



PREGUNTA CON 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 en relación con la eventual introducción de una tasa de viajero frecuente en el transporte aéreo.**

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>.

<sup>1</sup>

[https://www.lamoncloa.gob.es/serviciosdeprensa/notasprensa/presidencia/Paginas/2021/300421-plan\\_recuperacion.aspx](https://www.lamoncloa.gob.es/serviciosdeprensa/notasprensa/presidencia/Paginas/2021/300421-plan_recuperacion.aspx) [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*



CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

XIV LEGISLATURA



GRUPO PARLAMENTARIO

2. Este plan, entre otras cuestiones, recoge la necesidad de establecer un impuesto sobre el uso del transporte aéreo:

*“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).<sup>1</sup>
4. Igualmente, en la Estrategia España 2050, sobre la descarbonización del sector aéreo se indica lo siguiente:

*“El transporte aéreo de pasajeros también tendrá que experimentar una transformación profunda. Deberá realizarse de una forma mucho más racional y eficiente en aeronaves menos contaminantes que ya están testándose”* (pág. 187).

*“Disminuir el impacto medioambiental del transporte aéreo mediante **la introducción de la tasa de viajero frecuente o el establecimiento de impuestos sobre los billetes de avión según la cercanía del destino.** Ello ayudará a limitar sus externalidades negativas y a aproximar su tratamiento fiscal al de otros medios de transporte. Asimismo, se recomienda **prohibir los vuelos en aquellos trayectos que puedan realizarse en tren en menos de 2,5 horas**”* (pág. 196) [énfasis añadido].

5. 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

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

Tel. 91 390 57 63 /91 390 76 42

gpvox@congreso.es

C.DIP 132218 08/06/2021 11:15

EXP\_2021\_009951



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.

6. En aquel momento, la Fundación Alternativas, fundación íntimamente vinculada con el Gobierno actual, elaboró un informe mostrándose favorable a esta medida. 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 la recaudatoria. Éste precisamente ha sido el único estudio en el que se ha apoyado el Gobierno para esta cuestión en la elaboración de la Estrategia España 2050.
7. Ahora bien, en este mismo informe se recogen las 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***

<sup>2</sup>

[https://www.fundacionalternativas.org/public/storage/publicaciones\\_archivos/58ce043c930b1da7b5d92c66f5215.pdf](https://www.fundacionalternativas.org/public/storage/publicaciones_archivos/58ce043c930b1da7b5d92c66f5215.pdf) [fecha de consulta: 11 de mayo de 2021]

<sup>3</sup> *Idem.*



*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].*

8. 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 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>.
9. 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

---

<sup>4</sup> Información extraída de informaciones recogidas en medios de comunicación (por ejemplo: [https://cincodias.elpais.com/cincodias/2020/03/15/companias/1584295028\\_298630.html](https://cincodias.elpais.com/cincodias/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.



CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

XIV LEGISLATURA

VOX

GRUPO PARLAMENTARIO

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>.

10. Por todo lo expuesto, se han propuesto alternativas a esta medida que cumplirían con el objetivo referido en la página 272 del Plan, sin que impliquen una repercusión directa negativa en la economía de la sociedad civil, entre otras:

- a) Mejora de la eficiencia de los aviones a través de la introducción de biocombustibles y la transición hacia el avión híbrido o el eléctrico.
- b) Implantación del Cielo Único Europeo de forma que se simplifique la estructura de control del tráfico aéreo.
- c) Establecimiento de medidas que permitan reducir los precios del viaje en ferrocarril.
- d) Promover la adecuación los principales aeropuertos españoles para permitir el acceso del tren.

11. En este sentido se han pronunciado organizaciones como la Asociación de Líneas Aéreas manifestando que existen otras alternativas a un impuesto de este tipo como es la *“renovación de flotas para convertir a los aparatos en más eficientes y con un menor impacto medioambiental”*<sup>6</sup>. O también, el Observatorio del Sector Aéreo propone *“renovar la infraestructura del sistema de gestión del*

<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.tourinews.es/resumen-de-prensa/notas-de-prensa-economia-y-politica-turismo/espana-impuesto-ecologico-billetes-avion-bruselas-crisis-covid\\_4464209\\_102.html](https://www.tourinews.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].

