



COMILLAS
UNIVERSIDAD PONTIFICIA

ICAI

ICADE

CIHS

FACULTAD DE DERECHO

**BORRADOR: EL MARCO FISCAL DE LA GRAN EMPRESA
(CASO PRÁCTICO)**

Autor: María Rey Trancho

5ª Curso del Doble Grado en Derecho y Business Analytics

Área de Derecho Fiscal

Tutor: D. Antonio Palou Bretones

Madrid

31 de Enero 2025

ÍNDICE

CAPÍTULO I. INTRODUCCIÓN

CAPÍTULO II. ACTIVIDADES DESARROLLADAS CON EL TUTOR

CAPÍTULO III. CRONOGRAMA

1. PLANIFICACIÓN INICIAL
2. PLANIFICACIÓN FUTURA

CAPÍTULO IV. SÍNTESIS DEL TRABAJO DE FIN DE GRADO

1. OBJETIVO DEL TRABAJO
2. INTERÉS DEL TEMA TRATADO
3. ESTRUCTURA DEL TRABAJO

CAPÍTULO V. SÍNTESIS DE LOS PUNTOS DESARROLLADOS HASTA LA FECHA

CAPÍTULO VI. FUENTES CONSULTADAS DEL TRABAJO DE FIN DE GRADO

CAPÍTULO I. INTRODUCCIÓN

Este Trabajo de Fin de Grado tiene como objeto el análisis en profundidad de la Fiscalidad de la Gran Empresa, particularmente del sector aéreo. La complejidad del asunto es evidente puesto que entran en juego tanto normas tributarias a nivel nacional como internacional. Es por eso, que para la redacción de este trabajo ha resultado fundamental un trabajo exhaustivo de investigación de gran envergadura, en la cual se ha consultado un gran volumen de literatura tanto normativa como doctrinal. Empezando por un nivel más general, a lo largo del desarrollo del trabajo se ha ido profundizando en los aspectos más relevantes normatividad fiscal vigente tanto a nivel nacional como internacional.

Sumado a la complejidad del tema tratado, ha resultado desafiante la planificación y la disciplina para el desarrollo de este trabajo. Esto es así dado que han entrado en juego factores externos como la realización de otro Trabajo de Fin de Grado paralelamente, estar realizando un programa de intercambio en otro país y la realización de prácticas curriculares a jornada completa. Ha supuesto un verdadero reto el tratar de compaginar todas estas actividades y sacar adelante este trabajo. Por ello, como se detalla más adelante, ha sido imprescindible la realización de un cronograma en el cual, desde el primer momento, ha servido de guía y de comprobación de progreso.

Una vez analizada la normativa fiscal vigente, aplicable a la gran empresa, dentro del sector aéreo, se ha procedido a subsumir la referida normativa a un caso práctico concreto de start-up de una compañía aérea. La metodología en la cual se basa el presente Trabajo de Fin de Grado es tanto deductiva como transversal. Por un lado, su carácter deductivo implica la subsunción de un conjunto de normas tributarias generales aplicables al sector del transporte aéreo a un supuesto práctico, desarrollando su aplicación concreta y procediendo a su calificación. Por otro lado, la transversalidad del trabajo permite una revisión exhaustiva de la fiscalidad de la gran empresa en su conjunto, con especial énfasis en el campo de las entidades del sector aeronáutico internacional.

En definitiva, la elaboración de este trabajo ha sido realmente compleja, pero ha sido posible gracias a la organización, el esfuerzo, el rigor académico y la perseverancia.

CAPÍTULO II. ACTIVIDADES DESARROLLADAS CON EL TUTOR

La figura del tutor ha sido muy relevante en la elaboración del Trabajo de Fin de Grado. Por un lado ha permitido estar constantemente en contacto con una figura con un amplio conocimiento sobre el tema, sin el cual no hubiera sido posible abordar un tema de semejante complejidad como es este.

En mi caso me ha prestado un gran apoyo en varios aspectos de la realización del trabajo. Por un lado me ha ayudado a la hora de estructurar el trabajo y me ha ido indicando la metodología aplicable a cada etapa del mismo. Resultaba realmente abrumador hacer frente a un tema de tal envergadura. Desde el primer momento, el tutor me ha indicado el propósito final del trabajo así como y me ha ido guiando por cada etapa de este. Asimismo, ha sido fundamental el fijar un cronograma de cara a planificarse con antelación y tener un orden que seguir con el fin de no llegar tarde a ninguna de las entregas y asegurar que el trabajo realizado cumplía con los objetivos preliminarmente fijados.

Además de los plazos de entrega de los borradores, el cronograma también incorporaba fechas en las que mantener reuniones con el fin de ir comprobando el progreso del trabajo y solucionar cualquier duda o impedimento que pudiera surgir. En mi caso, tales reuniones han sido de gran importancia. El primer cuatrimestre he estado estudiando de intercambio en París, y ha sido verdaderamente un desafío el compaginar el estudio de las asignaturas en Francia, con un modelo de aprendizaje muy distinto al existente en ICADE, con el desarrollo del Trabajo de Fin de Grado y el limitado acceso a fuentes necesarias para la primera fase de investigación exhaustiva que requería el trabajo.

Con total seguridad las reuniones a través de la plataforma de teams con el tutor van a seguir siendo de vital importancia ahora en las últimas etapas de desarrollo del trabajo. Adicionalmente, aunque ya he finalizado el periodo de intercambio en París, ahora he comenzado unas prácticas curriculares a tiempo completo lo cual va a volver a ser un desafío, teniendo menos horas para dedicar a la realización del trabajo y para poder reunirme con el tutor a solucionar dudas.

Por otro lado, el tutor ha compartido conmigo bastante material de estudio y fuentes bibliográficas que eran relevantes para el objeto de estudio. En esa primera fase del trabajo, me resultó verdaderamente complicado buscar fuentes de rigor académico que aplicaran al tema objeto de estudio y aportarán información relevante al caso. Si bien es cierto que en la universidad hemos estudiado los diferentes impuestos en el sistema tributario español, este trabajo va mucho más allá, siendo realmente desafiante obtener una bibliografía abundante y

sólida. Además, en una materia como es el derecho tributario, donde se exige un alto nivel de detalle y rigor la necesidad de una correcta bibliografía se acentuaba.

Por último, estar constantemente en contacto, y recibir periódicamente las notas y correcciones del tutor sobre los borradores que voy elaborando a lo largo del tiempo ha contribuido muy positivamente al desarrollo del trabajo. Tener disponible esta retroalimentación continua a lo largo de este tiempo ha guiado el proceso de mejora del trabajo mediante el fortalecimiento de los argumentos del trabajo, la clarificación de algunos aspectos y la matización de ideas.

CAPÍTULO III. CRONOGRAMA

1. PLANIFICACIÓN INICIAL

Todas las fases del proceso de desarrollo de este Trabajo de Fin de Grado, ha sido planificado y estructurado para asegurar el cumplimiento de todos los requisitos y entregar un trabajo bien elaborado. En la fase inicial, llevada a cabo en el mes de noviembre, fue dedicada a la planificación del trabajo y la revisión bibliográfica para establecer de manera precisa los objetivos y el alcance de mi investigación, así como determinar las principales hipótesis que guiarán mi análisis. Paralelamente, se realizó una revisión exhaustiva de la bibliografía disponible, consultando textos sobre derecho tributario, normativa fiscal y mercantil aplicable a las grandes empresas, fuentes específicas del sector aéreo, los convenios internacionales de doble imposición y la normativa sobre tasas aeroportuarias.

A principios del mes de diciembre, comenzó el desarrollo del marco teórico, analizando el concepto de gran empresa y las características tributarias que la definen, así como el estudio de los impuestos clave: Impuesto sobre Sociedades, Impuesto sobre el Valor Añadido e Impuesto sobre la Renta de No Residentes. También se desarrolló el contenido referente a los Convenios Internacionales de Doble Imposición.

A finales del mes de diciembre y aprovechando las vacaciones de navidad, se realizó un avance notable en el Trabajo de Fin de Grado. Entre los apartados desarrollados se encuentran el análisis comparativo entre la fiscalidad del sector aéreo y la de otros sectores, las políticas fiscales internacionales aplicables a las rutas aéreas internacionales y las tasas y costes particulares de las aerolíneas.

A principios de enero, tras haber dado por concluida toda la parte teórica se puso el foco en el desarrollo del caso práctico, que tiene por objeto ilustrar las implicaciones fiscales para una aerolínea ficticia. Se definió el perfil de dicha empresa y sus cuentas anuales tomando como ejemplo una start up del sector aéreo, incluyendo su estructura accionarial, residencia fiscal en España y distribución de beneficios. Sobre dicha base ficticia se realizaron cálculos detallados de los impuestos aplicables IS, IVA, IRNR, y se simularon los efectos de la distribución de dividendos en los estados financieros de la aerolínea, con especial atención a los accionistas de diferentes países.

2. PLANIFICACIÓN FUTURA

Tras la entrega del presente borrador, las tareas a desarrollar se enfocan sobre todo en la redacción de las conclusiones finales del trabajo, donde se pretende sintetizar los hallazgos y la información obtenida a lo largo de toda la investigación. A este respecto resulta especialmente relevante la conclusión que pone en comparación el marco tributario del sector aéreo y otros sectores. Esta fase es de gran importancia pues sintetiza las principales ideas del trabajo y sirve como comprobante del cumplimiento de los objetivos planteados al inicio.

Por último, en febrero tendrá lugar la fase de revisión y edición del TFG. El contenido del trabajo será minuciosamente analizado de principio a fin para asegurar que el texto sea coherente y fluido, que todas las citas y referencias bibliográficas estén correctamente formateadas, que no haya errores ortográficos ni gramaticales y de que el estilo sea el adecuado para el nivel de rigor académico exigido.

CAPÍTULO IV. SÍNTESIS DEL TRABAJO DE FIN DE GRADO

1. OBJETIVO DEL TRABAJO

El Trabajo Fin de Grado tiene como objetivo realizar un análisis en profundidad de la dinámica fiscal de una gran empresa incardinada en el sector del transporte aéreo, en su ámbito operativo tanto a nivel nacional como internacional. A tal fin, se tomará como marco de referencia una empresa cuya residencia fiscal se halle en territorio español y cuya estructura de participación incluye tanto a socios nacionales como extranjeros.

El desarrollo de actividad comercial de la gran empresa conlleva la aplicación práctica de cuatro escenarios tributarios: 1) el Impuesto sobre Sociedades; 2) el Impuesto que grava las Rentas de los No Residentes; 3) los Convenios para evitar la Doble Imposición Internacional y 4) el Impuesto sobre el Valor Añadido. Todos estos escenarios integrados y reflejados en el correspondiente Balance de Situación, en la Cuenta de Pérdidas y Ganancias de la empresa y en el Estado de Flujos de Efectivo, proporcionando una visión global de la gestión fiscal de la entidad.

En definitiva, el presente Trabajo de Fin de Grado tiene como finalidad principal demostrar como la fiscalidad del sector del transporte aéreo presenta características únicas en comparación con otros sectores empresariales. Mediante el análisis de cómo impuestos y regulaciones específicas, como las exenciones del IVA en vuelos internacionales, las tasas aeroportuarias y los convenios internacionales, impactan la carga tributaria de las aerolíneas, se concluirá la singularidad del régimen fiscal al que están sometidas las grandes empresas del citado sector.

Como complemento al análisis cualitativo de la cuestión, a través de un caso práctico, se examinarán las restricciones fiscales internacionales y los costes adicionales propios del sector aéreo. Quedará evidente el contraste con la flexibilidad fiscal propia de otros sectores, con el fin de evidenciar las complejidades y particularidades fiscales que configuran la operativa de una compañía aérea en un contexto globalizado.

2. INTERÉS DEL TEMA TRATADO

A nivel global, el sector aéreo ha sido uno de los más afectados por las restricciones de movilidad impuestas durante la reciente crisis sanitaria, resultando en una drástica caída de la demanda del sector. No obstante, como consecuencia de la paulatina mejora de la situación y la reactivación del turismo, las compañías aéreas se encuentran ante un gran desafío: mitigar los costes derivados de una estructura fiscal poco flexible.

A diferencia de industrias como la tecnológica o la financiera, que gozan de marcos fiscales notablemente más flexibles, así como de incentivos fiscales específicos, el sector aéreo se enfrenta a un régimen fiscal caracterizado por su rigidez normativa. En tiempos de incertidumbre económica, acompañados de una demanda de pasajeros muy volátil, la citada rigidez normativa supone una situación de vulnerabilidad y que permite muy poca capacidad

de maniobra para las aerolíneas al carecer de esa flexibilidad para adaptarse con agilidad a los cambios económicos como sí lo hacen otras industrias que disponen de marcos fiscales más adaptables.

A este respecto, resulta de especial interés el análisis del impacto que tienen las políticas fiscales tanto a nivel nacional como internacional en la competitividad de las aerolíneas así como en la búsqueda de rentabilidades mientras hacen frente a una fuerte presión financiera. Cobra especial relevancia la comprensión de la fiscalidad en este sector que permite a las aerolíneas ajustarse con mayor rapidez a la nueva normalidad, mientras simultáneamente se promueve una recuperación más acelerada a nivel global del sector turístico.

Más concretamente, a nivel global, las grandes entidades del sector aéreo operan en un entorno en el cual entran en juego numerosas jurisdicciones, donde la mínima diferencia en los regímenes fiscales de cada país se convierte en un factor determinante para su posicionamiento en el sector.

La combinación de los elevados impuestos sobre el combustible, las tarifas aeroportuarias, así como las tasas que gravan la actividad aérea entre otros, suponen una carga tributaria considerable para las aerolíneas. En definitiva, su margen de beneficios puede verse notablemente disminuido si no se realiza una correcta y eficiente gestión de estos costes.

En este contexto, un estudio en profundidad del impacto que tienen las restricciones fiscales tanto a nivel nacional como internacional en la operativa de las entidades del sector aéreo permite identificar oportunidades que mitiguen la carga tributaria que están obligadas a soportar, facilitando una mayor estabilidad y previsibilidad en su operativa a nivel global, proporcionando un entorno mucho más favorable para el crecimiento del sector.

3. ESTRUCTURA DEL TRABAJO

La estructura de este Trabajo de Fin de Grado está diseñada con el fin de abordar y exponer de manera exhaustiva y clara los aspectos más relevantes de la fiscalidad aplicable a la Gran Empresa en el sector aéreo.

En primer lugar, la introducción del trabajo, una vez fijada la metodología aplicable, presenta los objetivos del mismo y la importancia del tema, que conjuntamente proporcionan al lector una visión general de la problemática fiscal que se abordará a lo largo del estudio.

El segundo bloque, titulado “Definición y Marco Legal de la Gran Empresa”, profundiza en el marco tributario a nivel nacional e internacional aplicables a la Gran Empresa y en la forma en que las aerolíneas se definen como empresas de carácter global, considerando tanto su estructura accionarial como su objeto social.

En el siguiente bloque, “Fiscalidad Aplicable a la Gran Empresa”, se analiza la fiscalidad concreta de las entidades del sector aéreo desglosando los impuestos clave: el Impuesto sobre Actividades Económicas, el Impuesto sobre Sociedades, el Impuesto sobre el Valor Añadido y el Impuesto sobre la Renta de No Residentes. Se realizan matices sobre las exenciones fiscales, los Convenios de Doble Imposición y los acuerdos marco de la OCDE en lo referente a la tributación internacional de las aerolíneas.

Finalmente, se presenta un caso práctico que simula la tributación real de una compañía aérea. Concretamente se analiza su estructura fiscal, la composición de sus cuentas anuales y la aplicación práctica de los impuestos a los que .

El trabajo culmina con las conclusiones, donde se sintetizan los principales hallazgos y se comparan las implicaciones fiscales del sector aéreo con otros sectores, abordando también el impacto de las tasas y costes adicionales en la rentabilidad de las aerolíneas.

CAPÍTULO V. SÍNTESIS DE LOS PUNTOS DESARROLLADOS HASTA LA FECHA

Atendiendo a la planificación del cronograma, hasta el presente instante se han llevado a cabo dos partes fundamentales del trabajo de investigación.

Por un lado, se ha realizado una investigación exhaustiva de todas las **fuentes** necesarias para la realización de un trabajo de estricto rigor académico en cumplimiento de los más altos estándares académicos. Este proceso ha requerido una cantidad significativa de horas ya que era completamente necesario de cara a establecer una base sólida y fiable a partir de la cual el trabajo se elaboraría. En el siguiente capítulo VI, se desarrollan con mayor profundidad todos los tipos de **fuentes específicas** consultadas, indicando para cada una de ellas el valor que aportan al trabajo en su conjunto.

Por otro lado, una vez concluido el trabajo de investigación, se ha completado el marco teórico que, dentro de un contexto jurídico mercantil, es el que engloba el tratamiento fiscal de la gran empresa dentro del sector aeronáutico en el contexto de la Unión Europea. Todo

ello con el fin de servir como sustento para el posterior desarrollo de la parte práctica del trabajo. En esta parte del trabajo aporta un profundo entendimiento de la legislación fiscal aplicable a la gran empresa dentro del sector aeronáutico y clarifica el contexto en el que se haya incardinada identificando las particularidades y retos específicos a las que hacen frente en cuanto a la gestión de impuestos, incentivos fiscales y normativa internacional.

Con ello se pretende asegurar que la parte práctica que se desarrollará con posterioridad no sea una mera aplicación de conceptos, sino que aporte una extensión lógica y bien fundamentada de todo aquello que se ha venido estudiando a nivel teórico, garantizado cierta coherencia y profundidad en el contexto global del trabajo. El capítulo 5, apartado 3 del Trabajo de Fin de Grado, es donde se proporciona una visión más detallada de todos los aspectos que vienen incluidos en esta parte concreta del trabajo, especificando en qué consiste cada uno de los apartados.

