

INTERROGACIÓN Y RESPUESTA POR ESCRITO

A LA MESA DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

DÑA. PATRICIA RUEDA PERELLÓ, DÑA. PATRICIA DE LAS HERAS FERNÁNDEZ, DÑA. CRISTINA ALICIA ESTEBAN CALONJE, D. JOSÉ MARÍA FIGAREDO ÁLVAREZ-SALA, D. RUBÉN DARÍO VEGA ARIAS y D. JUAN CARLOS SEGURA JUST en su condición de Diputados del Grupo Parlamentario VOX (GPVOX), al amparo de lo establecido en los artículos 185 y siguientes del vigente Reglamento del Congreso de los Diputados, presentan las siguientes preguntas para las que solicitan respuesta por escrito.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. El 13 de abril de 2021, el Consejo de Ministros aprobó el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia de la Economía Española que fue finalmente enviado a Bruselas para su evaluación el 30 de abril<sup>1</sup>.
2. Este plan, entre otras cuestiones, recoge la necesidad de establecer un impuesto sobre el uso del transporte aéreo:

<sup>1</sup>

[https://www.lamondedigital.es/portal/bsd/rensa\\_notasaprensa/presidencia/Paginas/2021/300421-plan-recuperacion-vox](https://www.lamondedigital.es/portal/bsd/rensa_notasaprensa/presidencia/Paginas/2021/300421-plan-recuperacion-vox) [fecha de consulta: 6 de mayo de 2021].

1

*Grupo Parlamentario VOX, Carrera de San Jerónimo s/n 28071 Madrid*

*Telf. 91 390 57 63 /91 390 76 42*

*gpvox@congreso.es*

*“Impuesto sobre el uso del transporte aéreo: El objetivo de este gravamen es el fomento del uso de medios de transporte más sostenibles y respetuosos con el medio ambiente así como el incentivo a la exploración de nuevas tecnologías y carburantes menos contaminantes” (pág. 272 del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia).*

3. Así, en el componente 28 del Plan, denominado *“Adaptación del sistema impositivo a la realidad del siglo XXI”* se fija como uno de los objetivos: *“Revisar la fiscalidad del sector aéreo para actuar sobre las emisiones de esos sectores”* (pág. 10).
4. De hecho, esta medida ya habría sido objeto de análisis a finales de febrero de 2020. Exactamente, el 28 de febrero de 2020, se sometió a consulta pública previa la implantación de un impuesto que grave el uso del transporte aéreo. No obstante, este trámite quedó suspendido como consecuencia de la situación de pandemia por la COVID-19.
5. En aquel momento, la Fundación Alternativas, fundación íntimamente vinculada con el Gobierno actual, aunque se mostraba favorable a esta medida, afirmaba en un informe que este tipo impositivo supondría un incremento de los billetes de 7,47 euros en los viajes de corta distancia, de 23,32 euros en media distancia y de 41,99 euros en larga distancia. Asimismo, señalaban que se conseguiría una reducción de emisiones de simplemente un 5% aunque se conseguiría una recaudación de 1.366 millones de euros<sup>2</sup>, lo que no deja de demostrar que la intención real de este impuesto es el afán recaudatorio.

---

<sup>2</sup>

[https://www.fundacionalternativas.org/public-storage/publicaciones\\_archivos/58ce043c930f1d1753f24f3ce5215.pdf](https://www.fundacionalternativas.org/public-storage/publicaciones_archivos/58ce043c930f1d1753f24f3ce5215.pdf) [fecha de consulta: 11 de mayo de 2021]

Grupo Parlamentario VOX, Carrera de San Jerónimo s/n 28071 Madrid

Telf. 91 390 57 63 /91 390 76 42

gpvox@congreso.es



XIV LEGISLATURA

6. De hecho, se recogen expresamente en este mismo informe las siguientes implicaciones negativas de establecer un impuesto sobre los billetes de avión, como son la pérdida de riqueza y el perjuicio de los viajeros con menos renta (pág. 10)<sup>3</sup>:

*“En todo caso, hay que tener en cuenta los posibles impactos negativos de esta medida. Por una parte, la introducción unilateral por parte de un país de este impuesto podría provocar un desplazamiento de pasajeros hacia los aeropuertos de otros países cercanos a la frontera (Gordijn et al., 2011; Borbely, 2019). Por ello, hasta que haya un acuerdo a nivel europeo, el impuesto debería partir de un nivel reducido que podría elevarse si su aplicación se extendiese a los países limítrofes. Asimismo, el impuesto tendría un impacto negativo sobre la industria turística (Mayor y Tol, 2007, 2010; Forsyth et al., 2014), algo preocupante para un país como España y que podría recomendar medidas compensatorias. Finalmente, en términos distributivos, el impuesto encarece relativamente más los billetes de las compañías de bajo coste, por lo que afectaría principalmente a los viajeros de menor renta (Falk y Hagsten, 2019)” [énfasis añadido].*

7. En el mismo sentido, un estudio de la Escuela Técnica Superior de Ingeniería Aeronáutica y del Espacio (ETSIAE), perteneciente a la Universidad Politécnica de Madrid (UPM), habría concluido que un impuesto a los billetes de avión tendría una gran repercusión negativa para toda España. Según este documento de la ETSIAE, por un 10% de impuesto aplicado sobre el billete de avión se producirían unas pérdidas en el sector turístico internacional de 916 millones de euros, una caída de 844.000 turistas internacionales y una destrucción de 34.000

<sup>3</sup> Idem.



empleos. No obstante, el ahorro de emisiones de CO<sub>2</sub> alcanzaría un 0,6%. Además, no se debe olvidar, tal y como se indica en este informe, que esta medida perjudicaría enormemente a las conexiones de Canarias, Baleares, Ceuta y Melilla<sup>4</sup>.

