



NOTA DE ESTUDIO

ASAMBLEA — 36º PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

Cuestión 17: Protección del medio ambiente

**IMPUESTOS SOBRE EL COMBUSTIBLE DE AVIACIÓN
Y COMERCIO DE LOS DERECHOS DE EMISIÓN**

[Nota presentada por Bahrein y Egipto en nombre de miembros
de la Comisión Árabe de Aviación Civil (CAAC)]

RESUMEN

En la presente nota se examinan los impuestos sobre el combustible de aviación y el comercio de los derechos de emisión. Mediante la presente nota y con objeto de preservar la continuidad de las operaciones de transporte aéreo, garantizando al mismo tiempo una participación activa de los países en desarrollo en la aviación, de conformidad con los objetivos estratégicos de la OACI y las recomendaciones de las Conferencias de transporte aéreo de 1994 y 2003, los miembros de la Comisión Árabe de Aviación Civil invitan a la Asamblea a examinar la decisión siguiente.

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

- a) convocar una Conferencia internacional bajo los auspicios de la OACI para considerar posibles medidas encaminadas a reducir los efectos perjudiciales de la aviación civil en el medio ambiente;
- b) instar a los Estados miembros a que se abstengan de aplicar impuestos sobre el combustible de aviación;
- c) instar a los Estados miembros que han aplicado impuestos a reconsiderar su decisión a fin de aliviar a las líneas aéreas; y
- d) instar a la OACI a tomar rápidamente medidas para elaborar controles y directrices claros y precisos relativos a un plan de comercio de los derechos de emisión a fin de no obstaculizar el progreso del transporte aéreo o restringir la participación de líneas aéreas de países en desarrollo en las actividades de transporte aéreo.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	La presente nota de estudio se relaciona con el Objetivo estratégico C (<i>Protección del medio ambiente — Minimizar los efectos perjudiciales de la aviación civil mundial en el medio ambiente</i>).
<i>Repercusiones financieras:</i>	No se aplica.
<i>Referencias:</i>	

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Después de haberse celebrado la cuarta Conferencia de transporte aéreo en 1994, han tenido lugar numerosos desarrollos en materia de liberalización del transporte aéreo, particularmente cuando la Conferencia destacó la necesidad de asegurar una participación efectiva de los países en desarrollo en las actividades de transporte aéreo internacional. Posteriormente, la quinta Conferencia de transporte aéreo, celebrada en 2003, también adoptó el mismo objetivo. Luego, se adoptaron los objetivos estratégicos de la OACI para el período 2005-2010 destacando la necesidad de mantener la continuidad de las operaciones de la aviación y reforzar los elementos de seguridad de la aviación, seguridad operacional y eficiencia, reduciendo al mínimo las repercusiones negativas de la aviación civil en el medio ambiente.

1.2 En dicho contexto, numerosos países en desarrollo han adoptado políticas de liberalización a nivel bilateral, regional o multilateral para garantizar una participación efectiva en el desarrollo de reglamentación internacional y han eliminado todas las restricciones reglamentarias que obstaculizan la participación de las líneas aéreas. Esto ha dado lugar a un desarrollo importante y tangible en el tráfico mundial y en los movimientos de turismo. Sin embargo, dichos países no habían previsto que surgirían nuevas categorías de restricciones y dificultades para sus líneas aéreas, dado que algunos Estados habían aplicado nuevos impuestos sobre el combustible de aviación, cuyo valor a veces era superior al del propio combustible. Se aplicaron dichos impuestos en un momento en que las líneas aéreas ya estaban enfrentando dificultades causadas por precios más elevados de combustible en los últimos años; en efecto, el costo del combustible representaba en ciertas ocasiones el 26% de los costos operacionales, totalizando 112 000 millones de dólares en 2006. Además, el Consejo Europeo de Ministros del Medio Ambiente adoptó una decisión para incluir a la aviación civil en el Plan europeo de comercio de los derechos de emisión, que se aplicará a los explotadores europeos a partir de 2008 y a los extranjeros a partir de 2012.

2. ANÁLISIS

2.1 Los Estados que aplicaron impuestos sobre el combustible de aviación justifican dicha medida sosteniendo que ayuda a proteger al medio ambiente de las emisiones de los motores de las aeronaves. Quisiéramos señalar en la presente nota lo que ha sido destacado por la IATA en numerosas oportunidades, así como su examen científicamente preciso del problema, de que la responsabilidad del transporte aéreo en la contaminación del medio ambiente con el CO₂ se calcula en el 2% y que sus líneas aéreas afiliadas han desplegado considerables esfuerzos y realizado grandes inversiones para adquirir nuevas aeronaves modernas cuyo valor asciende a decenas de miles de millones de dólares. Estas medidas han dado lugar a un incremento del 70% de la eficiencia en el consumo de combustible; además, las aeronaves civiles que se han pedido y que aún no se han entregado contribuirán a reducir las emisiones de las aeronaves en un 25% alrededor del año 2020. Por otra parte, basándose en el importante papel desempeñado por las líneas aéreas en el desarrollo económico de todos los países del mundo y en el hecho de que la aviación constituye un motor para el desarrollo económico, el aumento del comercio y el turismo, así como un medio para acercar a los pueblos a nivel social y cultural, debe recibir el mismo trato que otros medios de transporte, dado que no se han aplicado impuestos similares sobre el transporte ferroviario, terrestre o marítimo.