Ambas partes del trabajo, la investigación y el marco teórico, cobran sentido al abordar el verdadero objetivo del trabajo: la aplicación práctica de la fiscalidad de la gran empresa a una entidad ficticia, que, aunque se trata de un supuesto de naturaleza más simple que lo que se hallaría en la vida real, permite realizar un profundo estudio de los impuestos más relevantes a los que está sometida una aerolínea. En definitiva, permite evaluar la aplicación práctica de los tributos de una forma estructurada además de facilitar la interacción entre la teoría y su implementación en un contexto real.

CAPÍTULO VI. FUENTES CONSULTADAS DEL TRABAJO DE FIN DE GRADO

Con la finalidad de redactar un Trabajo de Fin de Grado que realice un análisis exhaustivo del marco fiscal aplicable a una gran empresa del sector aéreo, resulta imprescindible recurrir a un gran abanico de fuentes, entre las que se encuentran fuentes normativas, legislación internacional, manuales y obras especializadas en la fiscalidad de la gran empresa, resoluciones y consultas de la Agencia Tributaria, y fuentes de información secundarias.

En primer lugar, se han consultado varias **leyes tributarias** reguladoras de los aspectos clave de la fiscalidad empresarial en general. Entre ellas destacan la Ley 58/2003, de 17 de diciembre, General Tributaria (LGT), la Ley 27/2014 del Impuesto sobre Sociedades, la Ley 37/1992 del Impuesto sobre el Valor Añadido y el Real Decreto Legislativo 5/2004 que aprueba el Texto Refundido de la Ley del Impuesto sobre la Renta de No Residentes, las

cuales han sido fundamentales para comprender el marco legal que afecta a las operaciones fiscales y tributarias en el contexto empresarial a nivel nacional, concretamente en el sector aeronáutico.

Adicionalmente, se han consultado diversos convenios internacionales que España ha suscrito para evitar la doble imposición con otros Estados (**CDII**). Más concretamente, resultan relevantes para el caso concreto el Convenio entre el Reino de España y los Estados Unidos de América firmado en 1990, y el Convenio entre el Reino de España y la República Federal de Alemania firmado en 2011, los cuales desarrollan el tratamiento fiscal de los ingresos procedentes de actividades transnacionales acontecidas entre las personas de uno, o de ambos Estados contratantes. También se revisaron documentos internacionales como el Modelo de Convenio Tributario de la OCDE, el cual ofrece directrices principalmente sobre los precios de transferencia y estrategias para evitar la evasión fiscal.

En segundo lugar, se han utilizado numerosas **consultas vinculantes de la Agencia Tributaria** y **resoluciones del Tribunal Económico-Administrativo Central** a fin de clarificar el tratamiento fiscal de algún supuesto concreto y la interpretación administrativa de alguna norma. Entre las más relevantes se incluyen las consultas nº 443/2002 y V2399/2018 de la Dirección General de Tributos y la resolución sobre leasing financiero publicada en 2022 por el TEAC. Estos documentos han resultado imprescindibles para la correcta interpretación y aplicación de las normativas fiscales en situaciones que podían ser controvertidas, como el tratamiento fiscal del leasing o los mecanismos de exención del IVA en vuelos internacionales.

En tercer lugar, se ha consultado doctrina especializada que figura en tanto manuales como momentos que abordan la fiscalidad de la gran empresa, como el Manual de Fiscalidad Empresarial de Martín Queralt, el Manual de Derecho Financiero y Tributario de Pérez Royo, el Manual de Fiscalidad del Sector Aéreo en España redactado por **Deloitte Touche Tohmatsu** y el escrito de las Implicaciones Fiscales del Transporte Internacional elaborado por **KPMG**. Estas obras han permitido realizar un análisis en mayor profundidad de los aspectos más técnicos y complejos del marco fiscal, especialmente en el ámbito del transporte internacional y el sector aeronáutico, cubriendo cuestiones relacionadas con las tasas aeroportuarias, el régimen fiscal del leasing y las implicaciones fiscales de las transacciones transfronterizas.

En cuarto lugar, fue especialmente relevante para el desarrollo del trabajo la consulta de artículos doctrinales y trabajos académicos sobre fiscalidad y aspectos internacionales. Proporcionaron un entendimiento completo sobre el impacto de la fiscalidad en las aerolíneas. Se recurrió a varias plataformas de investigación como **Google Scholar**, donde se accedió a estudios y trabajos de rigor académico que previamente habían abordado el análisis de la fiscalidad de la gran empresa del sector aeronáutico y los efectos que las normativas internacionales tenían en la tributación del transporte aéreo.

En quinto y último lugar, el trabajo de investigación se complementó con la revisión de **documentos normativos internacionales** como el Convenio de Montreal y diversas directivas de la Unión Europea que afectan al sector aéreo, como la Directiva 2006/112/CE sobre el Impuesto sobre el Valor Añadido y las Regulaciones del Sistema de Comercio de Emisiones para la Aviación. Aunque el trabajo no tuviese como objeto las regulaciones fiscales dentro de las políticas medioambientales y de sostenibilidad, estos documentos han sido de vital importancia para aportar un contexto más preciso de la motivación tras algunos tributos que tienen impacto en este sector.

En definitiva, el conjunto global de fuentes que han sido objeto de análisis para la elaboración de este Trabajo de Fin de Grado ha proporcionado un marco normativo, doctrinal y jurisprudencial robusto. Esto ha permitido un desarrollo del trabajo con una visión completa, amplia y actualizada de los aspectos fiscales y tributarios en el contexto de la gran empresa, con un énfasis particular en el sector aeronáutico y el transporte internacional.

Al presente informe, se adjunta en Anexo el borrador del Trabajo de Fin de Grado desarrollado hasta la fecha 31 de enero de 2025, quedando por completar los apartados que se resaltan en rojo.



FACULTAD DE DERECHO

**ANEXO : EL MARCO FISCAL DE LA GRAN EMPRESA
(CASO PRÁCTICO)**

Autor: María Rey Trancho

5ª Curso del Doble Grado en Derecho y Business Analytics

Área de Derecho Fiscal

Tutor: D. Antonio Palou Bretones

Madrid
31 de Enero 2025

ÍNDICE

CAPÍTULO I. ÍNDICE DE ABREVIATURAS

CAPÍTULO II. INTRODUCCIÓN A LA CUESTIÓN

CAPÍTULO III. DEFINICIÓN Y MARCO LEGAL DE LA GRAN EMPRESA

1. LAS OBLIGACIONES TRIBUTARIAS NACIONALES E INTERNACIONALES.
2. REFERENCIAS EN DERECHO MERCANTIL Y NORMATIVA ESPECIALIZADA.
3. ALCANCE EN EL MERCADO NACIONAL E INTERNACIONAL: ESTRUCTURA DE SOCIOS Y OBJETO SOCIAL.
4. CARACTERIZACIÓN DE LA COMPAÑÍA AÉREA COMO EMPRESA A NIVEL NACIONAL E INTERNACIONAL.

CAPÍTULO IV. FISCALIDAD APLICABLE A LA GRAN EMPRESA

1. IMPUESTO SOBRE ACTIVIDADES ECONÓMICAS.
2. IMPUESTO SOBRE SOCIEDADES.
3. IMPUESTO SOBRE EL VALOR AÑADIDO.
 - 3.1. **La regla de la Prorrata General.**
 - 3.2. **Ejemplo práctico de aplicación de la regla de la Prorrata General en el sector del transporte aéreo**
 - 3.3. **Exenciones plenas y no plenas en la Gran Empresa.**
4. IMPUESTO SOBRE LA RENTA DE NO RESIDENTES
 - 4.1. **Diferenciación entre los Socios Residentes en la UE y en Terceros Países.**
 - 4.1.1. *La Directiva de la UE sobre la Distribución de Dividendos.*
 - 4.1.2. *Colisión entre la Directiva de la UE y el CDII.*
 - 4.2. **Implicaciones en la Distribución de Dividendos a un Socio de un Tercer País.**

5. CONVENIOS DE DOBLE IMPOSICIÓN Y TRATADOS BILATERALES.
6. ACUERDOS MARCO DE LA OCDE.

CAPÍTULO V. DESARROLLO COMPARATIVO Y CASUÍSTICA DEL SECTOR AÉREO

1. FISCALIDAD DEL SECTOR AÉREO EN RELACIÓN CON OTROS SECTORES.
2. ANÁLISIS DE POLÍTICAS FISCALES INTERNACIONALES.
3. TASAS Y COSTES ESPECÍFICOS DE LAS AEROLÍNEAS.
 - 3.1. **Costes operativos y tasas aeroportuarias.**
 - 3.2. **Tasas de navegación aérea.**
 - 3.3. **Costes asociados a la seguridad y políticas regulatorias.**
 - 3.4. **Impuestos aplicados al transporte aéreo.**

CAPÍTULO VI. OPTIMIZACIÓN FISCAL Y ESTRATEGIAS INTERNACIONALES DE LAS COMPAÑÍAS AÉREAS

1. ESTRATEGIAS DE PLANIFICACIÓN FISCAL EN EL SECTOR AÉREO.
2. GESTIÓN DE CRÉDITOS FISCALES Y DEDUCCIONES.
3. ADAPTACIÓN A ENTORNOS REGULATORIOS CAMBIANTES.

CAPÍTULO VII. CASO PRÁCTICO DE TRIBUTACIÓN EN UNA COMPAÑÍA AÉREA

1. ESTRUCTURA Y RESIDENCIA FISCAL EN ESPAÑA.
2. COMPOSICIÓN ACCIONARIAL Y PARTICIPACIÓN EXTRANJERA.
3. CUENTAS ANUALES.
 - 3.1. **Balance de situación.**
 - 3.2. **Cuenta de pérdidas y ganancias.**
 - 3.3. **Estado de flujos de efectivo.**

4. CÁLCULO DEL IMPUESTO DE SOCIEDADES DEL AÑO 2023.
5. CÁLCULO DEL IMPUESTO SOBRE EL VALOR AÑADIDO DE AÑO 2024.
6. REPARTO DE BENEFICIOS DEL AÑO 2023.
7. IMPUESTO DE LA RENTA A LOS NO RESIDENTES.

CAPÍTULO VIII. CONCLUSIONES

1. FISCALIDAD DEL TRANSPORTE AÉREO FRENTE A OTROS SECTORES EMPRESARIALES.
2. POLÍTICA INTERNACIONAL Y RESTRICCIONES FISCALES EN EL TRANSPORTE AÉREO.
3. IMPACTO DE LAS TASAS Y COSTES ADICIONALES EN LA RENTABILIDAD Y FISCALIDAD.

CAPÍTULO IX. BIBLIOGRAFÍAS Y REFERENCIAS

1. MANUALES Y OBRAS ESPECIALIZADAS EN FISCALIDAD DE LA GRAN EMPRESA.
2. CONSULTAS DE LA AEAT Y RESOLUCIONES DEL TEAC APLICABLES.
3. FUENTES NORMATIVAS Y DOCUMENTOS INTERNACIONALES.
4. FUENTES COMPLEMENTARIAS: INFORMES Y ARTÍCULOS DIGITALES.

CAPÍTULO X. ÍNDICE DE TABLAS Y ABREVIATURAS

1. ÍNDICE DE TABLAS.
2. ÍNDICE DE ABREVIATURAS.

CAPÍTULO IX. ANEXOS

1. ESTADOS FINANCIEROS PROYECTADOS: REPRESENTACIÓN GRÁFICA O DEL BALANCE, CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS, Y CAJA DE FLUJOS DE EFECTIVO.

2. EJEMPLOS DE CÁLCULO DE IMPUESTOS: SIMULACIONES DE CÓMO SE CALCULAN EL IS, EL IRNR Y OTROS IMPUESTOS APLICABLES A AIR EUROPA EN DIFERENTES ESCENARIOS.
3. CONVENIOS DE DOBLE IMPOSICIÓN: EXTRACTOS DE LOS CONVENIOS CON ALEMANIA Y EE. UU. CON RELEVANCIA PARA EL CASO.

CAPÍTULO I. ÍNDICE DE ABREVIATURAS

AAC: Alton Aviation Consultancy

ACI: Consejo Internacional de Aeropuertos

AENA: Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea

AEAT: Agencia Estatal de Administración Tributaria

BEPS: Base Imponible y el Traslado de Beneficios (Base Erosion and Profit Shifting)

BOE: Boletín Oficial del Estado

CDII: Convenio para Evitar la Doble Imposición Internacional

CEE: Comunidad Económica Europea

COVID-19: SRAS-CoV-2

DGT: Dirección General de Tributos

EASA: European Union Aviation Safety Agency

ERD: Empresa de Reducida Dimensión

ETS: Emissions Trading System

EUR: Euros

EURIBOR: Tipo Europeo de Oferta Interbancaria (Euro Interbank Offered Rate)

IA: Inteligencia Artificial

IAE: Impuesto sobre Actividades Económicas

IATA: Asociación de Transporte Aéreo Internacional

ICAO: Organización de Aviación Civil Internacional

I+D+i: Investigación, Desarrollo e Innovación Tecnológica

IRNR: Impuesto sobre la Renta de los No Residentes

IRPF: Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas

IS: Impuesto sobre Sociedades

IVA: Impuesto sobre el Valor Añadido

LIS: Ley 27/2014, de 27 de noviembre, del Impuesto sobre Sociedades

LIVA: Ley 27/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido

MCOCDE: Modelo de Convenio de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos

OCDE: Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos

PGC: Plan General de Contabilidad

RAE: Real Academia Española

SAN: Sentencia de la Audiencia Nacional

SAF: Sustainable Aviation Fuel

SII: Suministro Inmediato de Información

STS: Sentencia del Tribunal Supremo

TEAC: Tribunal Económico-Administrativo Central

TFG: Trabajo de Fin de Grado

TJUE: Tribunal de Justicia de la Unión Europea

TRLRHL: Texto Refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales

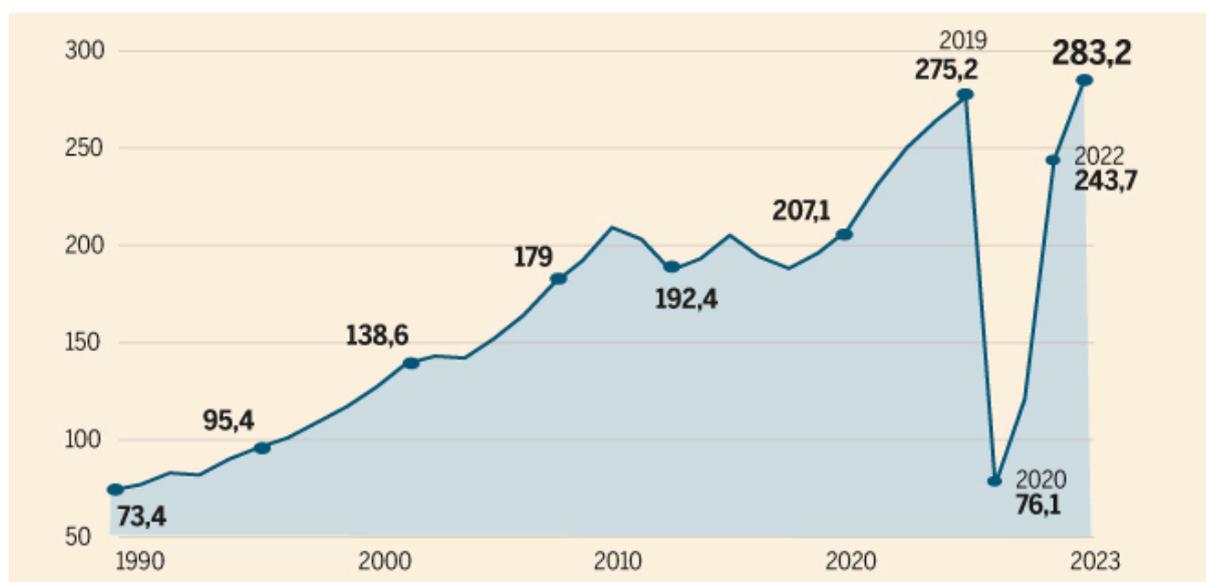
TRLIRNR: Real Decreto Legislativo 5/2004, de 5 de marzo, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Impuesto sobre la Renta de no Residentes

UE: Unión Europea

CAPÍTULO II. INTRODUCCIÓN A LA CUESTIÓN

A nivel global, el sector aéreo ha sido uno de los más afectados por las restricciones de movilidad impuestas durante la reciente crisis sanitaria, resultando en una drástica caída de la demanda del sector. Una disminución significativa en los ingresos de las aerolíneas fue la consecuencia de una notable reducción en los vuelos y la cancelación de innumerables rutas tanto a nivel nacional, como internacional.

Gráfico 1: Evolución de los viajeros en los aeropuertos españoles (en millones de pasajeros).



