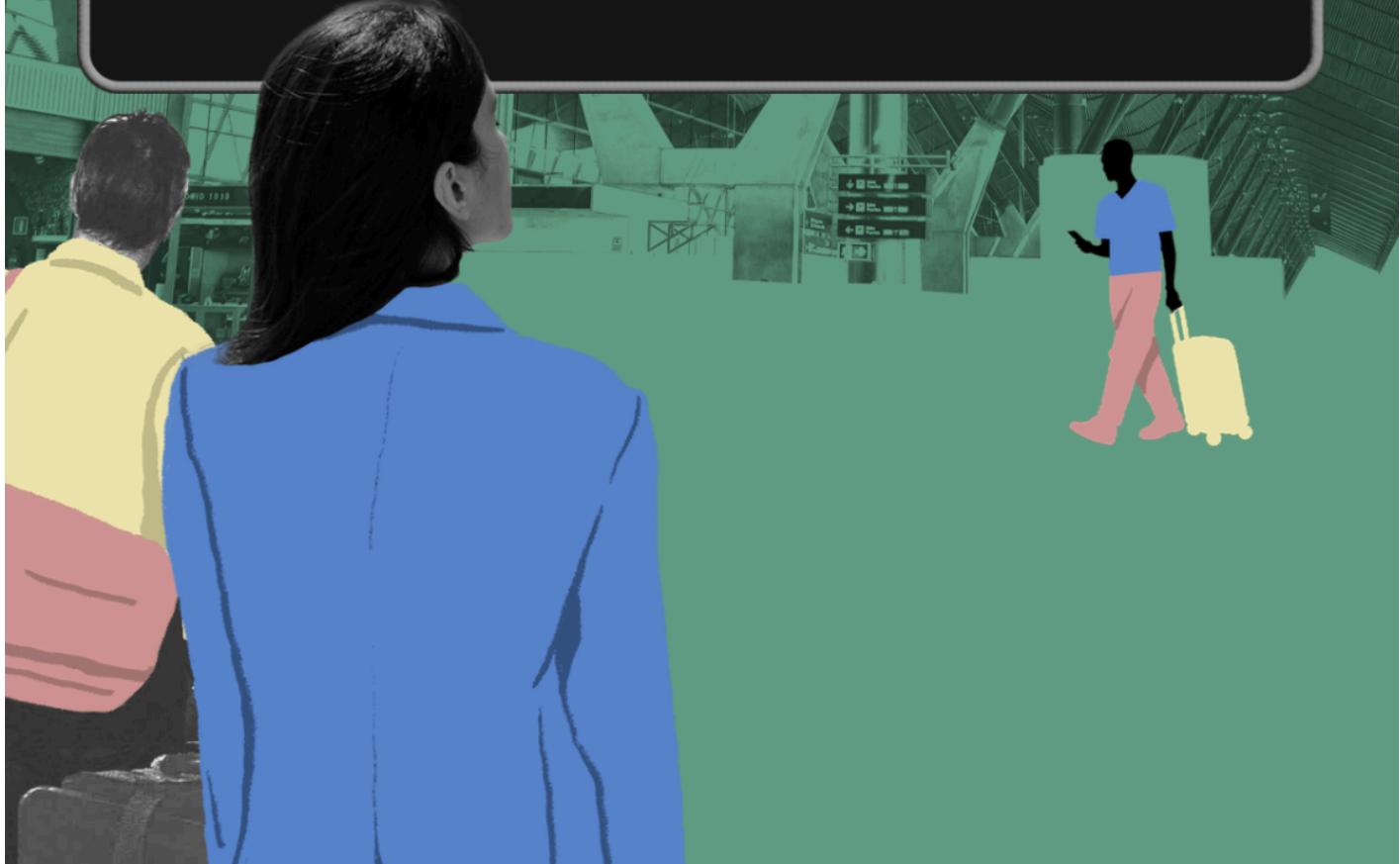




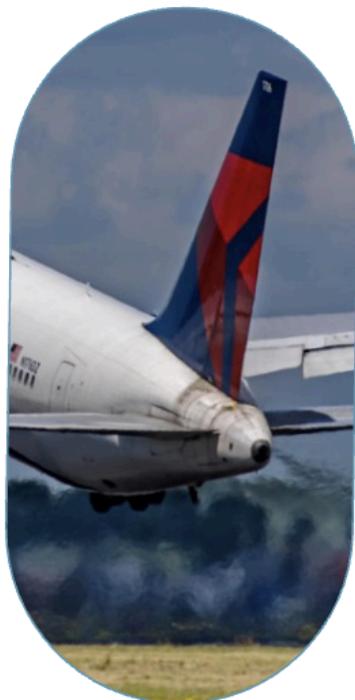
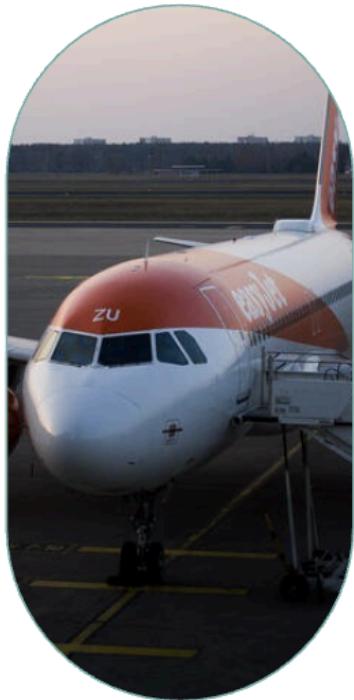
**CONCLUSIONES DE GREENPEACE Y
RECOMENDACIONES SOBRE EL ANÁLISIS T3**

