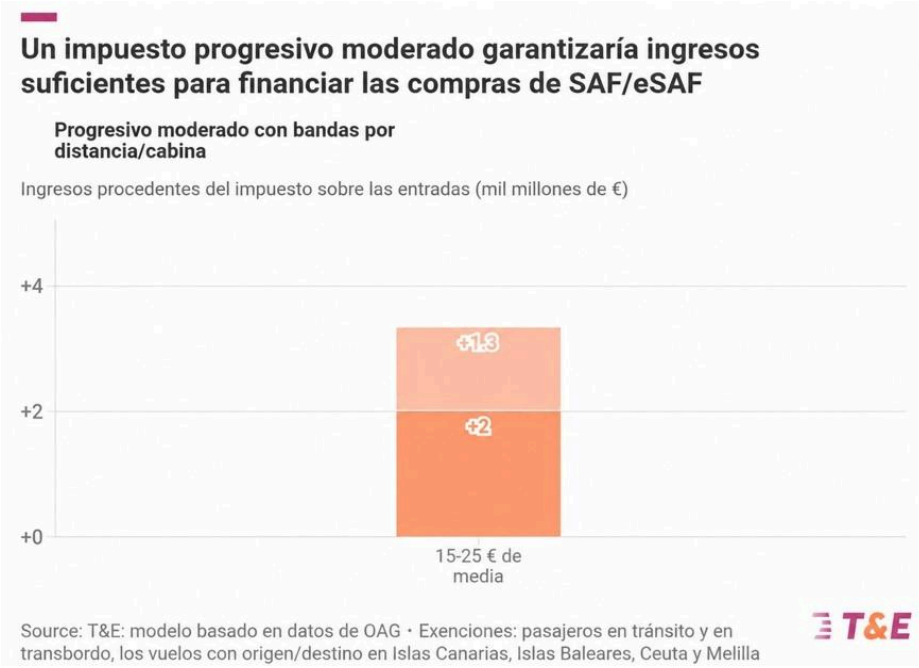
Un modelo de financiación estable podría garantizar la producción de eSAF para descarbonizar la aviación española

Una fiscalidad bien diseñada podría impulsar la financiación de la producción de combustibles sostenibles para la aviación, contribuyendo a alcanzar el objetivo de cero emisiones netas en 2050. En este contexto, España se encuentra entre los países europeos mejor posicionados para liderar la descarbonización del sector aéreo.

Ioan Bucuras, director adjunto en T&E España ha dicho que: "*España reúne unas condiciones extraordinarias de convertirse en uno de los principales productores europeos de combustibles sostenibles de aviación, especialmente de eSAF. Contamos con abundantes recursos renovables, capacidad industrial y proyectos con un enorme potencial, pero para hacerlo realidad necesitamos certeza regulatoria e inversión".*

Durante la ***Jornada para la Aviación Sostenible*** celebrada en Madrid T&E ha presentado una propuesta de fiscalidad para acelerar la producción de combustibles sostenibles para la aviación (eSAF) en España ante la presencia de numerosos agentes del sector aéreo, industria y reguladores.

Actualmente, España carece de un impuesto estatal sobre los billetes de avión comparable al de países como Francia, Alemania o Reino Unido. Esta situación forma parte de una brecha fiscal que T&E estimó en unos 4.600 millones de euros para 2022. Corregirla permitiría aplicar de forma más efectiva el principio de «quien contamina paga» y generar recursos para reducir la dependencia del queroseno fósil.



Con la propuesta de herramienta fiscal se pretende la creación de un impuesto por pasajero, diferenciado por destino y cabina, y destinar una parte de sus ingresos a un mecanismo español de doble subasta para el queroseno sintético renovable (eSAF). La propuesta conecta la recaudación con contratos de suministro capaces de facilitar las primeras inversiones industriales.

La propuesta toma como referencia el modelo de Singapur, que ya ha establecido un gravamen sobre los billetes de avión diferenciado por destino y clase de viaje, cuyos ingresos se destinan específicamente a financiar combustibles sostenibles de aviación (SAF). Este sistema, que canaliza la recaudación a través de un fondo específico, demuestra cómo la fiscalidad aérea puede vincularse directamente a la descarbonización del sector. T&E propone adaptar este enfoque a España, orientando parte de los ingresos a garantizar la financiación y el despegue industrial del queroseno sintético renovable (eSAF).

Según la modelización de T&E, que toma una media de 134 millones de salidas origen-destino de los aeropuertos españoles, con una cuota menor para los viajes cortos en clase turista y una mayor para el largo recorrido y clase business, podría recaudar hasta 2.010 millones de euros al año si generan una cuota media efectiva de 15 €, y 3.350 millones de euros al año con una cuota media efectiva de 25€.

España puede convertir ingresos fiscales en financiación estable del eSAF, para ello T&E hace las siguientes recomendaciones:

1. Crear un gravamen estatal por destino y cabina, destinando parte de la recaudación a la descarbonización de la aviación y eximiendo a los residentes de Canarias, Baleares, Ceuta y Melilla de sus desplazamientos nacionales elegibles.
2. Destinar una parte de los ingresos del impuesto de la aviación a financiar un mecanismo español de doble subasta (DSA) para el eSAF y concretar la contribución de España a la subasta piloto europea
3. Mantener la certidumbre de ReFuelEU, reservar el apoyo público al eSAF renovable y adjudicarlo mediante mecanismos competitivos.

FIN

Notas a los editores:

Declaraciones en video realizadas durante la jornada:

Pablo García-Salmones, Director de Hidrógeno & P2X, RIC Energy: "*Estamos en un momento clave para la producción de combustibles sintéticos. Nosotros aspiramos a que la producción de combustibles sintéticos de aviación esté disponible en 2030, el primer año en el que el mandato Refuel EU para combustibles sintéticos entra en vigor. Para ello estamos solicitando mecanismos que nos permitan avanzar en la financiación. A día de hoy el proyecto se encuentra muy maduro pero lo que falta son contratos de largo plazo que permitan que inversores y financiadores tengan seguridad y certidumbre de ingresos a largo plazo que es el mecanismo al final que hace posible que estos proyectos tomen la decisión final de inversión (FID)"*.

Augustine Krapp, Senior Consultant, WSP España: *"Demorar la transición también tiene un coste y es prolongar la dependencia de combustibles fósiles importados y de materias primas importadas para los combustibles sostenibles de aviación. Y también corremos el riesgo de que no sea Europa sino que sean otras regiones y otros países los que desarrollen tecnologías que la aviación necesita para descarbonizarse"*.

Javier Gándara, Director General de easyJet para el Sur de Europa / Presidente de la Asociación de Líneas Aéreas (ALA): *"La aviación comercial es uno de los sectores que tiene más difícil la descarbonización pero eso no quita que tengamos una hoja de ruta y, de hecho, tenemos el compromiso de tener una emisiones netas zero en 2050*".

Para más información:
Clío Beruete
clio.beruete@transportenvironment.org / (34) 627 901 425