



Miguel Ángel Garrido
Presidente de Garrido Abogados

El IVA en los vuelos en conexión internacional

La tributación de los vuelos en conexión a efectos del IVA viene siendo objeto de controversia desde hace varios años. Hasta la fecha, la Inspección y el Tribunal Económico Administrativo Central (Teac) mantenían una posición y la Dirección General de Tributos mantenía la contraria. Y, recientemente, la Audiencia Nacional en varias sentencias de fechas 12 y 16 de marzo de 2021 ha tomado posición en este asunto alineándose con la Dirección General de Tributos.

En la controversia objeto de este comentario se entiende como vuelo en conexión con vuelos internacionales aquél en el que se expide un único billete que comprende varios vuelos, con un contrato único, y en el que concurre el requisito de inicio en un aeropuerto situado dentro del ámbito territorial del impuesto y finalización en un aeropuerto situado fuera de dicho ámbito territorial, o viceversa. Es decir, aquellos en los que el pasajero situado, por ejemplo, en Vigo desea volar a Nueva York, pero al no existir vuelo directo tiene que realizar escala en Madrid.

La tesis sostenida por la Aeat y el Teac era que el vuelo de conexión (Vigo-Madrid) no se encontraba exento debiendo tributar íntegramente por el IVA. Esta tesis resultaba especialmente distorsionadora para el mercado aéreo pues si ese mismo pasajero realizaba la escala en París (el vuelo Vigo-París-Nueva York), tanto el vuelo de conexión como el vuelo final a Nueva York estaban exentos de IVA.

Bajo esta tesis cada vuelo se analizaba de forma separada a los efectos de analizar la tributación sin considerar la realidad del mercado consistente en que el pasajero no quiere ir ni a Madrid ni a París, sino que quiere desplazarse desde Vigo a Nueva York siendo la escala una mera necesidad técnica y que elegirá realizar la escala en Madrid o en París en función de la combinación precio/duración total del vuelo que le resulte más atractiva.

La posición de la Aeat maximizaba la recaudación de las arcas públicas pero perjudicaba especialmente a las aerolíneas con bases en España ya que les hacía incluir en el precio final a sus clientes un impuesto que no tenían que incorporar



otras compañías aéreas situadas en Europa. Además, esta tesis ni siquiera estaba siendo utilizada por otros Estados Miembros de la UE respecto a compañías con bases en sus territorios. La Audiencia Nacional ha considerado que la tesis sostenida por la Dirección General de los Tributos en su consulta vinculante de 16 de febrero de 2018 es más acertada que la sostenida por la Inspección y la Aeat.

La tesis del Teac se sustentaba en considerar que el vuelo en conexión no era accesorio al vuelo internacional porque no es equiparable que la prestación sea inevitable con que sea accesorio y que la aplicación del criterio cuantitativo no determina un desequilibrio notable de tarifas, que el hecho de que el billete contenga más de un cupón no implica que los vuelos sean inmediatos en el tiempo y por último, porque no se producía una infracción del principio de neutralidad del IVA ni pérdida de competitividad frente a otras compañías porque la pérdida no estaría causada por la tributación del IVA sino por la propia carencia del vuelo directo.

Es una realidad, sin embargo, que un vuelo con escalas o conexiones es relativamente más barato que un vuelo directo allí donde es posible elegir entre ambas alternativas.

¿Por qué? La razón es evidente. La decisión de compra de un billete de avión vendrá determinada por la combinación del factor precio frente a duración total del vuelo; las conexiones incrementan el tiempo total de vuelo por lo que, allí donde exista la capacidad de elegir, el vuelo sin escalas tenderá a ser más caro que el vuelo con conexiones. Aún más, la distorsión efectiva se producía por la discriminación que la tesis administrativa suponía respecto a las bases aéreas situadas en territorio español frente a las situadas en otro Estado. Como hemos indicado, bajo la tesis administrativa un vuelo a Nueva York con escala en París no incluye IVA en ningún trayecto mientras que si la escala se hacía en Madrid o en Barcelona el vuelo interior en conexión sí incluía IVA. Y ello, aunque el pasajero no pisara realmente estas ciudades pues se limitaba a conmutar de un vuelo a otro en el menor tiempo posible. Sin embargo, la Audiencia Nacional y la Dirección General de Tributos consideran que estamos ante una única prestación de servicios amparada en un único título de transporte tal y como se deduce del Convenio de Montreal, de 28 de mayo de 1999, para la unificación de ciertas reglas para el Transporte Aéreo Internacional.

Los principales elementos que se tomaron en consideración para considerar que nos encontramos ante una prestación de servicios única fueron que el precio del servicio de transporte es único, no desagregándose por cada uno de los vuelos que componen el transporte contratado y que en los vuelos con escala, y salvo excepciones impuestas por las autoridades competentes por motivos de seguridad, las compañías aéreas no devuelven a los pasajeros el equipaje facturado en la escala de conexión, sino que lo hacen al llegar al aeropuerto de destino del servicio de transporte. Otro factor relevante considerado fue que el Reglamento (CE) n° 261/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de febrero de 2004, por el que se establecen normas comunes sobre compensación y asistencia a los pasajeros aéreos en caso de denegación de embarque y de cancelación o gran retraso de los vuelos, toma en consideración el destino correspondiente al último vuelo a los efectos de calcular las compensaciones allí reguladas, con independencia de los puntos intermedios que pudieran aparecer en el billete.

En definitiva, la Audiencia Nacional se ha posicionado en contra de la Inspección de forma considerando exentos los vuelos contratados como meras conexiones de un vuelo final internacional cuando la contratación de ambos se realice de forma única. Esta tesis sin duda, favorece la competitividad de los aeropuertos españoles frente a la tesis recaudatoria de la Aeat que perjudicaba a las compañías con base en España frente a sus competidoras.



■

La Aeat maximizaba la recaudación de las arcas públicas, pero perjudicaba a las aerolíneas con bases en España

■