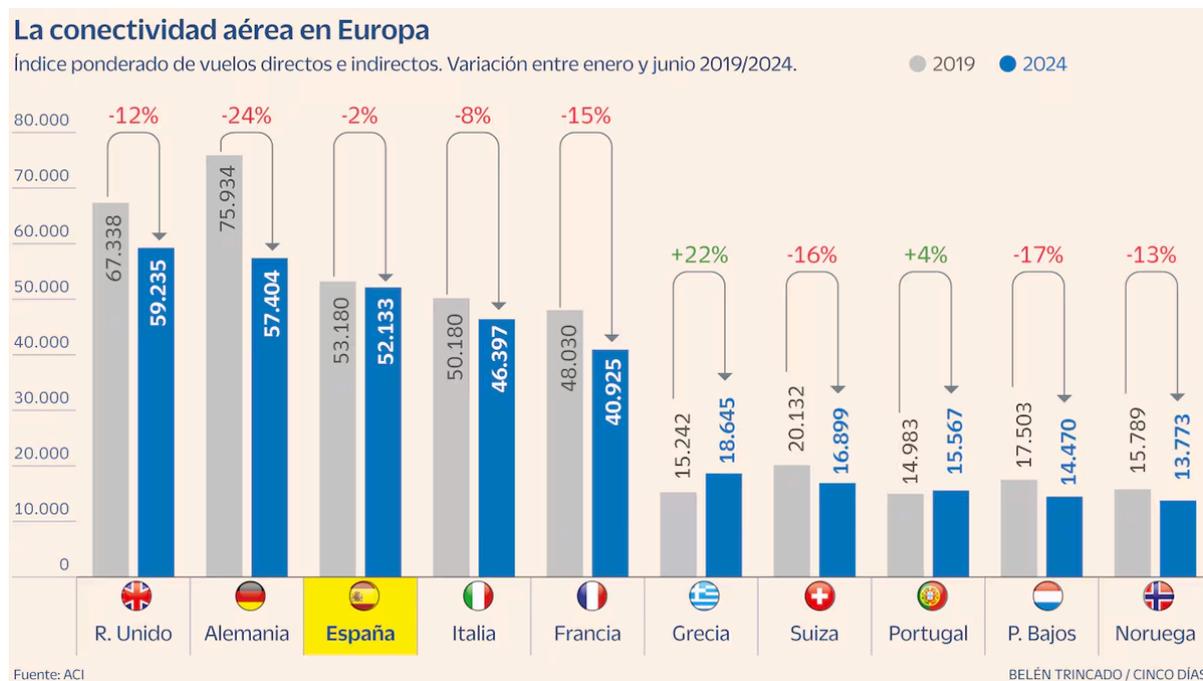
Fuente: Elaboración propia de Expansión con datos de AENA.

Las repercusiones de la citada crisis no se limitaron al ámbito económico, si no que también tuvo un fuerte impacto en la operativa de las empresas, a las flotas de aviones, los recortes en el ámbito laboral y la reestructuración de sus actividades.

No obstante, como consecuencia de la paulatina mejora de la situación sanitaria y la reactivación del turismo, las compañías aéreas han comenzado a recuperarse hasta llegar a los niveles previos a la pandemia. A medida que las restricciones del viaje se fueron flexibilizando y la confianza de los pasajeros se fue recuperando, la demanda del sector aéreo experimentó un notable repunte.

En este nuevo escenario, las compañías aéreas se encuentran ante un gran desafío: mitigar los costes derivados de una estructura fiscal poco flexible y recuperar la estabilidad financiera.

Gráfico 2: La conectividad aérea en Europa, evolución tras la pandemia del COVID-19.



Fuente: Alianza Cooperativa Internacional.

El presente Trabajo de Fin de Grado tiene como objetivo analizar en profundidad la dinámica fiscal de una gran empresa incardinada en el sector del transporte aéreo, en su ámbito operativo tanto a nivel nacional como internacional. A tal fin, se tomará como marco de referencia una empresa con residencia fiscal en España y cuya estructura de participación incluye tanto a socios nacionales como extranjeros.

La actividad comercial de la gran empresa conlleva la aplicación práctica de cuatro escenarios tributarios: 1) el Impuesto sobre Sociedades; 2) el Impuesto que grava las Rentas de los No Residentes; 3) los Convenios para evitar la doble imposición internacional y 4) el Impuesto sobre el Valor Añadido. Todos estos escenarios están integrados y reflejados en el correspondiente balance de situación y en la cuenta de pérdidas y ganancias de la empresa, proporcionando una visión global de su gestión fiscal.

La metodología en la cual se basa el presente Trabajo de Fin de Grado es tanto deductiva como transversal. Por un lado, su carácter deductivo implica la subsunción de un conjunto de

normas tributarias generales aplicables al sector del transporte aéreo a un supuesto práctico, desarrollando su aplicación concreta y procediendo a su calificación. Por otro lado, la transversalidad del trabajo permite una revisión exhaustiva de la fiscalidad de la gran empresa en su conjunto, con especial énfasis en el campo de las entidades del sector aeronáutico internacional.

En definitiva, el objetivo principal de este Trabajo de Fin de Grado es poner de manifiesto las particularidades que caracterizan la fiscalidad del sector del transporte aéreo en comparación con otros sectores. Para ello, se analizará el impacto que tienen aspectos como las exenciones de IVA en vuelos internacionales, las tasas aeroportuarias y los convenios internacionales sobre la carga tributaria de las aerolíneas.

Mediante un caso práctico, se analizarán tanto las restricciones fiscales internacionales como los costes adicionales característicos del sector aéreo. Esto permitirá contrastar estas limitaciones con la flexibilidad fiscal propia de otros sectores y evidenciar las particularidades y complejidades fiscales que enfrentan las compañías aéreas en un entorno globalizado.

CAPÍTULO III. DEFINICIÓN Y MARCO LEGAL DE LA GRAN EMPRESA

1. LAS OBLIGACIONES TRIBUTARIAS NACIONALES E INTERNACIONALES

En el ámbito tributario, una empresa adquiere la condición de Gran Empresa cuando supera unos umbrales de facturación determinados, lo cual conlleva varias implicaciones relevantes.

Atendiendo al artículo 101 de la Ley 27/2014, de 27 de noviembre, del IS, se entiende por Empresa de Reducida Dimensión aquella que no rebasa los 10 millones de euros de cifra de negocios en el período impositivo anterior. Esta consideración permite a la entidad poder acogerse a determinados incentivos fiscales.

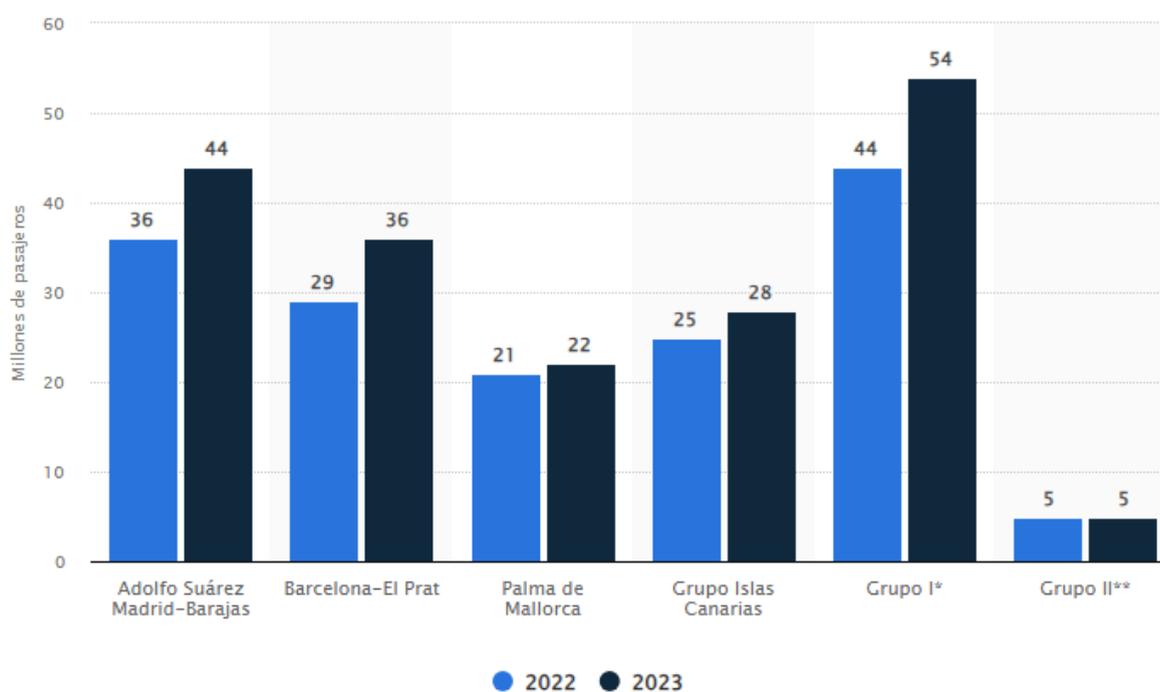
Ahora bien, cuando un empresario, profesional o sociedad supera los 6.010.121,04 euros de facturación durante un ejercicio económico, a partir del periodo siguiente adquiere la consideración de gran empresa a efectos tributarios. Este cambio de denominación implica importantes consecuencias, como son la obligación de liquidar el IVA de forma mensual en

lugar de trimestral y la obligación de cumplir con ciertas normativas internacionales como las recomendaciones de la OCDE.

Pese a ello, cabe mencionar que una entidad que cumpla los requisitos establecidos en el artículo 101 y siguientes de la LIS todavía puede beneficiarse de las ventajas previstas para las ERD, incluso si, simultáneamente, debe asumir las obligaciones propias de las grandes empresas.

En el caso particular del sector del transporte aéreo, estas obligaciones se amplían debido a la naturaleza transnacional de las operaciones. Las aerolíneas están sujetas por un lado al IS por los beneficios obtenidos en territorio español y por otro lado al IVA en vuelos nacionales. De manera adicional, en el ámbito internacional, las aerolíneas deben asumir y cumplir con el pago de las tasas aeroportuarias, los impuestos especiales sobre combustibles y las obligaciones fiscales que surgen de los convenios bilaterales.

Gráfico 3: Número de pasajeros internacionales del transporte aéreo en España en 2022 y 2023, por aeropuerto (en millones de pasajeros).



* Alicante-Elche, Bilbao, Gerona, Ibiza, Málaga-Costa del Sol, Menorca, Sevilla y Valencia.

** A Coruña, Almería, Asturias, FGL Granada-Jaén, Jerez de la Frontera, Murcia-San Javier, Reus, Santiago, SB-Santander, Vigo y Zaragoza.

Fuente: Statista.

2. REFERENCIAS EN DERECHO MERCANTIL Y NORMATIVA ESPECIALIZADA

En el contexto del marco legal de las grandes empresas, el derecho mercantil y la normativa especializada desempeñan un papel fundamental al proporcionar las bases para estructurar su operativa, asegurar su sostenibilidad y garantizar el cumplimiento normativo. Las grandes empresas no solo deben cumplir con obligaciones tributarias derivadas de su actividad económica, sino que también deben alinear su operativa con los principios mercantiles que regulan su estructura organizativa, sus relaciones contractuales y su interacción con normativas fiscales tanto nacionales como internacionales.

El derecho mercantil, al abordar elementos como la composición accionarial, los contratos de financiación y las relaciones intragrupo, actúa como una base jurídica que complementa la normativa fiscal. Este marco es especialmente relevante para empresas que operan en sectores globalizados como el transporte aéreo, donde las actividades transnacionales generan complejidades adicionales en términos de planificación fiscal y operativa. En este sentido, la normativa especializada, incluyendo tratados internacionales como los CDIIs y las directrices de la OCDE sobre precios de transferencia cobra gran importancia.

La configuración de socios, el reparto de capital y la ubicación de las sedes sociales no solo definen la naturaleza jurídica de las grandes empresas, sino que también determinan su capacidad de operar en mercados internacionales, su exposición a normativas transnacionales y su acceso a beneficios como los CDIIs. Por ejemplo, las empresas que combinan capital extranjero con estructuras nacionales, deben atender cuidadosamente a las implicaciones fiscales derivadas de los tratados internacionales y las directrices de organismos como la OCDE, tal y como se ilustra más adelante en el caso práctico.

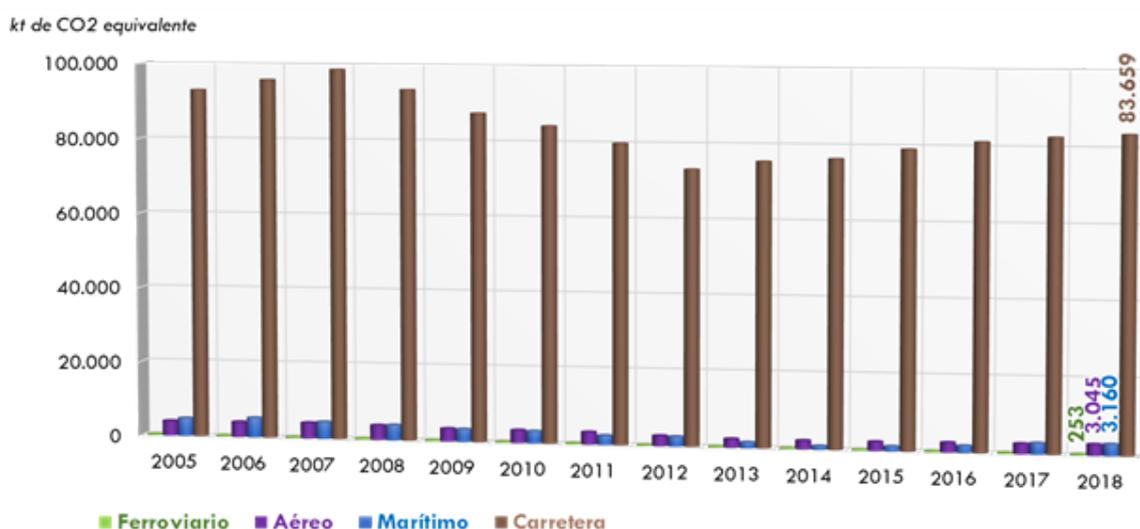
En términos de operativa, las grandes empresas están sujetas a un régimen de transparencia y rendición de cuentas cada vez más exigente, regulado tanto por el derecho mercantil como por normativas fiscales internacionales. Este marco incluye el cumplimiento de las obligaciones formales relacionadas con la documentación de operaciones intragrupo, la aplicación del principio de plena competencia en precios de transferencia y el reporte de actividades a través de instrumentos como el Country-by-Country Reporting. Estas

herramientas, impulsadas por iniciativas globales como el Proyecto BEPS de la OCDE, buscan garantizar que las grandes empresas no solo cumplan con sus obligaciones legales, sino que lo hagan de manera ética y alineada con los estándares internacionales.

Por otra parte, la normativa mercantil especializada desempeña un papel crucial en sectores específicos como el transporte aéreo. Este ámbito regula aspectos contractuales fundamentales, como los acuerdos de leasing y la financiación de activos estratégicos, que son clave para la gestión de flotas aéreas y la planificación fiscal. Asimismo, estas normativas están diseñadas para garantizar que las grandes empresas operen con eficiencia y sostenibilidad, considerando factores como las políticas ambientales y los estándares de responsabilidad corporativa.

Finalmente, la interacción entre el derecho mercantil y la normativa especializada subraya la importancia de la previsión y la adaptabilidad. Las grandes empresas deben anticiparse a reformas regulatorias, tanto a nivel nacional como internacional, para mantener su operativa en cumplimiento con estándares legales y fiscales en constante evolución. Esto incluye la capacidad de responder a iniciativas globales como el impuesto mínimo global del 15% o las nuevas normativas sobre sostenibilidad y medio ambiente, que afectan directamente su planificación operativa y financiera.

Gráfico 4: Emisiones de gases efecto invernadero (kt de CO2 equivalente). Sector Transporte (2005-2018).



Fuente: Elaboración propia del Observatorio de Transporte y la Logística en España (OTLE) con datos del Sistema Español de Inventario y Proyecciones de Emisiones a la Atmósfera de gases de efecto invernadero y contaminantes atmosféricos (Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico).

3. ALCANCE EN EL MERCADO NACIONAL E INTERNACIONAL: ESTRUCTURA DE SOCIOS Y OBJETO SOCIAL

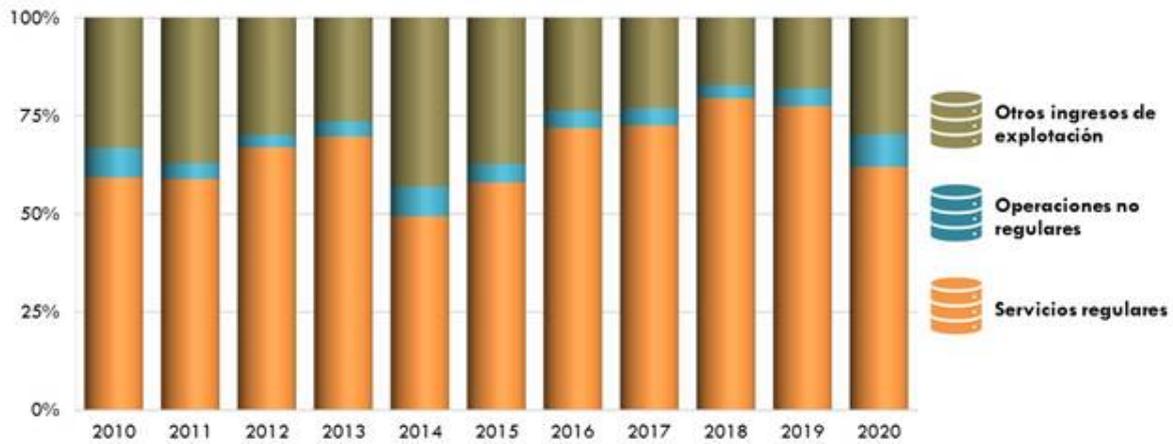
El alcance nacional e internacional de las grandes empresas en el sector del transporte aéreo está estrechamente ligado a dos componentes fundamentales: su estructura de socios y su objeto social. Dichos elementos no solo configuran la base jurídica de la entidad, sino que también influyen directamente en su operativa y en su planificación fiscal.

La compañía objeto de este trabajo opera bajo un modelo mixto de capitalización que combina un 51% de participación nacional junto con un 49% de accionistas internacionales, distribuidos entre inversores de Alemania y de Estados Unidos. Esta estructura responde a la necesidad de atraer capital extranjero para financiar proyectos de alto coste, como la adquisición de flotas de aeronaves, inversiones en tecnología y el desarrollo de infraestructuras aeroportuarias.

