



Tasa de solidaridad sobre los billetes de avión

PREGUNTAS - RESPUESTAS

Alemania, Brasil, Chile, España y Francia (a los que se ha unido recientemente Argelia) preparan desde hace un año propuestas concretas de mecanismos de financiación innovadores, con miras a realizar los ODM (Objetivos de Desarrollo del Milenio).

Francia propone empezar por crear un dispositivo piloto, capaz de demostrar que los mecanismos innovadores son factibles y responder a las necesidades de financiación más urgentes (como la lucha contra el VIH/SIDA).

El nuevo dispositivo se basaría en una tasa de solidaridad sobre los billetes de avión. Alemania, Brasil y Chile han manifestado ya su conformidad.

Un mecanismo **sencillo**, fácil de poner en práctica y sin complicaciones jurídicas

♦ ¿Por qué elegir los billetes de avión?

El transporte aéreo de pasajeros, uno de los principales motores de la globalización, es una actividad que crece rápidamente. A pesar de las dificultades cíclicas del sector, el tráfico se ha incrementado en un 7,4 % desde abril de 2004, y las previsiones actuales calculan un aumento del 5 % anual a escala mundial en los próximos diez años.

Los pasajeros de las compañías aéreas de los países desarrollados y los países en desarrollo no suelen pertenecer a las categorías más pobres de la población. Por lo tanto, el impuesto sobre los billetes de avión sería progresivo y más aún si se aplicaran tasas superiores a los pasajeros que viajan en clase de negocios o en primera clase.

♦ ¿Cuándo se pagaría la tasa?

Desde el punto de vista jurídico, el pago será efectivo al embarcar en un avión que despegue de un aeropuerto sito en el territorio de un país participante. En la práctica, las compañías aéreas serían responsables del cobro de la contribución, que se añadiría a las tasas y cánones incluidos actualmente en el precio del billete.

◆ ¿Existen dificultades u obstáculos jurídicos?

El transporte aéreo internacional se rige por el Convenio de Chicago y por acuerdos y tratados bilaterales. Ninguno de esos tratados prohíbe la creación de una tasa fija sobre los billetes de avión, ya se trate de vuelos nacionales o internacionales. Además, ya existen contribuciones de ese tipo en varios países (como Reino Unido, Dinamarca y Malta) para financiar los presupuestos generales del Estado.

La normativa europea y los acuerdos de la OMC también autorizan las tasas de este tipo, siempre y cuando no se apliquen de modo discriminatorio.

◆ ¿Plantea esta tasa algún problema práctico?

No, porque podrá incluirse fácilmente en el precio y pagarse al comprar el billete (como ocurre con las tasas de seguridad aeroportuarias). Por otra parte, los países que aplican ya este tipo de tasas saben que los costos de recaudación son mínimos.

Una tasa prácticamente **neutra** desde el punto de vista económico

◆ ¿Qué impacto tendría en el sector del transporte aéreo?

Se considera que la elasticidad del precio de la demanda es baja, en particular en los pasajeros de alta contribución (clase de negocios y primera), si además la tasa de contribución es también baja. Las previsiones de fuerte incremento del tráfico global permiten pensar que el impacto en la demanda podrá absorberse fácilmente. En el peor de los casos, sería menor que el incremento del volumen del tráfico en un año.

◆ ¿Afectaría a la competencia?

No, porque el mecanismo se basa en la territorialidad y no en la nacionalidad. Todas las compañías aéreas recaudarían la contribución, sin considerar la nacionalidad de las mismas, cuando despeguen de un aeropuerto sito en el territorio de un país participante.

◆ ¿Hay riesgo de evasión?

En teoría, los pasajeros podrán intentar esquivar la contribución utilizando aeropuertos que no estén en un país participante, pero es poco probable que lo hagan porque la tasa de la contribución sería muy baja y el costo para evitarla sería muy superior a la misma.

◆ ¿Y los pasajeros en tránsito?

Se propone que estén exentos del pago de la tasa. La contribución sería entonces neutra cuando se trate de elegir un itinerario entre el punto de salida y el destino final. Esta exoneración garantizaría la neutralidad entre las compañías que operen o no operen en rutas directas: los centros aéreos sitos en países participantes no resultarían penalizados respecto a otros. Exonerar a los pasajeros en tránsito no plantea dificultades jurídicas ni prácticas.

Equidad y diversidad entre países participantes

♦ ¿Sería posible dar un tratamiento especial a los países en desarrollo?

Sí. La tasa podría determinarse según el nivel de desarrollo de los países participantes.

♦ ¿Resultarán penalizados los grandes países?

Las tasas podrían distinguir los vuelos nacionales de los internacionales (como ocurre en Reino Unido), incluso no aplicarse a los vuelos nacionales.

♦ ¿Resultarán penalizados los países que obtienen ingresos importantes del turismo?

La contribución será muy baja respecto al coste de un paquete turístico (que cuesta cientos de euros). Malta, importante destino turístico, recauda ya una tasa de salida de los pasajeros de 23 euros por billete (el doble en próximas fechas).

Conseguir recursos nuevos, significativos, estables y previsibles

♦ ¿Cuánto se recaudará con esta contribución?

Es evidente que todo dependerá del número de países participantes. A modo de ejemplo, una contribución de 5 euros en todos los billetes de avión, con un recargo de 20 euros en primera clase y clase de negocios, representará 10.000 millones de euros, casi la sexta parte del total actual de la ayuda pública al desarrollo (APD).

♦ ¿Brindará este dispositivo a los países desarrollados la posibilidad de incumplir el compromiso de aumentar la APD?

Todo lo contrario. La Unión Europea acaba de comprometerse a aumentar la APD al 0,56 % en 2010, y 0,7 % en 2015. Francia se ha comprometido a alcanzar el 0,7 % de APD en 2012. Son compromisos muy ambiciosos, que aportarán unos con otros más de 30.000 millones de euros adicionales a la APD en 2010.

Un mecanismo aplicado a escala nacional y coordinado a escala internacional

♦ ¿Es necesario que la participación sea universal?

No. Es evidente que una amplia participación aumentará los recursos recaudados y el impacto global del mecanismo en el desarrollo, pero no es una condición previa. Dado que esta medida es neutra desde el punto de vista económico para los países participantes y que no incide en la competitividad de sus compañías aéreas, podrán ponerla en práctica un grupo de países que compartan la misma intención.

◆ **¿Limita este dispositivo la soberanía de los Estados en materia tributaria?**

No. Cada país participante creará la tasa según sus propias reglas constitucionales y legislativas. La tasa, las modalidades de recaudación y la asignación de los recursos serán objeto de una coordinación voluntaria por parte de los países participantes, que se formalizará con un acuerdo internacional cuando sea necesario.

◆ **¿Conllevará esta tasa de solidaridad la creación de una nueva burocracia internacional?**

No. Los ingresos de la contribución se gastarán a través de procedimientos e instituciones nacionales e internacionales ya existentes. Si los países participantes lo desean, podrán ponerse de acuerdo para agrupar una parte de los ingresos y asignarlos a programas comunes. Esta solución será particularmente razonable como para la mayoría de los programas de desarrollo humano en los que la estabilidad y previsibilidad de los pagos sean factores clave de eficacia. Francia propondrá asignar una parte de los recursos a la lucha contra el VIH/SIDA, y en particular a la financiación a largo plazo de la compra de tratamientos ARV (antirretrovíricos).