8. Y, también en esta línea, han mostrado su disconformidad varias asociaciones desde distintos sectores. Entre otros, la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA) ha calificado esta decisión de *“irresponsable”* afirmando que *“dañará la recuperación económica y el empleo”*. Al mismo tiempo IATA recordaba que Aena *“tiene una excelente calificación crediticia para acceder a financiación. Sus accionistas fueron bien recompensados y ahora deben compartir parte del impacto de la crisis”*<sup>5</sup>.
9. La Asociación de Líneas Aéreas se ha manifestado que existen otras alternativas a un impuesto de este tipo, apostando por *“por una renovación de flotas para convertir a los aparatos en más eficientes y con un menor impacto medioambiental”*<sup>6</sup>.

En relación con los datos mencionados, se formulan las siguientes

---

<sup>4</sup> Información extraída de informaciones recogidas en medios de comunicación (por ejemplo: [https://www.cinco dias.elpais.com/cinco dias/2020/03/15/companias/1584295028\\_298630.html](https://www.cinco dias.elpais.com/cinco dias/2020/03/15/companias/1584295028_298630.html)) que se habrían basado en el referido informe al que no se ha podido tener acceso por lo que los datos podrían ser rectificadas con posterioridad.

<sup>5</sup> <https://www.preferente.com/noticias-de-transportes/noticias-de-aerolineas/ofensiva-del-gobierno-contra-la-recuperacion-turistica-encareciendo-los-billetes-de-avion-309187.html> [fecha de consulta: 11 de mayo de 2021].

<sup>6</sup> [https://www.tourings.es/resumen-de-prensa/notas-de-prensa-economia-y-politica-turismo-espana-impuesto-ecologico-billetes-avion-bruselas-crisis-covid-4464209\\_102.html](https://www.tourings.es/resumen-de-prensa/notas-de-prensa-economia-y-politica-turismo-espana-impuesto-ecologico-billetes-avion-bruselas-crisis-covid-4464209_102.html) [fecha de consulta: 11 de mayo de 2021].

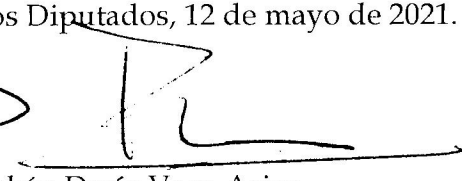


PREGUNTAS

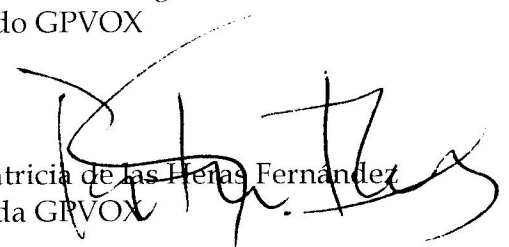
1. ¿Qué criterios se han seguido para decidir incluir esta medida en el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia?
2. ¿Se han estudiado por el Gobierno otras medidas alternativas que puedan servir para conseguir los mismos objetivos? En caso de respuesta afirmativa, ¿por qué se han descartado frente a esta medida impositiva?

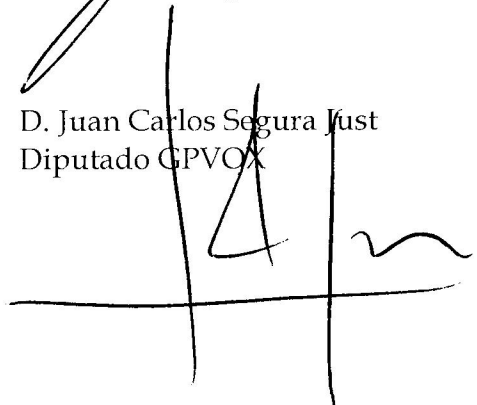
Palacio del Congreso de los Diputados, 12 de mayo de 2021.

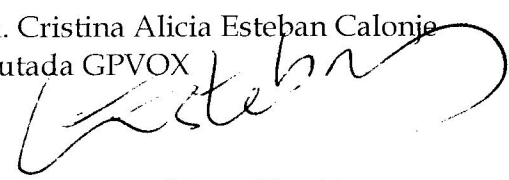
  
Dña. Patricia Rueda Perelló  
Diputada GPVOX

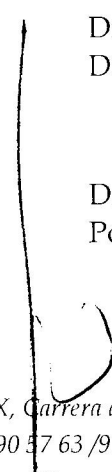
  
D. Rubén Darío Vega Arias  
Diputado GPVOX

  
D. José María Figaredo Álvarez-Sala  
Diputado GPVOX

  
Dña. Patricia de las Heras Fernández  
Diputada GPVOX

  
D. Juan Carlos Segura Just  
Diputado GPVOX

  
Dña. Cristina Alicia Esteban Calonge  
Diputada GPVOX

  
Dña. Macarena Olona Choclám  
Portavoz Adjunta GPVOX