Desde un punto de vista fiscal, la presencia de socios internacionales requiere el cumplimiento de determinadas normativas aplicables. En España, los CDIIs permiten aplicar retenciones reducidas sobre los dividendos distribuidos a no residentes, lo que incentiva la inversión extranjera y facilita la repatriación de beneficios. Asimismo, la correcta aplicación de directrices internacionales, como las relativas a los precios de transferencia establecidas por la OCDE, resulta indispensable para garantizar el cumplimiento normativo y evitar sanciones en un entorno fiscal altamente regulado.

Por otro lado, el objeto social de la compañía se centra principalmente en el transporte aéreo de pasajeros y mercancías, actividades que constituyen el núcleo de su modelo de negocio. Estas operaciones se complementan con varios servicios auxiliares esenciales, como son el handling, el catering y el mantenimiento de aeronaves, que no solo garantizan la eficiencia operativa, sino que también diversifican los flujos de ingresos.

Gráfico 5: Distribución de los ingresos de las principales aerolíneas españolas (2010-2020).



Fuente: Elaboración propia del Observatorio de Transporte y la Logística en España (OTLE) con datos de la Dirección General de Aviación Civil. Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

En el plano internacional, la compañía se beneficia de un marco normativo que favorece la operativa transfronteriza. Los CDIIs eliminan la carga fiscal duplicada en los ingresos generados por las operaciones internacionales, asignando la potestad tributaria al país de residencia de la empresa. Además, la exención del IVA en vuelos internacionales, contemplada en la Directiva 2006/112/CE, refuerza la competitividad del sector al reducir los costos fiscales asociados a los servicios prestados.

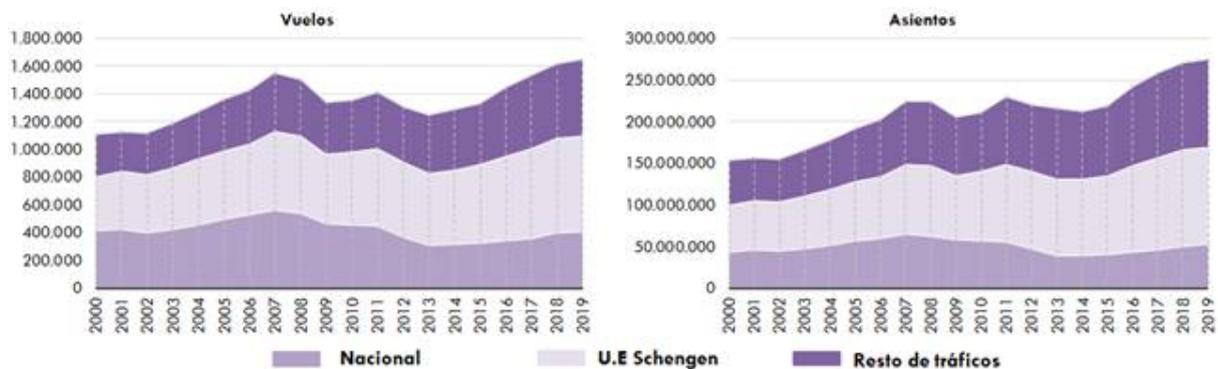
Por otra parte, las tasas aeroportuarias y de navegación aérea, reguladas por la ICAO y las normativas nacionales, representan una parte significativa de los costos operativos de la compañía. Estas tasas son esenciales para financiar infraestructuras y servicios críticos, aunque exigen una planificación fiscal eficaz para mitigar su impacto económico. En paralelo, la compañía participa en iniciativas internacionales para el desarrollo sostenible del transporte aéreo, alineándose con estándares ambientales que garantizan su adaptación a las exigencias regulatorias futuras.

4. CARACTERIZACIÓN DE LA COMPAÑÍA AÉREA COMO EMPRESA A NIVEL NACIONAL E INTERNACIONAL

La naturaleza dual de la compañía analizada, como empresa nacional e internacional, se refleja en su operativa, sus estrategias de cumplimiento normativo y su contribución al desarrollo económico en diferentes niveles. Este equilibrio entre lo local y lo global exige la adopción de medidas específicas para garantizar su sostenibilidad operativa y financiera.

En primer lugar, a nivel nacional, la compañía desempeña un papel clave en la conectividad territorial, facilitando el transporte de pasajeros y mercancías dentro de España. Su red doméstica no solo apoya la movilidad interna, sino que también genera sinergias económicas en sectores estratégicos como el turismo, la logística y el comercio. Además, su operativa nacional está condicionada por la necesidad de cumplir con regulaciones locales, como las tasas aeroportuarias y de navegación aérea gestionadas por los organismos nacionales, las cuales mantienen la infraestructura aeroportuaria y garantizan la seguridad en los vuelos domésticos.

Gráfico 6: Tráfico aéreo de pasajeros (número de vuelos y asientos ofertados) en los aeropuertos de la red AENA (2000-2019).

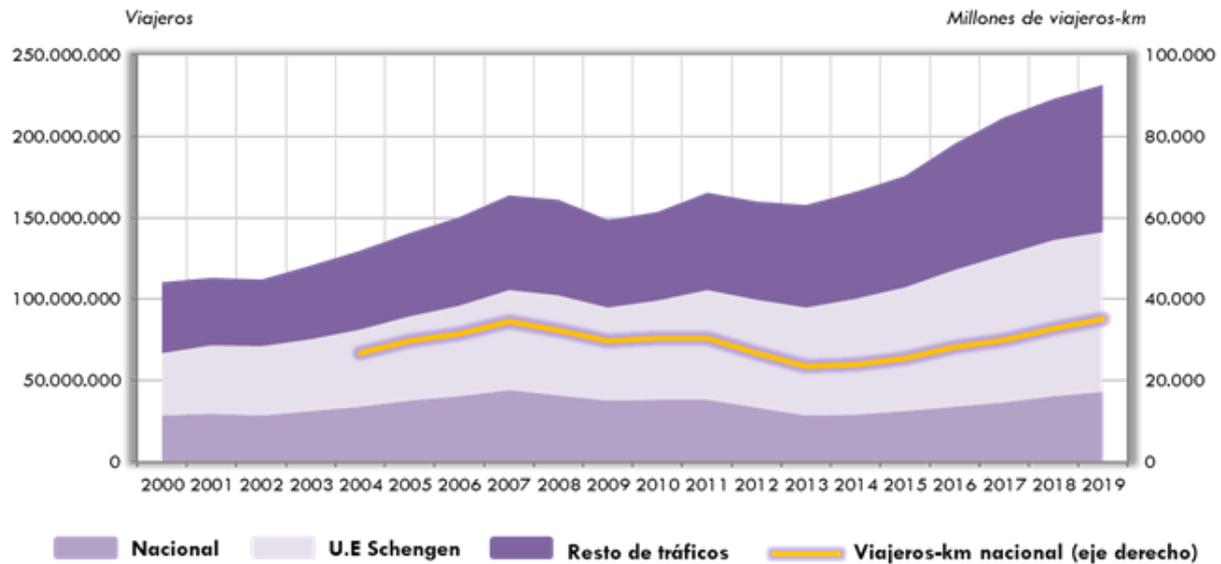


Fuente: Elaboración propia del Observatorio de Transporte y la Logística en España (OTLE) con datos de AENA S.M.E., S.A.

En segundo lugar, en el plano internacional, la compañía amplía su alcance mediante la prestación de servicios transfronterizos. Su operativa internacional no solo está enfocada en la expansión geográfica, sino también en su integración en el comercio global, facilitando el transporte de bienes en rutas estratégicas. Además, como empresa internacional, la compañía debe operar bajo normativas transnacionales que regulan aspectos como la seguridad, los derechos de los pasajeros y la sostenibilidad ambiental. Esto incluye la adopción de

estándares globales establecidos por la ICAO y el cumplimiento de directrices europeas, como el sistema de comercio de emisiones aplicado a las aerolíneas.

Gráfico 7: Transporte aéreo de pasajeros (número de viajeros y miles de viajeros-km para el tráfico nacional) por tipo de tráfico (2000-2019).



Fuente: Elaboración propia del Observatorio de Transporte y la Logística en España (OTLE) con datos de AENA S.M.E., S.A.

Otro aspecto diferenciador de su carácter internacional es su capacidad para colaborar con entidades extranjeras y participar en proyectos conjuntos. Esto se manifiesta en acuerdos bilaterales y asociaciones estratégicas que permiten a la compañía optimizar rutas, compartir recursos y fortalecer su posición en mercados clave. Tales alianzas no solo facilitan la entrada en nuevos territorios, sino que también refuerzan su capacidad para adaptarse a las demandas locales en términos de servicio y regulación.

Desde una perspectiva financiera y normativa, la compañía también destaca por su capacidad para aprovechar las oportunidades fiscales internacionales. La correcta aplicación de los CDIIs y las exenciones fiscales en rutas internacionales permiten a la empresa minimizar la carga tributaria y garantizar el cumplimiento normativo en todas las jurisdicciones donde opera. Este enfoque no solo asegura una gestión eficiente de los recursos financieros, sino que también refuerza la confianza de inversores nacionales e internacionales.

CAPÍTULO IV. FISCALIDAD APLICABLE A LA GRAN EMPRESA

Previo a abordar la liquidación fiscal de la gran empresa sujeto de nuestro estudio, es de gran importancia realizar un repaso general sobre el concepto de tributo además de sus diferentes categorías según la normativa vigente. Este análisis incluirá un enfoque específico en los impuestos más relevantes que afectan a la empresa, acompañado de información actualizada sobre las modificaciones legislativas más recientes.

La Ley 58/2003, de 17 de diciembre, define los tributos en su artículo segundo. Esta normativa los describe como *"los ingresos públicos que consisten en prestaciones pecuniarias exigidas por una Administración pública como consecuencia de la realización del supuesto de hecho al que la ley vincula el deber de contribuir, con el fin primordial de obtener los ingresos necesarios para el sostenimiento de los gastos públicos"*. Entre las principales características de los tributos destacan su naturaleza coactiva y su carácter contributivo.

En cuanto a su clasificación, los tributos se dividen en tres grandes grupos: tasas, contribuciones especiales e impuestos.

Las tasas son tributos vinculados a la realización de actividades administrativas que benefician o afectan de manera directa a un sujeto determinado. Según el artículo 2.2.a de la LGT, las tasas se configuran como *"los tributos cuyo hecho imponible consiste en la utilización privativa o el aprovechamiento especial del dominio público, la prestación de servicios o la realización de actividades en régimen de derecho público que se refieran, afecten o beneficien de modo particular al obligado tributario, cuando los servicios o actividades no sean de solicitud o recepción voluntaria para los obligados tributarios o no se presten o realicen por el sector privado"*.

Las contribuciones especiales recogidas en el artículo 2.2.b de la LGT, estas gravan los beneficios derivados de la realización de obras públicas o de la ampliación de servicios públicos que proporcionen ventajas concretas a un grupo determinado.

Como figura más representativa del sistema tributario, los impuestos son definidos por el artículo 2.2.c de la LGT como *"tributos exigidos sin contraprestación, cuyo hecho imponible está constituido por negocios, actos o hechos que ponen de manifiesto la capacidad"*

económica del contribuyente". Su esencia reside en la unilateralidad de la prestación y no necesariamente en la falta de contraprestación.

Dentro de los impuestos, se pueden distinguir principalmente dos categorías: directos e indirectos. Por un lado, los impuestos directos gravan la riqueza en su estado puro, es decir, los bienes o ingresos que el contribuyente posee o genera. Se centran en la manifestación directa de la capacidad económica. Por otro lado, los impuestos indirectos se enfocan en el consumo o la utilización de la riqueza, gravando las transacciones económicas sin considerar la situación personal del contribuyente.

A lo largo de este trabajo, se analizarán en detalle dos de los principales impuestos que afectan a las aerolíneas: el IS y el IVA, situándose el primero en la categoría de impuestos directos y el segundo en la de impuestos indirectos.

En el caso concreto de una aerolínea que opera en el ámbito nacional e internacional, resulta esencial considerar no solo la normativa interna, sino también la aplicación de la LIRNR, el marco regulatorio de la OCDE y los distintos CDIIs suscritos por España. Estas referencias son especialmente relevantes en la medida en que regulan la tributación de las rentas generadas en otros países y establecen pautas para coordinar la carga fiscal de la empresa en distintos territorios.

Gráfico 8: Impuestos que inciden en la Gran Empresa: contribución tributaria total del IBEX 35 (2021).





Fuente: PriceWaterhouseCoopers.

1. IMPUESTO SOBRE ACTIVIDADES ECONÓMICAS

El Impuesto sobre Actividades Económicas es un tributo local que grava el ejercicio de actividades empresariales, profesionales o artísticas en territorio español. Este impuesto se encuentra regulado en los artículos 78 y siguientes del TRLRHL, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo. Su principal característica es que se configura como un tributo directo y objetivo, que se aplica sobre la actividad desarrollada por la empresa, sin atender a su resultado económico.

En el caso de la compañía analizada, que opera en el sector del transporte aéreo, el IAE tiene una relevancia significativa debido a la naturaleza intensiva en infraestructuras de su operativa. Las bases imponibles de este impuesto están determinadas por factores como el uso de infraestructuras aeroportuarias, oficinas administrativas, así como por el volumen de operaciones realizadas en cada municipio.

El transporte aéreo, en particular, se clasifica dentro del grupo 715 del Anexo del Real Decreto Legislativo 1175/1990, de 28 de septiembre, que regula las tarifas del IAE y las instrucciones para su aplicación. Este grupo incluye actividades relacionadas con el transporte regular y no regular de pasajeros y mercancías, así como servicios auxiliares como el handling y el mantenimiento de aeronaves. La clasificación precisa de estas actividades es

esencial para determinar las cuotas correspondientes, que varían según factores como el tipo de infraestructura utilizada y la localización de las operaciones.

Desde un punto de vista fiscal, el IAE presenta características especiales que deben tenerse en cuenta. Por ejemplo, en virtud del artículo 82.1 del TRLRHL, las empresas cuya cifra de negocios sea inferior a 1 millón de euros están exentas del impuesto. En el caso de grandes empresas, como la analizada, esta exención no aplica, lo que genera la necesidad de una gestión tributaria eficiente para optimizar el impacto económico del IAE. Además, las compañías con múltiples bases operativas están obligadas a realizar declaraciones específicas por cada uno de los municipios donde desarrollan su actividad.

El cumplimiento del IAE también está vinculado a las estrategias de optimización fiscal de la empresa. Una adecuada clasificación de las actividades y un análisis detallado de las cuotas locales pueden generar ahorros significativos. Por ejemplo, muchas compañías del sector aéreo optan por acuerdos con las autoridades locales para optimizar el uso de infraestructuras y minimizar las tasas asociadas.

Por último, cabe hacer mención a la Consulta de la DGT nº 443/2002 de 15 Marzo 2002, la cual establece que una compañía aérea extranjera estará sujeta al IAE por las actividades que efectivamente realice en territorio español, se disponga o no de local determinado, siempre y cuando las mismas supongan la ordenación por su propia cuenta de medios de producción y de recursos humanos o de uno de ambos con la finalidad de intervenir en la producción o distribución de bienes o servicios. Viene recogido en los artículos 79.1 y 80.1 de la Ley 39/1988.

2. IMPUESTO SOBRE SOCIEDADES

El Impuesto sobre Sociedades es un tributo directo de carácter personal que grava la renta obtenida por personas jurídicas y otras entidades residentes en territorio español. Su regulación principal se encuentra en la Ley 27/2014, de 27 de noviembre, del IS, que establece las bases para la determinación del resultado fiscal, las deducciones aplicables, así como los tipos impositivos. En el caso particular de las empresas del sector del transporte aéreo, como la entidad objeto del trabajo, este impuesto adquiere particular relevancia debido a las características específicas de su operativa y estructura.

El hecho imponible del IS consiste en la obtención de renta por parte de las entidades sujetas al impuesto, aplicándose bajo el principio de renta mundial. Esto implica que se gravan las rentas generadas tanto en territorio español como en el extranjero, con independencia del lugar donde se hayan producido. En el caso de la compañía analizada, esta característica exige una adecuada planificación fiscal para coordinar el tratamiento de los ingresos en las diferentes jurisdicciones en las que opera, evitando la doble imposición a través de los convenios internacionales suscritos por España.

La determinación de la base imponible es un proceso complejo que requiere ajustar el resultado contable obtenido según las normas del Código de Comercio y el PGC, a las disposiciones fiscales recogidas en la LIS. Esto incluye correcciones extracontables positivas y negativas, como las diferencias temporales y permanentes entre el resultado contable y el resultado fiscal. En el caso de las empresas del sector aéreo, estas diferencias suelen derivarse de elementos como la amortización de aeronaves, las provisiones para mantenimiento y las operaciones de arrendamiento financiero.

