUSIÓN

3.1 Para preservar la industria del transporte aéreo y atraer inversiones al sector, se requiere garantizar un rendimiento razonable del capital invertido. Las líneas aéreas están dispuestas a incurrir en los costos relacionados con los productos y servicios que ofrecen, como en los otros sectores empresariales, pero estarían reticentes a aceptar una carga financiera que no está relacionada con el transporte aéreo. El objetivo final es permitir que la industria crezca y contribuya al proceso de desarrollo, especialmente en los países en desarrollo, y se ofrezcan precios razonables a todas las categorías de pasajeros. Este objetivo se lograría mediante la reducción de los impuestos y derechos que imponen algunos Estados y que se traspasan a los pasajeros. Estos gravámenes en muchos casos son más elevados

que el precio del billete en cuestión. Ocasionalmente, en períodos de competencia intensa, algunas líneas aéreas cobran únicamente el equivalente de los impuestos y derechos. Cabe recalcar que la reducción de dichos derechos permitiría aumentar los precios y, por ende, tener tasas de rentabilidad razonables.

4. **RECOMENDACIONES**

4.1 Se invita a la Conferencia a:

- a) instar a los Estados a examinar las repercusiones de los impuestos en las líneas aéreas y los pasajeros, y a adoptar medidas rigurosas para reducir los derechos impuestos al transporte aéreo;
- b) instar a los Estados a consultar con todos los interesados al considerar la imposición de nuevos impuestos;
- c) instar a los Estados a adherirse a los principios de los *Criterios de la OACI sobre impuestos en la esfera del transporte aéreo internacional* (Doc 8632); y
- d) alentar a la OACI y la IATA a que emprendan una evaluación de la situación en cuando a los impuestos y derechos que se aplican al transporte aéreo y su repercusión en la industria.

— FIN —