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

Tel. 91 390 57 63 /91 390 76 42

gpvox@congreso.es

EXP\_2021\_009951



CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

XIV LEGISLATURA

VOX

GRUPO PARLAMENTARIO

*tráfico aéreo que, optimizado, “podría reducir las emisiones en más de un 10%), y un transporte aéreo regional y de corto alcance protagonizado por la propulsión eléctrica e híbrida. En definitiva, apoyan una adaptación, en vez de una regresión, en favor al cambio”<sup>7</sup>.*

En relación con los datos mencionados, se formulan las siguientes

### PREGUNTAS

1. ¿En qué consistiría la *tasa de pasajero frecuente* referida en la Estrategia España 2050?
2. ¿Qué impacto medioambiental tendría esta medida?
3. ¿Qué impacto recaudatorio se prevé con esta tasa?
4. ¿Y qué impacto tendría sobre la economía española?

Palacio del Congreso de los Diputados, 31 de mayo de 2021.

Dña. Patricia Rueda Ferelló  
Diputada GPVOX

D. Rubén Darío Vega Arias  
Diputado GPVOX

<sup>7</sup> <https://observatoriodelsectoraereo.es/como-afecta-la-estrategia-espana-2050-al-transporte-aereo/> [fecha de consulta: 31 de mayo de 2021].

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

Tel. 91 390 57 63 /91 390 76 42

gpvox@congreso.es

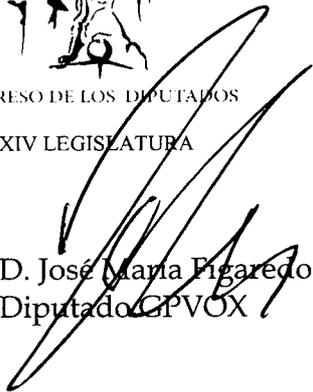
EXP\_2021\_009951

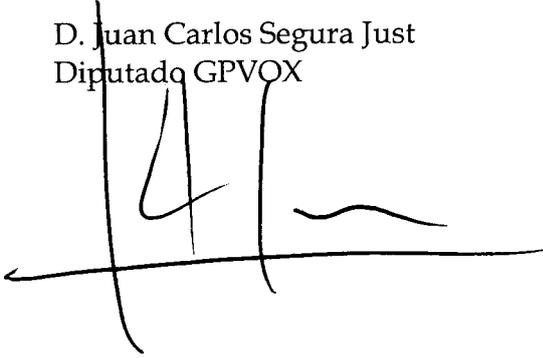
C.DIP 132218 08/06/2021 11:15



CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

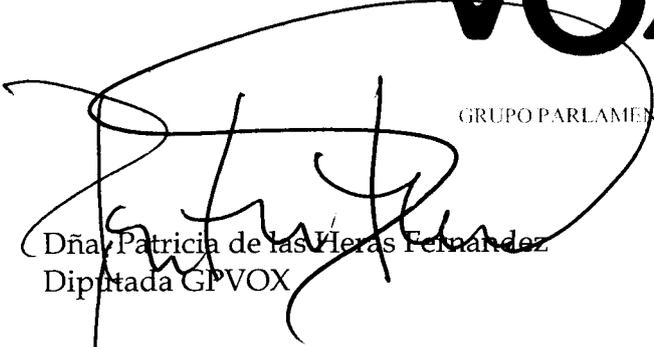
XIV LEGISLATURA

  
D. José María Figaredo Álvarez-Sala  
Diputado GPVOX

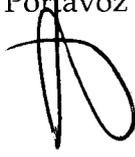
  
D. Juan Carlos Segura Just  
Diputado GPVOX

# VOX

GRUPO PARLAMENTARIO

  
Dña. Patricia de las Heras Fernández  
Diputada GPVOX

  
Dña. Cristina Alicia Esteban Calorje  
Diputada GPVOX

  
Dña. Macarena Olona Choclám  
Portavoz Adjunta GPVOX

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

Telf. 91 390 57 63 /91 390 76 42

[gpvox@congreso.es](mailto:gpvox@congreso.es)

EXP\_2021\_009951