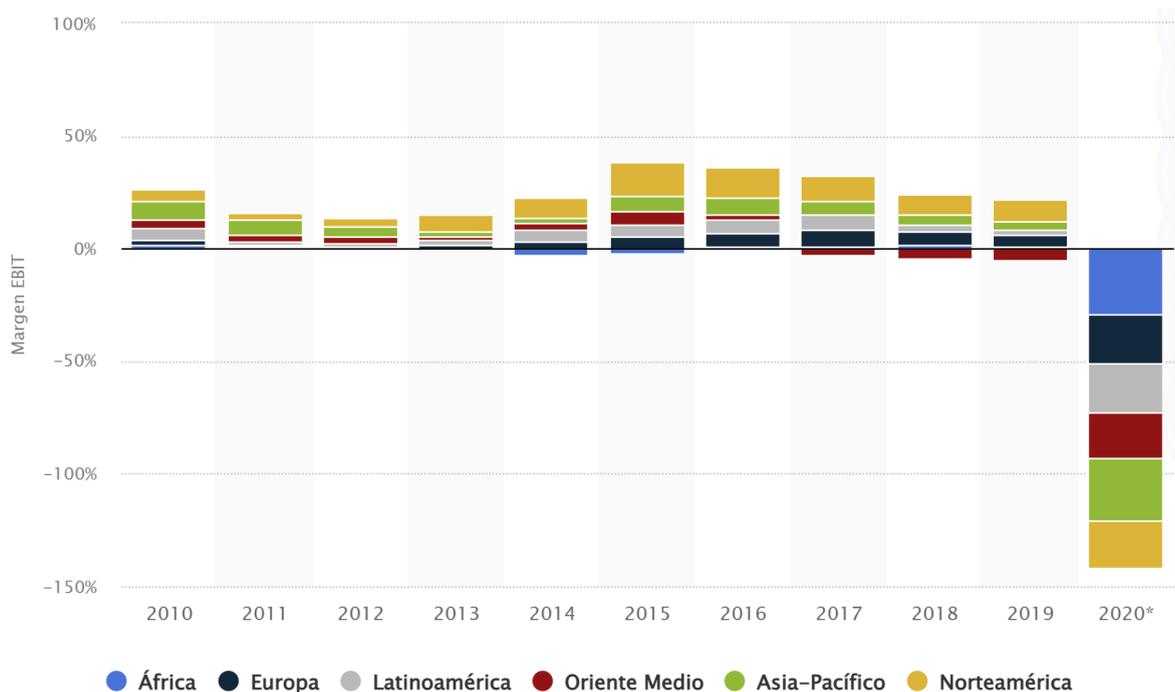
Un aspecto clave en la planificación fiscal del IS es la aplicación de incentivos fiscales específicos para fomentar la competitividad y la sostenibilidad. Por ejemplo, la reserva de capitalización permite reducir la base imponible en un 10% del incremento de los fondos propios, siempre que se cumplan los requisitos establecidos en el artículo 25 de la LIS. Asimismo, la reserva de nivelación, aplicable a ERDs, permite una minoración adicional de la base imponible, fomentando la autofinanciación y la estabilidad financiera. En vista del caso práctico que se desarrollará más adelante, cabe mencionar que la empresa, de cumplir las condiciones del artículo 101 de la LIS, esto es, un importe neto de la cifra de negocios inferior a 10 millones de euros y que no tenga la consideración de entidad patrimonial, podrá minorar la base imponible positiva hasta un 10% de su importe, con el límite de hasta 1 millón de euros.

En el caso de las compañías del sector aéreo, otro incentivo relevante es la libertad de amortización, regulada en el artículo 102 de la LIS, que permite amortizar determinados activos de forma acelerada o inmediata, especialmente aquellos vinculados a la creación de empleo. Este incentivo es de especial utilidad para aerolíneas que realizan grandes inversiones en aeronaves y equipos auxiliares, reduciendo su carga fiscal en los primeros años de uso de los activos.

Además, el IS permite la deducción de gastos relacionados con la sostenibilidad y la innovación. Las empresas pueden beneficiarse de deducciones por actividades de I+D, así como por inversiones en tecnologías destinadas a reducir el impacto ambiental, como la adopción de combustibles sostenibles o la renovación de flotas para mejorar la eficiencia energética.

Otro aspecto relevante del IS para las empresas que operan internacionalmente es la aplicación de deducciones para evitar la doble imposición, como las recogidas en los artículos 31 y 32 de la LIS. Estas deducciones permiten evitar que los ingresos generados en el extranjero sean gravados tanto en el país de origen como en España, garantizando una tributación justa y alineada con los convenios internacionales.

Gráfico 9: Margen de resultados antes de intereses e impuestos (EBIT) de la industria del transporte aéreo a nivel mundial por región (2010-2021).



Fuente: Statista.

Las variaciones regionales en el margen EBIT son significativas y tienen un notable impacto en la tributación de las aerolíneas a escala global. Estas desigualdades no solo inciden en el importe a abonar del IS, sino también en las tácticas fiscales a nivel mundial que las empresas aéreas aplican de manera estratégica con la finalidad de reducir sus obligaciones tributarias.

Finalmente, el cálculo de la cuota íntegra se realiza aplicando el tipo impositivo correspondiente a la base imponible. En el caso de la compañía analizada, el tipo general del 25% se aplica a las rentas obtenidas, salvo que sean de aplicación tipos reducidos o exenciones específicas. Concretamente, para aquellos supuestos en los que la entidad sea una start-up, se podría aplicar un tipo de gravamen del 15% en los primeros dos años. Esto será relevante más adelante puesto que será el aplicable en el caso práctico. Una vez determinadas las deducciones y bonificaciones aplicables, se calcula la cuota líquida, que puede ser reducida adicionalmente mediante la compensación de bases imponibles negativas de ejercicios anteriores, tal como lo permite el artículo 26 de la LIS.

3. IMPUESTO SOBRE EL VALOR AÑADIDO

El Impuesto sobre el Valor Añadido es un tributo indirecto que grava el consumo de bienes y servicios, aplicándose en cada fase de producción o comercialización. En el sector del transporte aéreo, el IVA presenta características específicas debido a la naturaleza transnacional de su operativa, lo que genera un tratamiento diferenciado entre las operaciones nacionales e internacionales.

En España, el IVA está regulado por la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido, y por las directrices europeas establecidas en la Directiva 2006/112/CE, que busca la armonización fiscal en los Estados miembros de la Unión Europea. Estas normativas determinan el tipo impositivo aplicable, las exenciones fiscales y las obligaciones formales de las empresas.

En las operaciones nacionales, el transporte aéreo de pasajeros y mercancías está sujeto al tipo general del 21%, salvo en ciertos casos en los que se aplican tipos reducidos, como el 10%, que cubre el transporte de viajeros dentro del territorio español cuando no forme parte de un viaje internacional. Por otro lado, el transporte de mercancías dentro del ámbito nacional también está sujeto al tipo general, aunque su tratamiento varía según la naturaleza de la carga y los servicios auxiliares contratados.

Las operaciones internacionales, en cambio, gozan de un régimen fiscal más favorable. Según la Directiva 2006/112/CE, los servicios de transporte aéreo internacional están exentos de IVA, siempre que impliquen el cruce de fronteras y se ajusten a las condiciones establecidas

en la normativa comunitaria. Esta exención no solo fomenta la competitividad de las aerolíneas europeas, sino que también evita la doble imposición fiscal en las transacciones transfronterizas.

Un aspecto clave en la gestión del IVA para las compañías del sector aéreo es la deducción del impuesto soportado. Las aerolíneas pueden deducir el IVA asociado a los bienes y servicios utilizados en sus operaciones gravadas, aunque esta deducción está sujeta a estrictos requisitos de documentación y proporcionalidad. Por ejemplo, los gastos relacionados con la adquisición de aeronaves y la compra de combustible son deducibles en la medida en que estén directamente vinculados con actividades sujetas al impuesto.

Por último, las obligaciones formales en el ámbito del IVA incluyen la presentación periódica de declaraciones, la contabilidad en libros registros y la emisión de facturas que cumplan con los requisitos legales.

3.1. La Regla de la Prorrata General

La norma de prorrata, establecida en los artículos 102, 103 y 104 LIVA, define el procedimiento para determinar la cantidad del IVA soportado que puede ser deducido en las compañías que efectúan operaciones tanto gravadas como exentas. Esta norma rige cuando un sujeto pasivo lleva a cabo acciones que originan el derecho a deducción, esto es, operaciones sujetas, y otras que no lo producen, es decir, operaciones exentas limitadas, o no plenas. Resulta preciso señalar que la interpretación de esta normativa ha sido matizada en numerosas ocasiones por los jueces, como por ejemplo en la STS, Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección 2ª, de 19 de mayo de 2020, recurso n.º 4855/2018.

La prorrata general implica la determinación de un porcentaje que se aplica a todo el IVA que se ha soportado. Este porcentaje se calcula dividiendo la cantidad de operaciones que producen derecho a deducción entre la cantidad total de operaciones efectuadas (esto es, las operaciones gravadas sumadas a las operaciones exentas), y el resultado se multiplica por 100. El porcentaje conseguido necesita ser redondeado al entero inmediatamente superior, tal y como establece la normativa fiscal.

Para una compañía de transporte aéreo internacional, el cálculo de la prorrata consiste en dividir el numerador, el cual incluye el importe total de las operaciones que originan el derecho a la deducción, esto es tanto las operaciones de transporte nacional como internacional y en el denominador, el conjunto de todas las operaciones, incluyendo todas aquellas operaciones que no originan el derecho a la deducción.

A modo de resumen, el transporte aéreo internacional se considera una operación asimilada a las exportaciones, cuya exención es plena, es decir, permite deducir el IVA soportado en la adquisición de bienes y servicios para el desarrollo de la actividad, en su totalidad.

3.2. Ejemplo práctico de aplicación de la regla de la Prorrata General en el sector del transporte aéreo

Imaginemos que una compañía aérea española ha llevado a cabo las operaciones siguientes durante un año fiscal: (i) operaciones gravadas por el impuesto consistentes en el transporte aéreo de pasajeros, equipaje y carga a nivel nacional y servicios, por un importe de IVA devengado y repercutido de 20 millones de euros, (ii) operaciones exentas consistentes en vuelos a nivel internacional por un importe total de 80 millones de euros y (iii) operaciones consistentes en transporte aéreo nacional contratado a modo de ambulancia y trasplantes por un importe de 10 millones de euros, los cuales, en virtud del artículo 20 LIVA, gozan de la exención limitada. La cantidad total de transacciones efectuadas asciende a 120 millones de euros. Así se determina la prorrata general:

Por un lado, en el numerador están incluidas todas aquellas operaciones que generan el derecho a la deducción, un total de 100 millones de euros. Esto es, la suma de las operaciones realizadas que originan el derecho a deducción, 20 millones de euros correspondientes a los vuelos nacionales y 80 millones de euros correspondientes al transporte internacional.

Por otro lado, en el denominador se incluyen un total de 110 millones de euros. Este importe se ha calculado como la suma total de las operaciones que general el derecho a la deducción y las que no lo hacen. Los 20 millones de euros correspondientes a los vuelos nacionales, los 80 millones de euros correspondientes al transporte internacional y los restantes 10 millones de euros relativos al transporte aéreo efectuado a modo de ambulancia.

Realizando la división y multiplicando la cifra obtenida por 100 se obtiene un 90,90%. Esto significa que únicamente el 90,90% del IVA soportado por la compañía será considerado como deducible. A título de ejemplo, si la compañía aérea sufraga 1 millón de euros en IVA por servicios de mantenimiento y gestión, esta solamente podrá deducir el 90,90% de dicho monto, es decir, un total de 909.000 euros.

3.3. Exenciones plenas y no plenas en la Gran Empresa

Las exenciones plenas, artículo 21 LIVA, hacen referencia a aquellas situaciones en las que determinadas operaciones están exentas de tributar por el IVA y además generan el derecho a deducir íntegramente el impuesto soportado vinculado con dichas actividades. Se aplican principalmente a los supuestos de operaciones relacionadas con el comercio exterior, las operaciones intracomunitarias y aduaneras y las exportaciones.

Las citadas exenciones, se diferencian de las exenciones no plenas, artículo 20 LIVA, en que aunque la operación de derecho a la exención del impuesto, el sujeto pasivo no mantiene el derecho a la deducción íntegra del IVA soportado en la adquisición de bienes y realización de servicios relacionados con la operación exenta. Por ejemplo, las operaciones de seguro o de transporte médico, los servicios sociales y la educación constituyen exenciones no plenas.

En el sector aéreo, las exenciones plenas tienen un impacto significativo, particularmente en el caso de los vuelos internacionales. Según la Directiva 2006/112/CE, los servicios de transporte aéreo internacional están exentos de IVA con derecho a deducción plena. Esto significa que las aerolíneas no repercuten el impuesto a los clientes, y además pueden deducir íntegramente el IVA soportado en bienes y servicios relacionados con estas operaciones de carácter internacional, como el mantenimiento de aeronaves o el alquiler de infraestructuras aeroportuarias.

El cálculo de la prorrata es una herramienta fundamental para gestionar las exenciones no plenas. Este índice, regulado en la Ley 37/1992 del IVA, establece la proporción de IVA deducible en función de la relación entre las operaciones gravadas y las exentas que originan el derecho a la deducción y las que no. Para las compañías aéreas, este cálculo adquiere mayor complejidad debido al elevado volumen de operaciones internacionales, que están exentas plenamente y de manera limitada.

4. IMPUESTO SOBRE LA RENTA DE NO RESIDENTES

El Impuesto sobre la Renta de los No Residentes es un tributo directo que grava las rentas obtenidas en territorio español por personas físicas o jurídicas que no tienen su residencia fiscal en España. En el caso de las grandes empresas del sector aéreo, este impuesto adquiere relevancia en la distribución de dividendos a accionistas extranjeros, ya que implica la aplicación de retenciones y la coordinación con los CDIIs.

La regulación principal del IRNR se encuentra en el Texto Refundido de la Ley del IRNR, aprobado por el Real Decreto Legislativo 5/2004, de 5 de marzo, complementado por los convenios bilaterales que España tiene suscritos con diversos países. Estos convenios, basados en el MCOCDE, establecen los límites a la imposición en la fuente para dividendos, intereses y cánones, garantizando que las rentas no sean gravadas doblemente.

En el caso de los dividendos distribuidos a socios extranjeros, el IRNR establece un tipo general de retención del 19%. Sin embargo, los CDIIs suelen establecer tipos reducidos, como el 5% o el 10%, dependiendo del porcentaje de participación del socio en la empresa y del país de residencia del accionista. Por ejemplo, en el caso de accionistas residentes en Alemania o Estados Unidos, países con los que España tiene convenios bilaterales, se aplican tipos reducidos del 5% para participaciones superiores al 25% y del 10% para el resto de los casos.

4.1. **Diferenciación entre los Socios Residentes en la UE y en Terceros Países**

Es crucial establecer una distinción entre un socio alemán, el cual reside en un país miembro de la Unión Europea, y un socio de Estados Unidos, el cual reside en un tercer país. A pesar de que tanto Alemania como Estados Unidos poseen un acuerdo para evitar la doble imposición con España, persisten diferencias significativas en la implementación de las regulaciones tributarias.

4.1.1. *La Directiva de la UE sobre la Distribución de Dividendos*

En la Unión Europea, la regulación específica que rige la distribución de dividendos entre compañías que residen en distintos Estados miembros está plasmada en la Directiva 2011/96/UE del Consejo, en relación al sistema fiscal que se aplica a las sociedades matriz-filial en la Unión Europea. De acuerdo con esta normativa, los dividendos otorgados por una empresa española a una empresa matriz alemana pueden estar exentos de retención en España, siempre y cuando se satisfagan ciertos criterios, como un porcentaje mínimo de participación, usualmente del 10%, y un período mínimo de posesión de la participación.

Por lo tanto, si la compañía española reparte dividendos a una empresa matriz alemana que satisface los criterios recogidos en la directiva, no se aplicará la retención en España, independientemente de lo disponga el CDII entre España y Alemania.

4.1.2. *Colisión entre la Directiva de la UE y el CDII*

Dentro del marco de la repartición de dividendos entre entidades de diferentes países miembros de la UE, se presenta una disputa entre el Derecho Comunitario Europeo y los Acuerdos para Evitar la Doble Imposición, particularmente en lo concerniente a las retenciones tributarias sobre el reparto de dividendos. La Comisión Europea enfatiza la importancia de solucionar las incompatibilidades entre ambos sistemas para proporcionar una mayor certeza legal, pese a que el TJUE solo tiene la facultad de dictaminar sobre casos concretos, lo que provoca dudas.

El Derecho Comunitario se distingue por su independencia en comparación con el Derecho internacional y las leyes nacionales de los Estados miembros. En sentencias fundamentales, como *Van Gend & Loos* (1963) y *Costa c. ENEL* (1964), el TJUE ha sostenido que el Derecho Comunitario ejerce influencia directa sobre las regulaciones nacionales. Esto significa que, en caso de un conflicto entre las regulaciones comunitarias y los CDI, la norma comunitaria tendría preeminencia.

En términos prácticos, esto implica que en el supuesto de que una compañía española reparta dividendos a una entidad alemana, miembro de la UE, que cumple con los criterios recogidos en la Directiva 2011/96/UE, se aplicaría la legislación comunitaria, que puede eximir de la obligación de practicar la retención, en lugar de aplicar el CDII bilateral. No obstante, en el caso de que no se satisfagan los requisitos dictados por la directiva, se atenderá a lo dispuesto

en el acuerdo bilateral, lo que podría conllevar una retención de tipo reducido. En definitiva, de no satisfacerse los requisitos, el CDII tiene la potestad de imponer un tipo de retención, que podría ser del 5% o del 10%, en función de la participación que posea la sociedad alemana en la compañía española.

De la misma manera, en el caso de que el accionista tenga una residencia en un país tercero, como Estados Unidos, se aplicaría el CDI correspondiente. La Comisión también indica que, a pesar de que los CDI son esenciales para prevenir la doble imposición, el Derecho Comunitario prevalece en la UE, particularmente en términos de libre circulación de capitales, lo cual impacta directamente en la retención de impuestos sobre dividendos en la UE.

4.2. Implicaciones en la Distribución de Dividendos a un Socio de un Tercer País

En cambio, la circunstancia cambia cuando el colaborador extranjero vive en un país tercero, no perteneciente a la UE como Estados Unidos. En esta situación, el acuerdo bilateral entre España y Estados Unidos establece la normativa sobre la retención de los dividendos. De conformidad con este acuerdo, el porcentaje de retención será del 5% si el socio tiene al menos el 25% de las acciones de la compañía española, o del 10% si no es así.

