

aviasolutions
A GE Capital Aviation Services Partner

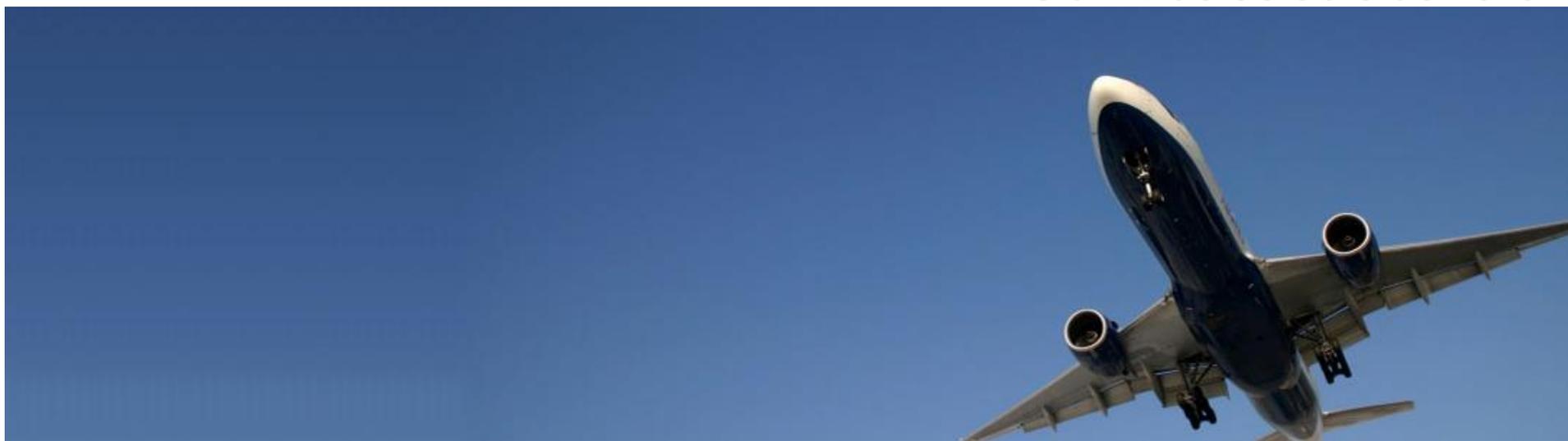


Desarrollo de política aeronáutica nacional para México

Aviación y Desarrollo Sustentable

Presentación sobre la experiencia internacional

18 al 29 de octubre de 2010



- Varios gobiernos han introducido impuestos a los pasajeros para vuelos que salen de aeropuertos locales.
- Descripción de las políticas:**
- *Los impuestos se aplican típicamente en una base por pasajero:*
 - Se pueden aplicar diferentes niveles de impuesto según la longitud del vuelo, la clase de viaje, u otros criterios (p.j., pasajeros en tránsito están exentos del impuesto Aleman a partir de 2011).
 - *Las tasas de los impuestos pueden variar entre los países:*
 - No todos los países europeos aplican este impuesto pero aquellos que sí los tienen establecen precios diferentes.
 - Han surgido distorsiones en el mercado, con aerolíneas que mueven vuelos entre países para evitar el pago.
 - *Los impuestos se han utilizado para recaudar dinero para los gobiernos por razones medioambientales:*
 - Establecer un nivel apropiado en el impuesto a la aviación puede disuadir un elemento de demanda de viajes aéreos y por lo tanto influir sobre el impacto medioambiental de la aviación.
 - Las ganancias que se recaudaron de los impuestos a la aviación típicamente no han sido destinadas específica y transparentemente para usos medioambientales.
 - *Los viajes nacionales suelen verse particularmente impactados:*
 - Los pasajeros nacionales tendrán que pagar el impuesto en ambos extremos de la ruta.
 - Las tarifas nacionales generalmente son más bajas que las internacionales, por lo que el impuesto típicamente representa una proporción más grande del precio del pasaje general.
 - *Resultados mixtos:*
 - Algunos esquemas han aumentado las ganancias de los impuestos y también repercutieron sobre los volúmenes de tráfico, por ejemplo, Irlanda.
 - Sin embargo, en países como el Reino Unido no ha habido un impacto perceptible en el tráfico.
 - En otros países los impuestos a la aviación se introdujeron y luego se abolieron siguiendo influencias políticas y de la industria de la aviación, como por ejemplo los Países Bajos.

