

## Resumen ejecutivo

Volar es uno de los modos de transporte más intensivos en carbono. La aviación es responsable de una parte cada vez mayor de las emisiones de CO<sub>2</sub> y otras emisiones (No-CO<sub>2</sub>) a escala europea y mundial. Una de las principales razones de este crecimiento está relacionada con el hecho de que la aviación ha estado sujeta a una fiscalidad y una regulación insuficientes durante décadas, lo que no ha incentivado al sector a invertir en tecnologías sostenibles y ha hecho que volar sea artificialmente barato para estimular la demanda. Si se mantiene esta situación fiscal privilegiada, se espera que el tráfico y las emisiones crezcan aún más.

El objetivo de este informe es estimar cuánto se beneficia el transporte aéreo europeo de pasajeros<sup>1</sup> de las exenciones fiscales y de fijación de precios de las emisiones, calculando lo que pagaba el sector y lo que debería haber pagado si se eliminaran estas exenciones. Esto es lo que este estudio denomina "brecha fiscal", que representa los ingresos perdidos por una fiscalidad deficiente del sector. El ámbito del estudio incluye los países de la UE-27, el Reino Unido, Noruega, Suiza e Islandia. Los resultados se han calculado para 2022 y para 2025.

- En toda Europa, la brecha fiscal representa un enorme déficit de ingresos públicos. El estudio concluye que, **en 2022, los gobiernos europeos perdieron 34.220 millones de euros**. Si los gobiernos nacionales y de la UE no suprimen las exenciones fiscales a los precios del transporte aéreo, la brecha fiscal aumentará a **47.150 millones de euros en 2025**.
- Más de la mitad (56%) del total de la brecha fiscal europea en 2022 es atribuible a las 15 compañías aéreas más contaminantes de Europa.
- De media, las políticas actuales de tarificación de la aviación a escala de la UE apenas representan el 16% de los ingresos efectivos totales que podrían generarse gravando adecuadamente el sector.
- Poner fin a las exenciones fiscales en 2022 habría ahorrado 34,8 Megatoneladas (Mt) de CO<sub>2</sub>, equivalentes a las emisiones combinadas de las tres mayores aerolíneas emisoras de Europa (Ryanair, Air France y Lufthansa).
- Si se tienen en cuenta los efectos no relacionados con el CO<sub>2</sub> de la aviación, el fin de las exenciones fiscales podría haber ahorrado hasta ~100,4 Mt de CO<sub>2</sub> equivalente. **Esto habría tenido el mismo impacto climático que si todos los conductores alemanes hubieran dejado su coche en el garaje durante un año.**

Las recomendaciones de T&E a los gobiernos europeos son las siguientes:

1. Poner fin a las exenciones injustificadas del impuesto sobre el combustible de los aviones, garantizar que los mercados de carbono cubran todas las emisiones de carbono de las aerolíneas (incluidas las de los vuelos de larga distancia) y aplicar el IVA a todos los billetes de avión.
2. A corto plazo, los Gobiernos nacionales deberían aplicar sus propios impuestos sobre los billetes hasta el nivel necesario para cerrar esta brecha fiscal, en ausencia de estos

---

<sup>1</sup>El transporte aéreo se refiere únicamente a pasajeros. Los vuelos de carga quedan excluidos de este estudio.

cambios. Por término medio, oscilan entre 23 € para un viaje nacional, 51 € para un viaje intraeuropeo y 259 € para los viajes extraeuropeos.

- 3.** Garantizar que parte de los ingresos recaudados se reinviertan en tecnologías limpias, como las energías renovables y la producción de combustibles electrónicos, o en el fomento de modos de transporte alternativos más limpios, como el ferrocarril.