En este escenario, la implementación del acuerdo bilateral es más directa y no hay una regulación comunitaria que se contraponga, por lo que se cumplirán las estipulaciones del CDII respecto a la retención.

En el caso práctico que será analizado posteriormente será importante tomar en consideración el porcentaje de aplicación de la retención en virtud de la normativa vigente.

Con respecto a Alemania en virtud del artículo 10 del CDII, se contemplan tres supuestos: (i) se aplicaría un tipo de retención de 5% del importe bruto de los dividendos siempre que el beneficiario sea una sociedad y el porcentaje de participación sea como mínimo del 10%, (ii) una retención del 15% en los demás casos y (iii) exención de retención en la fuente siempre y cuando se verifiquen las condiciones recogidas en la Directiva Matriz-Filial de la UE.

Por otro lado, con respecto a los dividendos repartidos a los socios de Estados Unidos, el artículo número 10 del CDII firmado entre ambos países, contempla lo siguiente: (i) se aplicaría un tipo de retención del 10% de los dividendos si el beneficiario es una sociedad cuya participación es menor del 25%, (ii) una retención del 15% en los demás supuestos y (iii) como excepción, en el caso de que el beneficiario tenga un establecimiento permanente en el lugar donde se ha generado el dividendo, y los dividendos se hallan vinculados a este, no serán de aplicación los citados límites, pasando a aplicarse las reglas generales de tributación de los beneficios empresariales.

5. CONVENIOS DE DOBLE IMPOSICIÓN Y TRATADOS BILATERALES

Los CDIIs y los tratados bilaterales desempeñan un papel crucial en la planificación fiscal de las grandes empresas que operan en un entorno internacional. Estos acuerdos, suscritos entre España y otros países, están diseñados para eliminar por completo o simplemente reducir la tributación múltiple de las mismas rentas en diferentes jurisdicciones.

La base jurídica de estos convenios se encuentra en el MCOCDE sobre la Renta y el Patrimonio, que proporciona un marco estándar para la negociación y aplicación de los tratados bilaterales. En España, estos acuerdos adquieren el rango de norma interna una vez publicados en el BOE, y regulan aspectos clave como la distribución de potestades tributarias, la limitación de tipos impositivos en la fuente origen y los mecanismos para la eliminación de la doble imposición.

En el caso de las compañías del sector aéreo, los CDIIs resultan ser herramientas fundamentales debido a la naturaleza transnacional de sus operaciones. Estas empresas generan ingresos en múltiples jurisdicciones, ya sea por la prestación de servicios de transporte aéreo o la explotación de rutas internacionales. Sin los convenios, estos ingresos podrían estar sujetos a tributación en ambos países, lo cual produciría un incremento considerable en la carga fiscal soportada por las aerolíneas.

Según el artículo 8 del MCOCDE, los beneficios generados por el transporte aéreo internacional solamente pueden ser gravados en el país de residencia fiscal de la empresa. Este principio permite a las aerolíneas evitar la tributación en cada país donde operan, limitando la potestad tributaria a su jurisdicción de origen.

Además, los CDIIs regulan otros aspectos fiscales relevantes, como la tributación de dividendos, intereses y cánones. Para los dividendos distribuidos a socios extranjeros, los convenios suelen establecer límites a las retenciones en la fuente, que varían según el país y el porcentaje de participación del accionista. Por ejemplo, los convenios con Alemania y Estados Unidos fijan un límite del 5% para participaciones superiores al 25% y del 10% para el resto, mientras que el tipo general de retención en España es del 19%.

Otro elemento clave de los convenios es la eliminación de la doble imposición, que se realiza mediante dos métodos principales: la exención y la deducción. En el caso de España, la LIS permite aplicar una deducción por doble imposición internacional, regulada en los artículos 31 y 32, que consiste en descontar el impuesto pagado en el extranjero del impuesto a ingresar en España, siempre que se cumplan ciertos requisitos.

La correcta aplicación de los convenios requiere una gestión fiscal rigurosa, que incluye la obtención de certificados de residencia fiscal, la documentación de las operaciones internacionales y la presentación de declaraciones informativas ante la AEAT. Asimismo, las empresas deben estar atentas a las actualizaciones de los convenios y las recomendaciones de la OCDE, como las derivadas del Proyecto BEPS, que buscan combatir la erosión de bases imponibles y el traslado de beneficios a jurisdicciones de baja tributación.

En el sector aéreo, los CDIIs también interactúan a través de tratados específicos, como los acuerdos bilaterales de servicios aéreos. Estos tratados, suscritos entre diferentes Estados, establecen condiciones para la operación de rutas internacionales, incluyendo aspectos relacionados con la tributación, las tasas aeroportuarias y la asignación de derechos de tráfico.

6. ACUERDOS MARCO DE LA OCDE

Los acuerdos marco establecidos por la OCDE desempeñan un papel esencial en la regulación fiscal internacional y en la lucha contra prácticas fiscales perjudiciales, como la erosión de bases imponibles y el traslado de beneficios a jurisdicciones de baja tributación.

El principal instrumento de la OCDE en este ámbito es el Modelo de Convenio Tributario sobre la Renta y el Patrimonio, que establece las bases para evitar la doble imposición y

prevenir la evasión fiscal. Este modelo, adoptado como referencia en los tratados bilaterales firmados por España, incluye varios principios fundamentales como son el criterio de residencia fiscal, el principio de plena competencia en operaciones intragrupo y la atribución de potestades tributarias atendiendo a la naturaleza de los ingresos.

En el contexto del Proyecto BEPS, la OCDE ha introducido determinadas medidas adicionales para combatir las prácticas de elusión fiscal, como por ejemplo las estrategias de precios de transferencia abusivos y la explotación de lagunas en los tratados fiscales. Estas medidas incluyen la acción 13 del BEPS, que establece la obligación de las entidades multinacionales de presentar informes Country-by-Country Reporting, donde deben detallar sus ingresos y actividades económicas en cada jurisdicción. Para las aerolíneas, esta obligación es especialmente relevante debido a la evidente complejidad de sus operaciones internacionales y la frecuencia de transacciones intragrupo.

Además de los principios generales, la OCDE ha desarrollado acuerdos específicos que afectan directamente al sector aéreo. Por ejemplo, las directrices sobre precios de transferencia proporcionan un marco para garantizar que las operaciones intragrupo, como el leasing de aeronaves o los servicios de mantenimiento, se realicen a valores de mercado. Estas directrices son esenciales para evitar ajustes fiscales por parte de las administraciones tributarias de diferentes países y minimizar los riesgos de dobles imposiciones.

Otro elemento destacado es la interacción entre las directrices de la OCDE y las normativas ambientales internacionales. En el sector aéreo, estas normativas se traducen en políticas como el sistema ETS de la UE, que establece límites a las emisiones de carbono y fomenta el uso de tecnologías más sostenibles. Aunque estas medidas no son exclusivamente fiscales, su aplicación tiene un impacto directo en la planificación financiera de las aerolíneas, al requerir inversiones significativas en renovación de flotas y adquisición de créditos de carbono.

En definitiva, la implementación de los acuerdos marco de la OCDE requiere un alto grado de coordinación por parte de las empresas. Esto incluye la adecuación de sus políticas internas a las directrices internacionales, la documentación exhaustiva de sus operaciones y la colaboración con las autoridades fiscales para garantizar la transparencia y la coherencia en la aplicación de la normativa.

CAPÍTULO V. DESARROLLO COMPARATIVO Y CASUÍSTICA DEL SECTOR AÉREO

1. FISCALIDAD DEL SECTOR AÉREO EN RELACIÓN CON OTROS SECTORES

En primer lugar, el sector aéreo se distingue de otros sectores económicos por su régimen fiscal específico, derivado de su carácter transnacional y las particularidades de su operativa. Una de las principales ventajas fiscales es la exención del IVA en vuelos internacionales, regulada por la Directiva 2006/112/CE. Este tratamiento especial no tiene equivalentes claros en sectores como el transporte terrestre o el comercio minorista, que están sujetos al IVA en la mayoría de sus operaciones. Además, la exención facilita la competitividad internacional de las aerolíneas, al reducir el costo de los servicios prestados en rutas transfronterizas.

En segundo lugar, otra diferencia significativa radica en la atribución exclusiva de la potestad tributaria al país de residencia fiscal, recogida en el artículo 8 del MCOCDE. Esto contrasta con sectores como la banca o la tecnología, donde los ingresos obtenidos en varias jurisdicciones suelen estar sujetos a tributación local, generando una mayor complejidad administrativa y financiera. En el transporte aéreo, este principio elimina la posibilidad de que las compañías sean gravadas en cada país donde operan, proporcionando una cierta estabilidad fiscal.

2. ANÁLISIS DE POLÍTICAS FISCALES INTERNACIONALES

Las políticas fiscales internacionales que afectan al sector aéreo varían significativamente según las jurisdicciones y los acuerdos internacionales. Estas políticas incluyen impuestos, tasas y medidas regulatorias que impactan directamente en la operativa de las aerolíneas.

En Europa, el sistema de comercio de emisiones se ha convertido en una de las políticas más influyentes en el sector. El citado sistema obliga a las aerolíneas a adquirir unos permisos para compensar sus emisiones de carbono, lo que representa un coste adicional significativo. Si bien es cierto que estas medidas tienen como objetivo reducir el impacto ambiental del transporte aéreo, también generan desigualdades competitivas con las aerolíneas de países no sujetos a estas regulaciones, como las de Asia y Oriente Medio.

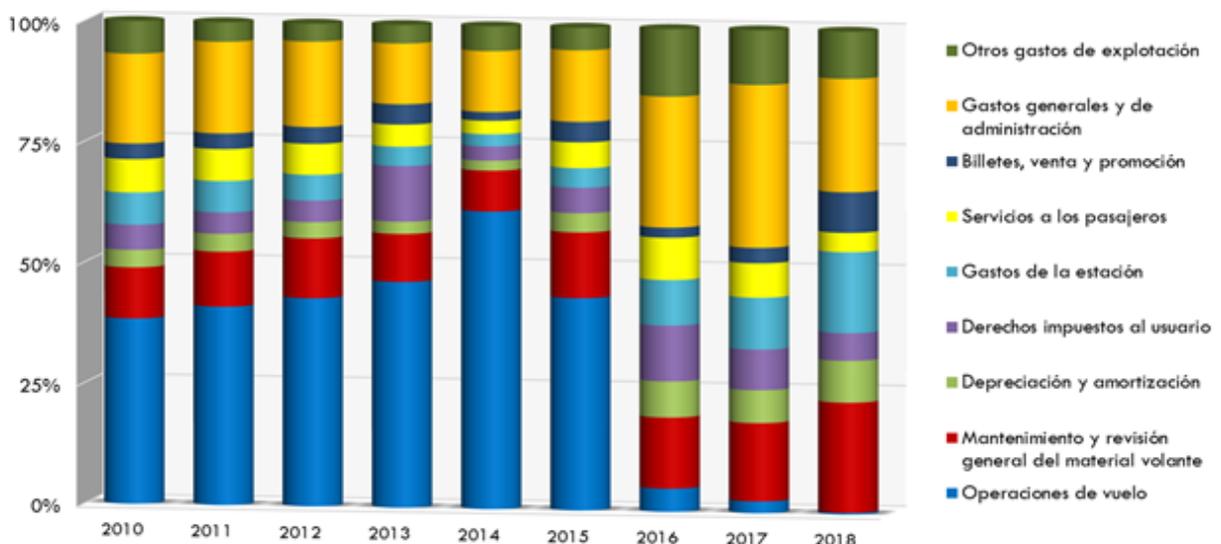
Por otro lado, los acuerdos bilaterales de servicios aéreos incluyen disposiciones fiscales específicas que afectan a las aerolíneas en rutas internacionales. Algunos acuerdos establecen límites a las tasas aeroportuarias y tarifas de navegación aérea para evitar prácticas discriminatorias. Estos acuerdos son esenciales para garantizar que las aerolíneas puedan operar en condiciones equitativas en mercados extranjeros.

La tendencia hacia la armonización fiscal, promovida por organismos como la OCDE y la UE, también impacta al sector. Las directrices BEPS exigen a las aerolíneas documentar exhaustivamente sus operaciones y justificar la aplicación de precios de transferencia en transacciones intragrupo. Esta medida tiene como objetivo principal evitar la erosión de bases imponibles, prevenir la evasión fiscal y garantizar que los beneficios sean efectivamente gravados en las jurisdicciones donde se generan.

3. TASAS Y COSTES ESPECÍFICOS DE LAS AEROLÍNEAS

El transporte aéreo enfrenta una serie de tasas y costes específicos que representan una proporción significativa de sus gastos operativos. Las citadas tasas carecen de analogías evidentes en otros sectores e impactan tanto a las compañías aéreas como a los viajeros.

Gráfico 10: Distribución de los costes de las principales aerolíneas españolas (2010-2018).



Fuente: Elaboración propia del Observatorio de Transporte y la Logística en España (OTLE) con datos de la Dirección General de Aviación Civil. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

3.1. Costes operativos y tasas aeroportuarias

Entre los principales componentes de los costes inherentes a las aerolíneas son las tasas aeroportuarias, las cuales incluyen el uso de infraestructuras, la seguridad aeroportuaria y los servicios de handling. Estas tasas varían considerablemente entre aeropuertos, siendo más elevadas en aeropuertos internacionales de alta demanda como Heathrow en Londres, Charles de Gaulle en París o Barajas en Madrid.

Representan los costes asociados a la utilización de las instalaciones aeroportuarias, entre las que destacan por un lado las tasas de embarque, abonadas por los pasajeros y destinadas a la financiación de las operaciones generales de los aeropuertos y, por otro lado, las tasas de aterrizaje y de estacionamiento, que son pagadas por las aerolíneas como consecuencia del uso de las pistas, la ocupación de un lugar para el estacionamiento del avión y la utilización de los “fingers” para la mayor comodidad de los pasajeros.

En último lugar, los costes asociados al aparcamiento y a la pernocta en aquellos aeropuertos que se hallen saturados, constituyen un desembolso adicional para las entidades de este sector. Su razón de ser se halla en la exigencia de que las aerolíneas optimicen su organización operativa de cara a reducir al mínimo el tiempo en tierra. En efecto, las tasas pueden ser significativamente mayores durante aquellos periodos del año con una demanda más alta, o en aquellos aeropuertos con espacio disponible muy limitado, lo que podría conllevar rentabilidades negativas en los resultados de las aerolíneas.

3.2. Tasas de navegación aérea

Las tasas de navegación aérea, gestionadas a nivel Europeo, también conforman un componente esencial de los costes operativos. Vienen reguladas en la Orden TRM/229/2024, de 5 de marzo, por la que se modifica el apartado quinto del anexo I del Decreto 1675/1972, de 26 de junio, por el que se aprueban las tarifas a aplicar por el uso de la Red de Ayudas a la

Navegación Aérea (EUROCONTROL), y se modifica el tipo de interés por mora en el pago de dichas tarifas.

Estas tasas se calculan en función de la distancia recorrida y el peso máximo al despegue de las aeronaves, penalizando a las aerolíneas que operan rutas largas con aviones de gran capacidad. Cabe hacer referencia al hecho de que, en comparación con determinados sectores de transporte como el marítimo o terrestre, no hacen frente a un gasto equivalente que esté directamente relacionado con la distancia recorrida o el tamaño y peso de los vehículos utilizados.

Por un lado, la tasa de ruta compensa los gastos relacionados con los servicios prestados de navegación aérea durante el trayecto del viaje. Más concretamente, esta tasa viene determinada mediante una fórmula que considera la totalidad de la distancia cubierta por el viaje y el peso máximo cuando se produce el despegue del avión. Resulta preciso matizar el hecho de que existen diferentes tarifas dependiendo de las zonas geográficas como la península, con una tarifa unitaria de 62,73 EUR, sin incluir impuestos 50,38 EUR en las Islas Canarias.

Gráfico 11: Comparativa de tasas de ruta a lo largo de los años (2015-2021).



Fuente: ENAIRE.

Por otro lado, los servicios de navegación aérea que se presten durante la etapa de aproximación a los aeropuertos que tienen como objetivo garantizar la seguridad y fluidez en los movimientos de las aeronaves son gravados con la denominada tasa de aproximación. De

manera similar a la tasa de ruta, esta también se determina atendiendo al peso de la aeronave y aplica tarifas unitarias y específicas para cada aeropuerto.

A modo de ejemplo, la tasa para los aeropuertos más concurridos como El Prat de Barcelona o Madrid Barajas es de 25,78 EUR, mientras que en los aeropuertos de A Coruña o Jerez es de 23,20 EUR, ambos importes sin incluir impuestos.

Por último, resulta interesante hacer mención a la posibilidad de que determinados vuelos estén exentos tanto de la tasa de ruta como de la tasa de aproximación. Algunos supuestos que gozan de la citada exención son aquellas naves cuyo peso sea inferior a dos toneladas, el vuelo sea de carácter oficial o de rescate, o la aeronave sea militar de un país con el que exista un acuerdo de reciprocidad.

3.3. Costes asociados a la seguridad y políticas regulatorias

Otro factor significativo en la estructura de costes característicos del sector aeronáutico son los gastos vinculados a la seguridad y a las políticas medioambientales.

Por un lado, las compañías aéreas tienen que asumir gastos vinculados con las tasas de seguridad, que se destinan a financiar el conjunto de medidas de seguridad puestas en marcha en los aeropuertos, tales como los controles de seguridad, obligatorios para acceder a los vuelos, y el control de pasaportes.

Por otro lado, las políticas medioambientales establecidas por entidades internacionales, como la UE, imponen como requisito que las compañías aéreas obtengan créditos de carbono dentro del sistema de comercio de emisiones. Estas medidas han sido implementadas con la finalidad de poner freno a los altos niveles de contaminación del sector aéreo que se han disparado estos últimos años.

