

**CONFERENCIA SOBRE LOS ASPECTOS ECONÓMICOS DE LOS AEROPUERTOS
Y LOS SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA**

(Montreal, 19 - 28 de junio de 2000)

**Cuestión 5.2.1 del
orden del día: Principios de imposición de derechos aeroportuarios**

TRIBUTACIÓN POR ACTIVIDADES AERONÁUTICAS

(Nota presentada por la Asociación del Transporte Aéreo Internacional)

RESUMEN

En esta nota se presenta la opinión de la IATA de que los aeropuertos deberían abstenerse de imponer tasas no relacionadas con el costo de actividades aeronáuticas directamente asociadas al funcionamiento de los servicios de transporte aéreo. Tales tasas solamente aumentan el costo de las operaciones de las compañías aéreas en un aeropuerto y pudieran tener efectos discriminatorios.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Algunos aeropuertos del mundo han impuesto recargos marcados en bruto, tasas de permisos, tasas de acceso, tasas de concesión, tasas de infraestructura o tasas de comercio (en lo que sigue denominados tributos) por servicios aeronáuticos esenciales tales como manipulación en tierra, combustible, o suministros en un esfuerzo por generar nuevos ingresos. La experiencia ha demostrado que la imposición de tales recargos o tasas aumenta el costo de las operaciones de las compañías aéreas en un aeropuerto y pudieran tener efectos discriminatorios.

1.2 El párrafo 24 del Doc 9082/5 indica que “el Consejo recomienda que, a excepción de las concesiones directamente relacionadas con la explotación de los servicios de transporte aéreo, como el suministro de combustible y de alimentos a bordo y los servicios de escala, debe alentarse el pleno desarrollo de los ingresos de este tipo...” provenientes de concesiones, alquileres de locales y “zonas francas”. La IATA hace suya esta postura.

1.3 En el párrafo 25 del Doc 9082/5 que trata de los derechos de concesión para el abastecimiento de combustible, se indica que “el Consejo recomienda, además, que tales derechos, cuando se impongan, deberían fijarse de manera que se eviten efectos discriminatorios”.

2. ANÁLISIS

2.1 Según la orientación impartida por al OACI, se insta a los aeropuertos a que elaboren sus fuentes de ingresos por concesiones no aeronáuticas en lugar de aumentar sus ingresos a partir de concesiones aeronáuticas. El aumento de ingresos de fuentes aeronáuticas es una proeza relativamente fácil considerando la índole monopolística de un aeropuerto. Se ha demostrado que el pago de un tributo por las compañías de manipulación en tierra es una condición impuesta por los aeropuertos para permitir que tales empresas realicen su negocio. Es comprensible que los concesionarios aeronáuticos tengan que pagar tales tasas o recargos y que los pasen a sus clientes, las compañías aéreas.

2.2 Los aeropuertos han argüido que los ingresos procedentes de las concesiones aeronáuticas se devuelven al aeropuerto en virtud del concepto de “una sola-bandeja” por lo que se disminuyen los recargos impuestos a los usuarios. Sin embargo, un gran número de aeropuertos no tiene una contabilidad clara y transparente de sus costos e ingresos, ni han establecido ninguna metodología de recargos impuestos a los usuarios que sea universalmente aceptada o transparente. En todo caso, si tales ingresos se devolvieran al usuario según el concepto de “una sola-bandeja” este sería un caso de “tomar de un grupo de compañías aéreas y darlo a otro”.

2.3 Cuando los aeropuertos juzgan que es necesario imponer tributos a los proveedores de servicios aeronáuticos por el uso de la infraestructura de aeropuerto, tales tributos deberían estar relacionados con el costo y ser neutrales en cuanto a ingresos, es decir los ingresos generados por tales tributos deberían corresponder a una reducción igual de los ingresos generados por tasas de aterrizaje u otros recargos de aeropuerto.

3. POSTURA DE LA IATA

3.1 La IATA se opone firmemente a cualquier tributo por servicios aeronáuticos en virtud de los siguientes motivos:

- Tales tributos pueden ser discriminatorios y anticompetitivos puesto que afectarán a aquellos transportistas aéreos que no realizan por sí mismos los servicios.
- El objetivo de tales tributos es generar nuevos ingresos para el aeropuerto y no están en general relacionados con el costo.
- La infraestructura del aeropuerto (rampas, plataformas, calles de rodaje, etc.), se incluye también en la base de costos del aeropuerto y se recupera de los usuarios mediante recargos (p. ej., tasas de aterrizaje y de estacionamiento).
- Los proveedores de servicios aeronáuticos desempeñan un servicio esencial para los transportistas aéreos sin el cual estos transportistas no estarían en condiciones de realizar sus operaciones, o por lo menos, no serían capaces de proporcionar el nivel de servicio que esperan sus pasajeros. Los proveedores de servicios invariablemente pasarán este aumento de sus costos a las compañías aéreas.

4. MEDIDA PROPUESTA A LA CONFERENCIA

4.1 Se invita a la Conferencia a reafirmar el objetivo original de los párrafos 24 y 25 del Doc 9082/5 de la OACI y que no deberían imponerse tributos por actividades aeronáuticas.