

No a la prórroga de la exención fiscal del combustible de aviación

Madrid, 8 de octubre de 2024. La aviación es el medio de transporte con mayor impacto para el clima, y resulta urgente reducir las numerosas subvenciones públicas directas e indirectas que el sector recibe. En este contexto, la propuesta de la presidencia húngara de la Unión Europea de prolongar otros 20 años la exención fiscal del combustible de aviación es inaceptable.

Actualmente, una familia que lleva a sus hijos al colegio en coche paga más impuestos por el combustible que una persona que vuela semanalmente a su mansión de lujo. También los agricultores que producen nuestros alimentos pagan más por el combustible de los tractores que las compañías aéreas. Esto no sólo es injusto, sino también contraproducente desde el punto de vista económico. En efecto, se prevé que en 2025 las subvenciones indirectas a la aviación supondrán una pérdida de ingresos para la UE de 35.700 millones de euros, de los cuales 13.300 millones se deben a la exención fiscal del queroseno¹. Por otro lado, la propuesta de la presidencia húngara simplemente ignora la crisis climática: se supone que para cuando este impuesto esté en vigor (2049), el mundo tendría que haber alcanzado prácticamente la neutralidad climática.

El argumento que se da para prolongar la exención del impuesto sobre el combustible es «la ausencia de alternativas más eficientes, así como de una cantidad suficiente de combustibles alternativos sostenibles y de electricidad». Bajo nuestro punto de vista, precisamente esta falta de combustibles menos contaminantes debería ser la principal razón para aplicar por fin medidas de reducción de la demanda. Dado que desacoplar el crecimiento de la aviación con el aumento de sus emisiones es un escenario poco realista y, en el mejor de los casos, lejano, resulta necesario reducir el tráfico aéreo de acuerdo con el presupuesto de carbono que nos queda².

Dejar al sector del transporte aéreo al margen de los compromisos climáticos, mientras la calefacción y la alimentación se encarecen, es sumamente injusto, especialmente cuando sabemos que la aviación es una industria en gran medida al servicio de los privilegiados. Aproximadamente el 1% de la población mundial produce la mitad de las emisiones de la aviación, mientras que la mayoría de la gente nunca ha puesto un pie en un avión³. En Europa occidental, el 70% de los hogares con menos ingresos no toma ningún vuelo al cabo del año; y en España, tan solo el 4,8% de la población vuela más de tres veces al año⁴.

¹ Transport and Environment (2023) Aviation Tax Gap.

<https://www.transportenvironment.org/discover/tax-exemptions-saw-treasury-lose-4-7-billion-from-aviation-industry-last-year-study/>

² Ver, por ejemplo, CE Delft (2024): Carbon Budget Aviation. https://cedelft.eu/wp-content/uploads/sites/2/2024/01/CE_Delft_230219_Carbon_budget_aviation_Def.pdf

³ Gössling, Stefan/ Humpe, Andreas (2020): The global scale, distribution and growth of aviation: Implications for climate change.

<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0959378020307779>

⁴ Datos extraídos del estudio de More in Common (2024) “Europe talks flying: Navigating public opinion on aviation and climate”, disponible en:

<https://www.moreincommon.org.uk/media/vfrjyxga/europe-talks-flying-report-9th-april-2024.pdf>

A menudo se argumenta que un impuesto sobre el queroseno aumentaría el precio de los billetes y dificultaría el acceso al transporte aéreo de los hogares con ingresos más bajos. Sin embargo, este tipo de afecciones pueden solucionarse a través de medidas específicas adicionales como una tasa sobre los vuelos frecuentes y a través de la redistribución de los ingresos fiscales.

Un impuesto sobre el queroseno también supondría un mayor incentivo para que la industria aumentara su inversión en combustibles más sostenibles. Recompensar ahora a una industria que ha incumplido casi todos sus objetivos climáticos en las últimas décadas⁵ con una nueva prórroga para mantener sus injustos privilegios fiscales resulta de todo punto inaceptable.

Por todo ello, le instamos a que se oponga a toda propuesta que mantenga la exención fiscal del queroseno y a que, en su lugar, trabajen activamente para que España apoye medidas para poner fin a las injustas y contraproducentes subvenciones de las que se beneficia la industria de la aviación.

Organizaciones firmantes

Ecologistas en Acción (España)
ECODES (España)
Fundación Renovables (España)
Transport & Environment (UE)
Stay Grounded (global)
New Economics Foundation (Reino Unido)
2Celsius (Rumanía)
New Weather Institute (Suecia)
Safe Landing (Reino Unido)
UECNA (Unión Europea)
SchipholWatch (Países Bajos)
Reclamejagers (Países Bajos)
Fossilvrij (Países Bajos)
Atterrissons d'urgence (Francia)
BAW Hamburg | Schleswig-Holstein (Alemania)
Bürgerinitiative für die Reduzierung der Belastungen des Luftverkehrs in Hamburg und Schleswig-Holstein (Alemania)
ADVOCNAR (Défense des riverains de Roissy et Le Bourget) (Francia)
Protect Our Winters (Unión Europea)

⁵ Possible (May 2022): Missed Targets. A brief history of aviation climate targets.
<https://static1.squarespace.com/static/5d30896202a18c0001b49180/t/6273db16dcb32d309eaf126e/1651759897885/Missed-Targets-Report.pdf>