Gráfico 12: Emisiones del mercado de CO2 en el año 2022.



Fuente: Global Factor.

Estas medidas suponen un incremento en la carga económica de las compañías aéreas, que necesitan ajustarse a las regulaciones para cumplir con los altos estándares ambientales a nivel global. Con cierta simetría, otras regiones ajenas a la UE establecen requisitos para disminuir las emisiones de gases contaminantes, lo que, de la misma manera, eleva los gastos operacionales notablemente y exige a las aerolíneas la innovación constante de sus flotas con el objetivo de cumplir con dichos estándares internacionales.

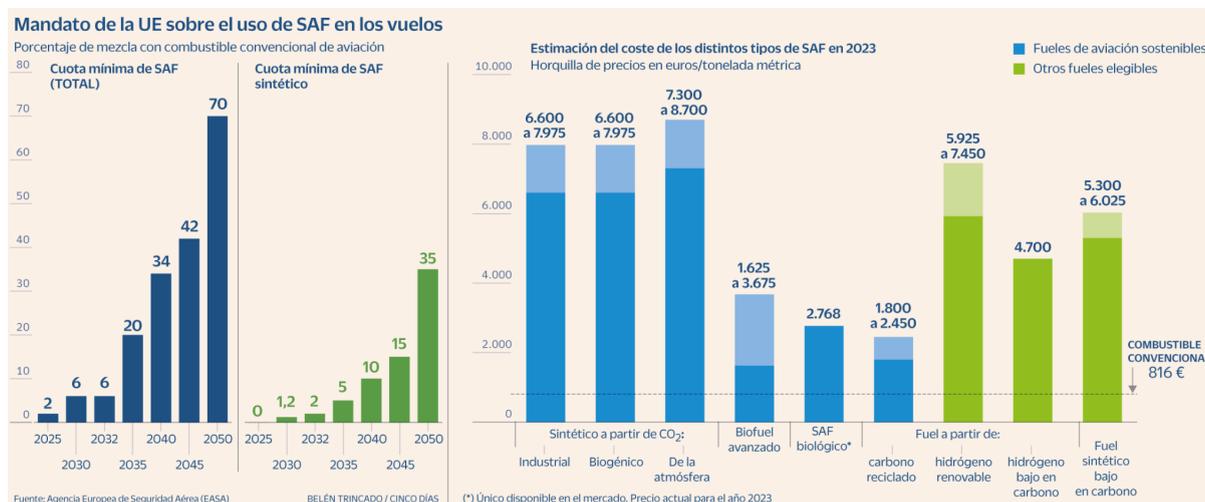
3.4. Impuestos aplicados al transporte aéreo

La repercusión de los impuestos en las entidades del sector aéreo también es significativa como consecuencia de que inciden de pleno en las actividades desarrolladas por estas compañías y, por ende, en los precios de los billetes de los pasajeros. A continuación se exponen los impuestos más significativos y representativos del sector aéreo.

En primer lugar, el impuesto sobre hidrocarburos se aplica al combustible que se haya empleado por las aeronaves en el desarrollo de los trayectos comerciales. Constituyen uno de los gastos principales para las entidades del sector. De manera adicional, en determinadas regiones, existen impuestos especiales sobre el queroseno de aviación que incrementan los costes asociados al combustible. De manera adicional, en vista de las recientes políticas de la UE con el objetivo de alcanzar la descarbonización del transporte aéreo, la imposición

obligatoria del combustible sostenible de aviación SAF, se prevé un sobrecoste considerable en los años venideros para las aerolíneas.

Gráfico 13: Mandato de la UE sobre la utilización de SAF en los vuelos.



Fuente: European Union Aviation Safety Agency.

En segundo lugar, las aerolíneas deben hacer frente a los impuestos sobre bienes inmuebles, aplicables a las instalaciones aeroportuarias, los hangares y las oficinas sede de las entidades del sector aéreo.

En tercer lugar y último lugar, las empresas del sector aeronáutico deben pagar los derechos de aduana sobre la importación de repuestos y demás equipos necesarios para la correcta operativa de las aeronaves. A este respecto, cabe citar el Reglamento de ejecución de la UE nº 1001/2013 de la Comisión de 4 de octubre de 2013 por el que se modifica el anexo I del Reglamento (CEE) no 2658/87 del Consejo, relativo a la nomenclatura arancelaria y estadística y al arancel aduanero común.

Tabla 1: Fiscalidad aplicable a compañías de transporte aéreo

<i>Impuesto</i>	<i>Fuentes Normativas</i>	<i>Hecho Imponible y Ámbito de Aplicación</i>	<i>Características</i>
Impuesto sobre	- Ley 27/2014, de 27	Obtención de rentas	- Tipo impositivo

Sociedades	de noviembre, del IS. - Real Decreto 634/2015, de 10 de julio, por el que se aprueba el Reglamento del IS.	por las sociedades residentes en España.	general del 25%. - Posibles deducciones e incentivos para ERD. - Ajustes en base imponible por rentas obtenidas en el extranjero.
Impuesto sobre el Valor Añadido	- Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del IVA. - Directivas de la UE en materia de IVA.	- Operaciones de compraventa de bienes y prestación de servicios (transportes de pasajeros y mercancías).	- Exenciones para el transporte internacional de pasajeros. - Posibilidad de liquidación mensual para grandes empresas.
Impuesto sobre la Renta de no Residentes	- Real Decreto Legislativo 5/2004 - Ley 35/2006 del IRPF.	- Rentas obtenidas en territorio español por entidades no residentes.	- Relevancia para aerolíneas extranjeras que operan en España. - CDIIs pueden modificar la tributación.
Impuesto sobre Actividades Económicas	- Real Decreto Legislativo 2/2004, por el que se aprueba el TRLRHL.	- Ejercicio de actividades empresariales, profesionales o artísticas en territorio español.	- Grava la actividad económica a nivel local. - Existen exenciones y bonificaciones para determinadas empresas o durante los primeros años de actividad.
Sistema de Comercio de	- Directiva 2003/87/CE.	- Emisión de gases de efecto invernadero	- Las aerolíneas reciben o compran derechos de

Emisiones	<ul style="list-style-type: none"> - Reglamento (UE) correspondiente en cada fase ETS. 	(CO ₂ , etc.) en las operaciones de transporte aéreo dentro de la UE.	<p>emisión.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Monitorizar y reportar las emisiones anualmente. - Se pueden adquirir y canjear derechos en el mercado de carbono.
Convenios para Evitar la Doble Imposición	<ul style="list-style-type: none"> - Convenio entre el Reino de España y los Estados Unidos de América. - Convenio entre el Reino de España y la República Federal de Alemania. 	<ul style="list-style-type: none"> - Distribución de potestad tributaria sobre rentas derivadas de la actividad internacional. 	<ul style="list-style-type: none"> - Permiten evitar o atenuar la doble imposición de rentas en diferentes jurisdicciones. - Relevantes para aerolíneas operativas en varios países.
Otras Tasas Aéreas y Aeroportuarias	<ul style="list-style-type: none"> - Legislación estatal y/o reglamentos de AENA. - Normativas internacionales de aviación (IATA, ICAO). 	<ul style="list-style-type: none"> - Uso de infraestructuras y servicios aeroportuarios (aterizaje, estacionamiento, asistencia en tierra, seguridad, etc.) 	<ul style="list-style-type: none"> - Tasas variables en función de la aeronave, la ruta y la infraestructura utilizada. - Impacto significativo en los costes operativos.
Otras Regulaciones Específicas (nacionales e internacionales)	<ul style="list-style-type: none"> - Normativa de la UE (Reglamentos de transporte aéreo). - Normas de la ICAO. - Legislación local en cada país de operación. 	<ul style="list-style-type: none"> - Regulaciones relativas a seguridad, derechos de pasajeros, medio ambiente, etc. 	<ul style="list-style-type: none"> - Posibilidad de conllevar obligaciones indirectas con repercusión fiscal (multas, sanciones, coste regulatorio).

Fuente: Elaboración propia.

CAPÍTULO VI. OPTIMIZACIÓN FISCAL Y ESTRATEGIAS INTERNACIONALES DE LAS COMPAÑÍAS AÉREAS

1. ESTRATEGIAS DE PLANIFICACIÓN FISCAL EN EL SECTOR AÉREO

La planificación fiscal en el sector aéreo es una herramienta clave para minimizar costes y garantizar el cumplimiento normativo en múltiples jurisdicciones. Una de las estrategias más relevantes es la optimización de estructuras de residencia fiscal, que permite a las compañías aprovechar los CDIIs. Al establecer su sede en países con políticas fiscales favorables, las aerolíneas pueden beneficiarse de tipos impositivos reducidos sobre dividendos, intereses y cánones.

Otro aspecto crucial es el uso de contratos de leasing financiero y operativo para la adquisición y gestión de flotas. Estas estructuras no solo facilitan la renovación constante de las aeronaves, sino que también permiten a las empresas aprovechar beneficios fiscales como la deducción de los pagos de leasing en el IS o la amortización acelerada de activos. Estas prácticas son especialmente relevantes en España, donde la LIS regula incentivos como la libertad de amortización para activos vinculados al empleo.

Además, la gestión de exenciones fiscales específicas del sector aéreo, como la exención del IVA en vuelos internacionales, permite reducir significativamente los costes operativos. No obstante, estas ventajas requieren una planificación detallada para cumplir con los requisitos normativos y evitar sanciones por incumplimiento.

2. GESTIÓN DE CRÉDITOS FISCALES Y DEDUCCIONES

En el ámbito del IVA, las compañías deben calcular y justificar anualmente el índice de prorratea aplicable, que determina la proporción de impuesto deducible en función de la relación entre operaciones gravadas y exentas. Por ejemplo, los gastos relacionados con el mantenimiento de aeronaves o la adquisición de combustible pueden ser parcialmente deducibles si están vinculados a vuelos nacionales gravados. Este proceso exige un registro

detallado de las operaciones y una coordinación estrecha entre los departamentos contables y fiscales.

En el IS, las deducciones por inversiones estratégicas son una herramienta clave para fomentar la sostenibilidad y la innovación. Muchas aerolíneas invierten en proyectos de I+D+i relacionados con la eficiencia energética y el desarrollo de combustibles sostenibles, lo que les permite acceder a incentivos fiscales significativos. Además, las inversiones en formación de personal y tecnologías digitales también son deducibles, lo que refuerza la capacidad operativa de las compañías.

3. ADAPTACIÓN A ENTORNOS REGULATORIOS CAMBIANTES

El sector aéreo opera en un entorno regulatorio en constante evolución, impulsado por cambios en las políticas fiscales internacionales y las normativas ambientales. Uno de los desarrollos más significativos es la implementación del impuesto mínimo global del 15%, promovido por la OCDE como parte del marco inclusivo BEPS. Este impuesto busca evitar la competencia fiscal perjudicial y garantizar que las multinacionales, incluidas las aerolíneas, contribuyan equitativamente en las jurisdicciones donde generan beneficios.

Además, las aerolíneas están sujetas a regulaciones ambientales cada vez más estrictas, como el sistema de comercio de emisiones de la UE, que obliga a las compañías a adquirir créditos de carbono para compensar sus emisiones, representando un coste adicional significativo, y también exigiendo una rigurosa planificación a largo plazo para cumplir con los objetivos de sostenibilidad y minimizar el impacto financiero.

Por último, la digitalización de las administraciones tributarias está transformando la gestión fiscal de las aerolíneas. Herramientas como el SII en España o el reporte país por país (CbC Reporting) impulsado por la OCDE exigen un alto nivel de transparencia y capacidad técnica. Estas herramientas permiten a los gobiernos monitorear en tiempo real las operaciones de las empresas y garantizan la trazabilidad de sus ingresos y gastos.

CAPÍTULO VII. CASO PRÁCTICO DE TRIBUTACIÓN EN UNA COMPAÑÍA AÉREA

1. ESTRUCTURA Y RESIDENCIA FISCAL EN ESPAÑA

La compañía objeto de análisis es una aerolínea española que opera bajo un modelo de capitalización mixto, compuesto por un 51% de participación nacional y un 49% de participación extranjera. Más concretamente, dentro de la citada participación internacional, un 30% perteneciente a accionistas alemanes y el restante 19% estadounidense. Esta estructura responde a la necesidad de garantizar que la empresa mantenga su residencia fiscal en España, cumpliendo con los requisitos establecidos por la LIS y las disposiciones generales de la LGT.

La residencia fiscal de una empresa es un factor determinante en la atribución de potestades tributarias y la aplicación de los CDIIs. Según el artículo 8 de la LIS, se considera residente en España toda entidad que cumpla alguno de los siguientes criterios: i) que su sede social esté en España, ii) que su dirección efectiva es decir, la gestión y el control de sus actividades, se localice en territorio español y iii) que haya sido constituida conforme a las leyes españolas.

Atendiendo a la entidad objeto de nuestro estudio, esta se incardina en el primero de los supuestos, puesto que tiene su sede social en Madrid y además su dirección efectiva también se encuentra en España. Esto asegura que la totalidad de los ingresos globales de la empresa están sujetos a tributación en España bajo el principio de renta mundial, a menos que los tratados internacionales dispongan lo contrario.

La residencia fiscal en España permite a la compañía beneficiarse de las exenciones y deducciones fiscales contempladas en la LIS. Por ejemplo, las aerolíneas pueden acceder a incentivos por inversiones en sostenibilidad, como la renovación de flotas para reducir emisiones o la implementación de sistemas de eficiencia energética. Además, la residencia fiscal en España asegura que la empresa pueda acogerse a las ventajas derivadas de la pertenencia a la UE, incluyendo el acceso a las exenciones de IVA en vuelos internacionales y la aplicación del sistema armonizado de comercio de emisiones.

2. COMPOSICIÓN ACCIONARIAL Y PARTICIPACIÓN EXTRANJERA

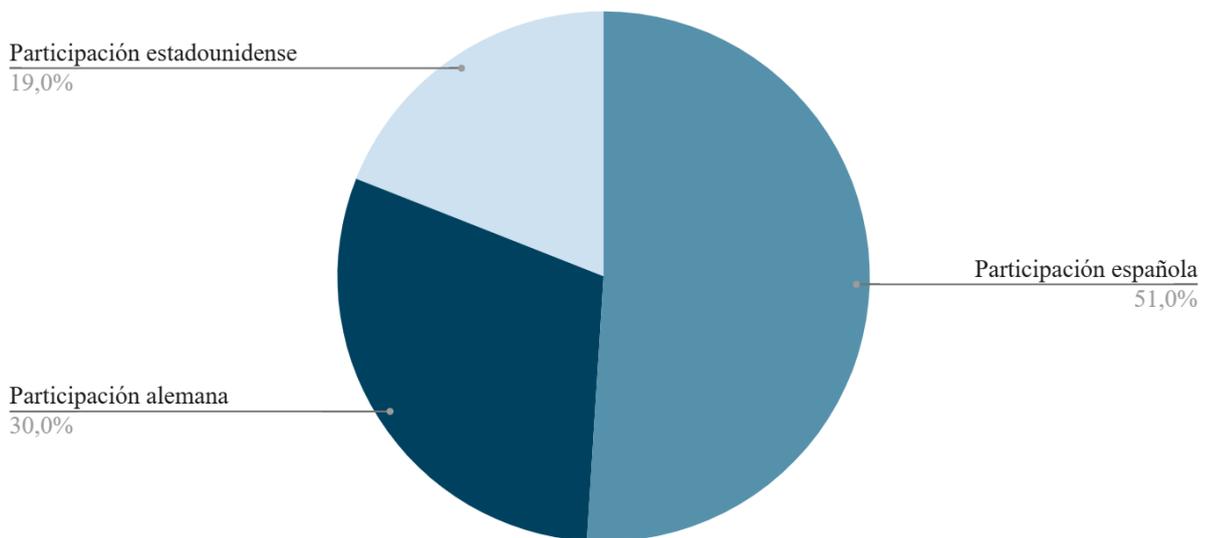
El 51% del capital social de la empresa está en manos de accionistas nacionales, incluyendo fondos de inversión y entidades bancarias españolas. Este porcentaje asegura el cumplimiento de las normativas europeas sobre la propiedad y el control de las aerolíneas, que exigen que

las compañías con licencias de operación en la UE sean mayoritariamente propiedad de ciudadanos o entidades europeas.

El 49% restante está distribuido entre accionistas internacionales, principalmente inversores institucionales de Alemania y Estados Unidos. Esta participación extranjera es fundamental para la financiación de proyectos estratégicos, como la adquisición de nuevas aeronaves, la expansión de rutas internacionales y la implementación de tecnologías sostenibles. Sin embargo, también genera retos fiscales, ya que los dividendos distribuidos a estos socios están sujetos a las normativas del IRNR y los CDIIs.

Gráfico 14: Accionariado de la sociedad anónima del sector aéreo en España.

Modelo de capitalización mixta



Fuente: Elaboración propia.

3. CUENTAS ANUALES

3.1. Balance de Situación

El Balance de Situación de una empresa es uno de los principales documentos contables el cual refleja la situación económica y patrimonial de la misma, en una fecha determinada. Lo integran tres cuentas principales: el activo, el pasivo y el patrimonio neto.

Tabla 2: El Balance de Situación

	2023 (miles €)	2024 (miles €)
Inmovilizado intangible*	50	55
Inmovilizado material**	150	160
Activos por impuesto diferido	20	25
Total activo no corriente	220	240
Existencias	10	12
Deudores comerciales y otras cuentas	40	50
Efectivo y otros activos líquidos	50	60
Total activo corriente	100	122
Total activo	320	362
Capital	50	50
Reservas***	20	30
Resultado del ejercicio	10	15
Total patrimonio neto	80	95
Deudas a largo plazo	100	110
Provisiones****	20	25
Total pasivo no corriente	120	135
Acreedores comerciales y otras cuentas	70	90
Deudas a corto plazo	50	42
Total pasivo corriente	120	132
Total pasivo	240	267
Total patrimonio neto y pasivo	320	362

* Comentario: entre los elementos del inmovilizado intangible se encuentran los derechos de leasing así como los derechos de aterrizaje para operar en determinados aeropuertos.

