

Consulta pública previa sobre impuesto que grave el uso del transporte aéreo

https://www.hacienda.gob.es/Documentacion/Publico/NormativaDoctrina/Proyectos/consulta_publica_aviacion2.pdf

13 de marzo de 2020

JUSTIFICACIÓN

La aviación es con diferencia la forma de transporte más contaminante por kilómetro y pasajero.

Como la propia consulta indica, sus niveles de emisiones de gases de efecto invernadero están creciendo aceleradamente, de forma inconsistente con los compromisos alcanzados en materia de cambio climático.

Además, la aviación goza de un trato fiscal absolutamente privilegiado, con exenciones en el Impuesto sobre Hidrocarburos y beneficios fiscales en materia de IVA.

Por otro lado, España ha hecho inversiones multimillonarias en relación al AVE, muchas veces injustificadas, pero al fin y al cabo ya realizadas. Desplazar tránsito del medio aéreo al ferroviario sería sin duda una buena decisión desde el punto de vista ambiental, una vez acometidas estas inversiones.

Por todo ello, el establecimiento de una fiscalidad específica y disuasoria sobre la aviación es pertinente y perfectamente justificado.

ANTECEDENTES

Ya en 2009 se presentó una Proposición de Ley sobre fiscalidad ambiental, que contó con el impulso de las principales asociaciones ecologistas españolas, y que entre muchos otros aspectos, incluía una propuesta para gravar la aviación:

https://intranet.congreso.es/public_oficiales/L9/CONG/BOCG/B/B_190-01.PDF#page=1

En 2019 las mismas entidades impulsaron el documento “Propuestas de fiscalidad ambiental: avanzando hacia un mundo más justo y sostenible”, que actualiza las propuestas y sigue incluyendo consideraciones sobre la fiscalidad del transporte aéreo:

https://www.tierra.org/wp-content/uploads/2019/01/PROPUESTAS-DE-FISCALIDAD-AMBIENTAL-ONG_ENERO-2019.pdf

La Fundació ENT participó asesorando técnicamente en el desarrollo de ambas propuestas.

Por otro lado, varios países, tanto dentro como fuera de la Unión Europea, cuentan con diferentes instrumentos de fiscalidad sobre el transporte aéreo:

https://www.transportenvironment.org/sites/te/files/publications/2018_12_CE_Deift_7L14_A_study_on_aviation_ticket_taxes_DEF.pdf

CONSIDERACIONES SOBRE EL NUEVO IMPUESTO

En relación con la propuesta de nuevo impuesto:

- | Este debería clarificar si se trata de un impuesto sobre el uso (p.e. por asiento y trayecto) o bien de un impuesto al combustible, o incluso de una fórmula mixta.
- | Si bien, como indica el texto de la consulta, el queroseno utilizado en la navegación aérea (excepto recreo) resulta por normativa internacional exento en vuelos intracomunitarios e internacionales, nada obsta para que el queroseno para vuelos domésticos pueda ser gravado. Ello sería una medida de justicia elemental para equiparar el terreno de juego en materia fiscal de este medio de transporte en relación a otros menos dañinos ambientalmente. Es para estos vuelos cortos donde el incentivo podría ser más efectivo para trasladar tránsito a un medio sustitutivo terrestre.
- | Por lo que se refiere al combustible usado en vuelos intracomunitarios, el marco legal permite su gravamen en caso de acuerdos bilaterales. Por ello, el impuesto podría alcanzar también al combustible usado en estos vuelos e incluir el mandato para que la Administración General del Estado realice las acciones necesarias a fin de alcanzar acuerdos bilaterales con otros Estados miembros de la Unión Europea que posibiliten la aplicación del Impuesto de Hidrocarburos sobre el combustible usado en vuelos intracomunitarios.
- | La propuesta debería clarificar el carácter finalista o no del impuesto. La dedicación de la recaudación a la promoción de formas de transporte alternativas podría gozar de mayor aceptación.