Caso de estudio: Reino Unido – El papel blanco del transporte aéreo

- El Papel Blanco del Transporte Aéreo del RU ('ATWP') proporcionó un contexto estratégico para el desarrollo de la capacidad de aeropuerto en el RU durante el período de 2003-2030.
- Utilizó una 'estrategia equilibrada' para estabilizar el impacto positivo de posibilitar la demanda de viajes aéreos (contribución neta a la economía), contra los impactos ambientales de la expansión del aeropuerto.

Descripción de la política:

- *Reconocimiento del deseo de las personas de viajar por aire más lejos y más a menudo:*
 - Creación de previsiones del tráfico nacional para medir la demanda probable en diferentes escenarios.
- *Apoyar la inclusión de la aviación dentro del sistema de comercialización de emisiones de la unión europea lo que significa asimilar los costos ambientales impuestos por la aviación.*
- *Reconocimiento que la capacidad de aeropuerto extra podría ser necesaria para apoyar la prosperidad económica:*
 - El ATWP proporcionó capacidad de aeropuerto nueva o ampliada en ubicaciones identificadas
- *Reducir y minimizar los impactos negativos de los aeropuertos en las comunidades locales y el ambiente:*
 - Políticas explícitas indican que ciertos aeropuertos deberían continuar operando dentro de las capacidades de acuerdo a sus pistas.
 - Permiso para expandir el Heathrow de Londres siempre y cuando se demuestre que se puede cumplir con los estrictos límites ambientales de varios aspectos (ruido de las aeronaves, calidad del aire, uso de transporte público para acceder al aeropuerto).
 - Considerar el uso de modos de acceso de superficie para promover el transporte público para acceder a los aeropuertos y reemplazar el servicio aéreo para sectores cortos.
- *Apoyar la aviación en aeropuertos regionales:*
 - Protección del acceso al Heathrow de Londres (por medio de 'Obligaciones del Sector Público').
 - Fondos de Desarrollo Regional para estimular nuevas rutas aéreas desde aeropuertos regionales.

Caso de estudio: Unión europea – Inclusión de la aviación en el ETS

- Sistema de comercialización de emisiones de gas de efecto invernadero de la unión europea – el esquema ‘cap and trade’ internacional, multi sector más amplio en su clase del mundo.
- Los límites dentro de la unión europea se colocan según el volumen total anual de CO₂ emitido por los sectores industriales incluidos.
- La aviación se unirá al EU ETS en 2012.

Descripción de la política:

- *Alcance:*
 - Todos los vuelos que salen o llegan a aeropuertos de la unión europea.
 - La aspiración de la unión europea de finalmente unirse a los esquemas regionales para crear un mercado global.
- *Volumen de carbono permitido:*
 - 2012: 97% del nivel promedio anual de aviación derivado de las emisiones de CO₂ durante 2004-2006.
 - Esta proporción descenderá con el tiempo.
 - Inicialmente el 85% del carbono permitido será libre, y asignado a compañías basándose en la carga útil histórica por distancia viajada.
 - Sin embargo la proporción de asignaciones libres se reducirá con el tiempo.
 - El 15% restante se subastará a mejores ofertantes.
 - La proporción de asignaciones por subasta aumentará con el tiempo.
 - Las asignaciones no utilizadas se venderán a otras aerolíneas o compañías de otros sectores industriales.
- *Las operaciones de ‘negocios’ se deberán pagar:*
 - EU ETS generará una continua y creciente ‘reducción’ en el volumen de CO₂ emitido por las aerolíneas.
 - Las aerolíneas que emiten más CO₂ deberán comprar un permiso extra.

- **Impacto del impuesto aéreo:** debido a la delicada situación financiera de algunas aerolíneas mexicanas y las bajas generales dentro del mercado mexicano de la aviación, se podría considerar realizar un estudio costo-beneficio de las posibles consecuencias de la introducción del impuesto a la aviación.
- **Política sobre la expansión sostenible de aeropuertos:** equilibrio para ser contundente entre el énfasis en los beneficios económicos y sociales de la continua expansión de la aviación y medidas para asegurar un desarrollo sostenible.
- **Desarrollo de aeropuerto regional:** el crecimiento de la aviación a nivel regional podría promoverse como medio para desarrollar las regiones, así como aliviar las limitaciones de demanda en aeropuertos congestionados.
- **Inclusión de la aviación en el sistema de comercialización de emisiones:** toda política deberá cumplir con los compromisos ambientales y además facilitar el crecimiento proyectado en el sector de la aviación mexicana.