**** Comentario:** entre los elementos del inmovilizado material destacan la flota de aviones y la infraestructura y el equipamiento en los aeropuertos.

***** Comentario:** la reserva en ambos periodos está constituida por un 50% de reserva legal y un otro 50% de reserva de nivelación.

****** Comentario:** Cabe hacer mención al hecho de que las provisiones por expectativas futuras no serán deducibles en el IS.

Fuente: Elaboración propia.

3.2. Cuenta de pérdidas y ganancias

La Cuenta de Pérdidas y Ganancias constituye otro de los estados financieros de las empresas y tiene como objetivo principal determinar si esta ha tenido beneficios o pérdidas tomando un ejercicio económico como referencia.

Tabla 3: La Cuenta de Pérdidas y Ganancias

	2023 (miles €)	2024 (miles €)
Importe neto de la cifra de negocios	500	600
Otros ingresos de explotación*	20	25
Total ingresos de explotación	520	625
Aprovisionamientos	-150	-180
Gastos de personal	-100	-120
Otros gastos de explotación**	-200	-220
Amortización del inmovilizado***	-30	-35
Deterioro y resultado por enajenaciones	-5	-8
Resultado de explotación	35	62
Gastos financieros	-15	-18
Resultado antes de impuestos	20	44

Impuesto sobre beneficios		
Resultado del ejercicio		

* Comentario: se incluyen en este importe los ingresos obtenidos como consecuencia del pago de las tarifas de seguros en el transporte aéreo.

** Comentario: el combustible constituye el gasto más significativo en el sector aeronáutico.

*** Comentario: se aplica una amortización acelerada por la financiación mediante los contratos de leasing aéreo en virtud del artículo 106 LIS.

Fuente: Elaboración propia.

3.3. Estado de Flujos de Efectivo

En tercer y último lugar, el Estado de Flujos de Efectivo aporta información relativa a la situación financiera de una entidad. Es decir, ilustra cuáles son los movimientos del dinero dentro de una empresa, reflejando su capacidad para generar, gastar y conservar el efectivo.

Tabla 4: Estado de Flujos de Efectivo

	2023 (miles €)	2024 (miles €)
Resultado antes de impuestos	20	44
Amortización del inmovilizado	30	35
Variación en existencias	-2	-2
Aumento de cuentas por pagar	10	15
Aumento de cuentas por cobrar	-10	-15
<i>Flujo neto de efectivo de actividades de explotación</i>	48	77
Variación en el activo no corriente	-20	-25
<i>Flujo neto de efectivo de actividades de inversión</i>	-20	-25
Préstamos bancarios	25	30

Pago de dividendos	0	-5
Flujo neto de efectivo de actividades de financiación	25	25
Variación neta de efectivo total del periodo	53	77

Fuente: Elaboración propia.

4. CÁLCULO DEL IMPUESTO DE SOCIEDADES DEL AÑO 2023

Para el presente trabajo solo se va a calcular el IS del año 2023, ya que el correspondiente al ejercicio económico del año 2024 se presentará el 25 de julio de 2025 y aun ni siquiera se dispone de un informe de auditoría de cuentas.

1. Resultado de la Contabilidad y Modificaciones

- La base para calcular el impuesto es el resultado contable de la compañía, al que se le realizan las siguientes modificaciones:
- Ajustes temporarios: Diferencias que inciden en el rendimiento fiscal en diferentes años, durante un periodo de tiempo limitado, y posteriormente se revierten.
- Ajustes permanentes: Diferencias que no se repiten en ejercicios venideros.

2. Establecimiento de la Base Imponible

- Ingresos del ejercicio.
- Gastos fiscalmente deducibles, incluyendo:
 - Amortizaciones derivadas de operaciones de leasing.
 - Gastos financieros, con los límites establecidos por la normativa fiscal.
- Una vez aplicadas las correcciones fiscales, se obtiene la base imponible sobre la que se calculará el impuesto.

3. Cálculo del Impuesto:

- Tipo de gravamen: Para empresas start-up, se aplica un tipo reducido del 15% durante los dos primeros años con base imponible positiva.
- Deducciones: No procede la deducción por CDII en este ejercicio.
- Reserva de nivelación: Se aplica una reducción del 10% sobre la base imponible.

- Pagos a cuenta: Se restan los pagos anticipados realizados durante el ejercicio.

4. Cuota a ingresar

- El resultado final será la cuota total a pagar tras aplicar todas las reducciones y compensaciones.
- Para el ejercicio 2023, la empresa no registra pérdidas, por lo que el beneficio obtenido determinará el impuesto a pagar.

5. CÁLCULO DEL IMPUESTO SOBRE EL VALOR AÑADIDO DEL AÑO 2024

En lo referente a los servicios de transporte de pasajeros por vía aérea amparados por un único título de transporte con origen o destino el territorio de aplicación del Impuesto hacia, o desde, un aeropuerto situado fuera de dicho territorio haciendo uso de un vuelo de conexión estarán exentos del IVA, en virtud de la Consulta nº V2399-18 de 6 Septiembre 2018 de la DGT.

El proceso de liquidación del IVA es esencial para cumplir con las responsabilidades fiscales de la compañía. A continuación, se especifica el esquema de liquidación que se aplicará para el ejercicio 2024.

El plazo de formulación y presentación de declaraciones es el siguiente:

- Ejercicio 2024: Se realiza una declaración trimestral del IVA a través del modelo 303, liquidando el impuesto a cada trimestre vencido.
- Informe anual: Se muestra mediante el modelo 390, que engloba la totalidad de las operaciones efectuadas durante el año.
- Fecha límite de presentación: Para la declaración anual, se tiene hasta el 31 de enero de 2025.

IVA Devengado

- Las operaciones exentas de tributar:
 - Trayectos internacionales: Se declaran por un valor de 400 millones de euros, aunque no se gravan.
- Las operaciones gravadas por el impuesto:

- Actividades nacionales:
 - Actividades de transporte de mercancías: 21% de IVA.
 - Actividades de transporte de pasajeros: 10% de IVA.
- Los gastos ocasionados por la gestión o por el mantenimiento no generan gastos fiscalmente deducibles.

IVA deducible:

- Tendrán la consideración de IVA soportado deducible el que se haya soportado en operaciones de adquisiciones y compras directamente relacionadas con la actividad la cual genera el derecho a la deducción.
- Los gastos ocasionados por la gestión o por el mantenimiento no generan gastos fiscalmente deducibles.
- Posibilidad de aplicación del cálculo de prorrateo general.

IVA a ingresar: calculado como la diferencia entre el IVA devengado y el IVA soportado deducible, atendiendo a lo dispuesto en la normativa vigente.

6. REPARTO DE BENEFICIOS DEL AÑO 2023

La gran empresa objeto de nuestro estudio ha cerrado el ejercicio económico del año 2023 sin registrar pérdidas, lo cual permite la posibilidad de distribuir los beneficios generados durante el año.

- Ejercicio económico 2023: Se ha acordado la distribución de beneficios correspondiente para este año, ya se ha realizado la auditoría de cuentas y ya se ha pagado el IS.
- Ejercicio económico 2024: Aún no se ha realizado ninguna distribución de beneficios, ya que las cuentas del ejercicio aún no han sido aprobadas. La aprobación está prevista para marzo.
- Asimismo, previo al acuerdo del reparto de beneficios la entidad ha contemplado la asignación de una parte del beneficio a la dotación de:
 - La reserva legal, la cual es de obligada aplicación atendiendo a la normativa vigente.

- La reserva voluntaria la cual es variable en función de la estrategia financiera seguida por la empresa.

7. IMPUESTO DE LA RENTA A LOS NO RESIDENTES

El IRNR es un impuesto que tiene como objeto gravar los ingresos adquiridos en España, tanto por individuos como por entidades que no tienen su domicilio fiscal en dicho país. Este gravamen se impone a diferentes fuentes de ingresos, tales como los intereses, los dividendos, y las de capital, entre otros.

- **Retención en la fuente:** La retención en la fuente es un método de recaudación anticipada del impuesto, el cual se caracteriza por que el contribuyente retiene un porcentaje del pago efectuado al no residente y lo presenta ante la administración fiscal.
- Los CDIIs tienen implicaciones importantes puesto que pueden modificar la tasa aplicable.
- Aquí se incluiría un gráfico explicativo sobre el funcionamiento de la retención en la fuente y las tasas aplicables.
- Dependiendo de la naturaleza particular de la renta y del CDII que sea aplicable, las retenciones pueden ser tanto del 5% como del 10%.
- En la UE, el principio de libre circulación de capitales impide la aplicación de ciertas retenciones, incluso para aquellos casos en los que los CDII las establecen. En efecto, la normativa comunitaria prevalece sobre los CDII, lo que permite evitar la retención en algunos casos, garantizando así la libre circulación de capitales.

CAPÍTULO VIII. CONCLUSIONES

1. FISCALIDAD DEL TRANSPORTE AÉREO FRENTE A OTROS SECTORES EMPRESARIALES
2. POLÍTICA INTERNACIONAL Y RESTRICCIONES FISCALES EN EL TRANSPORTE AÉREO

3. IMPACTO DE LAS TASAS Y COSTES ADICIONALES EN LA RENTABILIDAD Y FISCALIDAD

CAPÍTULO IX. BIBLIOGRAFÍAS Y REFERENCIAS

1. MANUALES Y OBRAS ESPECIALIZADAS EN FISCALIDAD DE LA GRAN EMPRESA

Abad Valdenebro, E. et al. (2018). *El régimen fiscal de las operaciones de arrendamiento financiero* (3ª ed.), Asociación Española de Leasing y Renting.

AEAT. (2023). *Manual práctico de autoliquidación del Impuesto de Sociedades*. Recuperado de <https://sede.agenciatributaria.gob.es/Sede/inicio.html>

AEAT. (2023). *Manual práctico de autoliquidación del Impuesto sobre el Valor Añadido*. Recuperado de <https://sede.agenciatributaria.gob.es/Sede/inicio.html>

Deloitte. (2021). *Fiscalidad del Sector Aéreo en España*.

International Air Transport Association (IATA). (2022). *Fiscal Considerations for Global Airlines*.

KPMG. (2022). *Implicaciones Fiscales del Transporte Internacional*.

Martín Queralt, J. (2020). *Manual de Fiscalidad Empresarial*. Civitas.

OCDE. (2017). *Modelo de Convenio Tributario sobre la Renta y el Patrimonio: Directrices BEPS para precios de transferencia*. OCDE Publishing. Recuperado de <https://www.oecd.org>

Pérez Royo, F. (2021). *Derecho Financiero y Tributario*. Thomson Reuters.

2. CONSULTAS DE LA DGT Y RESOLUCIONES DEL TEAC APLICABLES

Agencia Tributaria. (n.d.). *Normativa sobre tasas aeroportuarias y fiscalidad ambiental*. Recuperado de <https://sede.agenciatributaria.gob.es>

Agencia Tributaria. (2023). *Resolución sobre la exención del IVA en vuelos internacionales*. Recuperado de <https://sede.agenciatributaria.gob.es>

Agencia Tributaria. (n.d.). *Manual de precios de transferencia y normativa BEPS en España*. Recuperado de <https://sede.agenciatributaria.gob.es>

Dirección General de Tributos, Consulta nº 443/2002 de 15 Marzo 2002. Recuperado de <https://sede.agenciatributaria.gob.es>

Dirección General de Tributos, Consulta nº V2399-18 de 6 Septiembre 2018. Recuperado de <https://sede.agenciatributaria.gob.es>

Tribunal Económico-Administrativo Central. (2022). *Consulta vinculante sobre leasing financiero*. Recuperado de <https://www.boe.es>

3. FUENTES NORMATIVAS Y DOCUMENTOS INTERNACIONALES

Convenio de Montreal, de 28 de mayo de 1999, para la unificación de ciertas reglas para el Transporte Aéreo Internacional. Boletín Oficial del Estado (BOE). Recuperado de <https://www.boe.es>

Convenio para evitar la doble imposición entre España y Alemania. Boletín Oficial del Estado (BOE). Recuperado de <https://www.boe.es>

Convenio para evitar la doble imposición entre España y Estados Unidos. Boletín Oficial del Estado (BOE). Recuperado de <https://www.boe.es>

Directiva 2006/112/CE del Consejo, de 28 de noviembre, sobre el sistema común del impuesto sobre el valor añadido. Recuperado de <https://eur-lex.europa.eu>

Eurocontrol. (2021). *User Charges for Navigation Services*. Recuperado de <https://www.eurocontrol.int>

Ley 27/2014, de 27 de noviembre, del Impuesto sobre Sociedades (LIS). Boletín Oficial del Estado (BOE). Recuperado de <https://www.boe.es>

Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido (IVA). Boletín Oficial del Estado (BOE). Recuperado de <https://www.boe.es>

Ley 58/2003, de 17 de diciembre, General Tributaria (LGT). Boletín Oficial del Estado (BOE). Recuperado de <https://www.boe.es>

Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera. Boletín Oficial del Estado (BOE). Recuperado de <https://www.boe.es>

Texto Refundido de la Ley del Impuesto sobre la Renta de No Residentes, aprobado por el Real Decreto Legislativo 5/2004, de 5 de marzo. Boletín Oficial del Estado (BOE). Recuperado de <https://www.boe.es>

Orden TRM/229/2024, de 5 de marzo, por la que se modifica el apartado quinto del anexo I del Decreto 1675/1972, de 26 de junio, por el que se aprueban las tarifas a aplicar por el uso de la Red de Ayudas a la Navegación Aérea (EUROCONTROL), y se modifica el tipo de interés por mora en el pago de dichas tarifas. Recuperado de <https://www.boe.es>

Organización Internacional de Aviación Civil (OACI). (2022). *Environmental and Operational Standards for Aviation*. Recuperado de <https://www.icao.int>

Real Decreto 1514/2007, de 16 de noviembre, por el que se aprueba el Plan General de Contabilidad. Boletín Oficial del Estado (BOE). Recuperado de <https://www.boe.es>

Reglamento de ejecución de la UE n^o 1001/2013 de la Comisión de 4 de octubre de 2013 por el que se modifica el anexo I del Reglamento (CEE) no 2658/87 del Consejo, relativo a la nomenclatura arancelaria y estadística y al arancel aduanero común. Recuperado de <https://www.boe.es>

Sentencia Tribunal Supremo, Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección 2^a, de 19 de mayo de 2020, recurso n.º 4855/2018.

Unión Europea. (2021). *EU Emissions Trading System (ETS) for Aviation*. Recuperado de <https://ec.europa.eu>

4. FUENTES COMPLEMENTARIAS: INFORMES Y ARTÍCULOS DIGITALES

Comisión Europea. (2023). *Tax Policy and Aviation*. Recuperado de <https://ec.europa.eu>

ENAIRE. (2024). *Guía de tasas de navegación aérea 2024*. Recuperado de <https://www.enaire.es/>

OCDE. (2015). *Action 13: Country-by-Country Reporting*. Recuperado de <https://www.oecd.org>

Magraner Moreno, F. J. (2010). La coordinación de los convenios para evitar la doble imposición a escala comunitaria: Situación actual y perspectivas de futuro. *Crónica Tributaria*, (137), 171-197. Universidad de Valencia.

OCDE. (2021). *Global Minimum Tax Proposal for Multinational Enterprises*. Recuperado de <https://www.oecd.org>

OTLE. (2021). *Observatorio de Transporte y la Logística en España*. Recuperado de <https://otle.transportes.gob.es/inform/es/2020/la-movilidad/-transporte-aereo/balance-y-conclusiones>

CAPÍTULO X. ÍNDICE DE TABLAS E ÍNDICE DE GRÁFICO

1. ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1: Fiscalidad aplicable a compañías de transporte aéreo.

Tabla 2: El Balance de Situación.

Tabla 3: La Cuenta de Pérdidas y Ganancias.

Tabla 4: Estado de Flujos de Efectivo.

2. ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1: Evolución de los viajeros en los aeropuertos españoles (en millones de pasajeros).

Gráfico 2: La conectividad aérea en Europa, evolución tras la pandemia del COVID-19.

Gráfico 3: Número de pasajeros internacionales del transporte aéreo en España en 2022 y 2023, por aeropuerto (en millones de pasajeros).

Gráfico 4: Emisiones de gases efecto invernadero (kt de CO2 equivalente). Sector Transporte (2005-2018).

Gráfico 5: Distribución de los ingresos de las principales aerolíneas españolas (2010-2020).

Gráfico 6: Tráfico aéreo de pasajeros (número de vuelos y asientos ofertados) en los aeropuertos de la red AENA (2000-2019).

Gráfico 7: Transporte aéreo de pasajeros (número de viajeros y miles de viajeros-km para el tráfico nacional) por tipo de tráfico (2000-2019).

Gráfico 8: Impuestos que inciden en la Gran Empresa: contribución tributaria total del IBEX 35 (2021).

Gráfico 9: Margen de resultados antes de intereses e impuestos (EBIT) de la industria del transporte aéreo a nivel mundial por región (2010-2021).

Gráfico 10: Distribución de los costes de las principales aerolíneas españolas (2010-2018).

Gráfico 11: Comparativa de tasas de ruta a lo largo de los años (2015-2021).

Gráfico 12: Emisiones del mercado de CO2 en el año 2022.

Gráfico 13: Mandato de la UE sobre la utilización de SAF en los vuelos.

Gráfico 14: Accionariado de la sociedad anónima del sector aéreo en España.