2.2 Además, los países que han aplicado tales impuestos sobre las líneas aéreas, que alcanzan en ciertos casos mil millones de libras esterlinas, ¿habrán utilizado dichos ingresos para plantar árboles o realizar proyectos para mejorar el medio ambiente y reducir los riesgos de calentamiento atmosférico? O sería únicamente una manera de recaudar fondos y hallar fuentes de ingresos para sus tesoros, reduciendo al mismo tiempo las oportunidades de las líneas aéreas del mundo en desarrollo para tener

acceso a sus mercados, pese a los acuerdos de cielos abiertos en los que se pide la eliminación de las restricciones reglamentarias.

2.3 En el mismo contexto, la situación financiera de las líneas aéreas ha empezado a mejorar después de las pérdidas acumuladas, evaluadas en 41 000 millones de dólares durante los últimos pocos años. Las líneas aéreas alcanzan de nuevo la rentabilidad y la IATA prevé que los beneficios en 2007 ascendería a 5 000 millones de dólares. No obstante, esta cantidad no es suficiente para alentar las inversiones y alcanzar una tasa de rendimiento aceptable para los fondos invertidos en este sector. Para lograr los resultados deseados, es necesario que los Estados apoyen a las líneas aéreas en sus esfuerzos por mejorar su situación financiera, particularmente cuando están aumentando los precios del combustible. No deberían imponer una carga adicional mediante tales impuestos. También deben hallar métodos apropiados y eficaces para reducir las repercusiones de transporte aéreo en el medio ambiente y, al mismo tiempo, permitir a las líneas aéreas renovar sus flotas, lo que, naturalmente, tendrá repercusiones positivas en la protección del medio ambiente y reducirá todo efecto perjudicial.

2.4 El plan de comercio de los derechos de emisión tendrá también considerables repercusiones negativas para las líneas aéreas nacionales y extranjeras, particularmente debido a la falta de un mecanismo, directrices o controles para proteger a las líneas aéreas y especialmente si los ingresos recaudados no se utilizan para proteger al medio ambiente. Otros Estados y regiones podrían también adoptar un enfoque similar basado en el principio de reciprocidad. Esto, a su vez, tendrá considerables repercusiones negativas en el desarrollo y crecimiento del transporte aéreo y le impedirá ir a la par con el desarrollo económico mundial. Obstaculizará también la participación y la interacción entre los pueblos del mundo, dado que dichas cargas y costos financieros se transferirán al consumidor de servicios de transporte aéreo dando lugar a tarifas más onerosas.

3. MÉTODOS APROPIADOS Y EFICACES PARA PROTEGER AL MEDIO AMBIENTE

3.1 La protección del medio ambiente constituye una preocupación para los países árabes del mismo modo que constituye una preocupación internacional. Por consiguiente, el Grupo árabe considera que la OACI debería ser el único foro donde se elaboren las directrices necesarias para un plan coherente y eficaz de comercio de derechos de emisión para la aviación civil internacional. Todos los Estados contratantes de la OACI deben acatar las decisiones de esta última al respecto.

3.2 Consideramos que aplicar impuestos o derechos sobre el combustible no constituye la mejor solución para reducir las emisiones de los motores de las aeronaves. Constituye más bien una manera de aumentar la carga para las líneas aéreas e impedirles modernizar sus flotas, lo que sólo contribuiría a agravar el problema. Además, los indicadores señalan un crecimiento tangible en el transporte aéreo y que los mercados de Asia y Oriente medio son muy prometedores dado que el crecimiento ha alcanzado más del 10%. ¿Cuál es entonces la mejor solución?

3.3 La verdadera solución reside en políticas que permitan a las líneas aéreas adquirir mejores aeronaves civiles que consuman menos combustible, al propio tiempo que se examinan y planifican de nuevo las rutas aéreas a fin de reducir los tiempos de vuelo. La IATA ha realizado esfuerzos loables en numerosas regiones del mundo en este sentido y ha logrado resultados muy positivos. Las nuevas mejoras en materia de control de tránsito aéreo han hecho que sea posible reducir las demoras en tierra y en el aire para los vuelos. Es evidente que estas mejoras han permitido abordar el problema de manera apropiada, dado que las estadísticas indican que podría lograrse una economía que se estima en 13 500 millones de dólares. Esto a su vez permitirá mejorar el rendimiento financiero de las líneas aéreas y proteger al medio ambiente al mismo tiempo.