“EL DESPROPORCIONADO IMPACTO CLIMÁTICO DE LA AVIACIÓN VIP EN EUROPA”

DICIEMBRE 2025



GREENPEACE



Greenpeace Central & Eastern Europe

Wiedner Hauptstraße 120-124

1050 Vienna, Austria

Teléfono: +43 (0) 1 545 45 80

Email: service@greenpeace.at

Fotos: © Paul Langrock / Greenpeace, © Ruben Neugebauer / Greenpeace, © Marten van Dijl / Greenpeace

Introducción: ¿Por qué Greenpeace ha encargado este análisis?

El sector de la aviación está ampliamente subvencionado y disfruta de enormes ventajas fiscales. Por ejemplo, no se aplica ningún impuesto sobre el combustible (queroseno) ni el impuesto sobre el valor añadido (IVA) a los vuelos transfronterizos. Por el contrario, las empresas de transporte público terrestre, como los operadores ferroviarios, tienen que pagar impuestos sobre la energía, elevadas tasas de acceso a las vías, peajes por el uso de las carreteras en algunos casos e IVA en la mayoría de los países europeos.

Ni siquiera los vuelos de lujo de las aerolíneas regulares están debidamente gravados. El análisis de la consultora T3 ofrece una estimación conservadora del impacto de CO₂ de los asientos de clase económica frente a los de lujo, incluidas las clases business, primera clase y económica premium, así como del número de billetes de avión premium de larga distancia vendidos en Europa. Esto permite a Greenpeace estimar los ingresos mínimos que podría generar un posible impuesto adicional sobre estos vuelos. Greenpeace considera que los impuestos efectivos sobre la aviación privada y los viajeros y viajeras premium son un primer paso importante hacia un sistema de tributación justa de la aviación, sin suponer una carga para las personas con ingresos medios que solo vuelan ocasionalmente para ir de vacaciones o visitar a familiares y amigos.

El 95,7 % de los pasajeros aéreos en Europa viajan en clase turista. Sin embargo, existe una clara tendencia a reservar billetes de avión de mayor categoría. En 2024, el número de pasajeros que viajaban en vuelos VIPS en Europa aumentó en un 8,1 % en comparación con 2023 – un aumento alrededor de un 60 % superior¹ al observado en los vuelos en clase turista. Se trata de una evolución preocupante para el clima, que solo es posible gracias a las enormes subvenciones fiscales que sigue recibiendo la aviación.

Principales conclusiones del análisis de la consultora T3 y conclusiones de Greenpeace:

- En promedio, los vuelos en primera clase **generan alrededor de cinco veces más emisiones de gases de efecto invernadero que los de clase económica**, mientras que los de **clase ejecutiva generan alrededor de cuatro veces más**. La **clase económica premium produce alrededor de un 50 % más de emisiones que la clase económica** (aproximadamente 1,5 veces más).
- En 2024, las 24 aerolíneas europeas analizadas para salidas de larga distancia desde 44 países europeos vendieron alrededor de **19 millones de billetes** en clases de viaje de lujo (business, primera clase y premium economy, contabilizadas como salidas).
- Si solo se tienen en cuenta la primera clase y la clase business, estos pasajeros representan **menos del 14 % del total de personas que viajan, pero son responsables de alrededor del 36 % de las emisiones**. Si se incluye la

¹ La clase económica aumentó un 5,1 %.

clase premium economy como tercera clase de lujo, esta proporción aumenta hasta el 21 % de los viajeros, que representan entonces alrededor del 44 % de las emisiones.

- De las 24 aerolíneas europeas analizadas, British Airways vendió el mayor número de billetes en clase de lujo (alrededor de 3,7 millones), seguida de Lufthansa con 2,7 millones, Air France con 2,6 millones y Turkish Airlines con 2,5 millones.
- Según el estudio, en el último año se han vendido **1.094.196 vuelos VIPs con salida desde España**. Las dos aerolíneas **con vuelos con salida desde España, Air Europa e Iberia² vendieron 271.436 y 822.760 vuelos de lujo cada una respectivamente**.
- Greenpeace calculó que un impuesto mínimo de **220 €** por cada billete de clase business de larga distancia, 340 € por cada billete de primera clase y 75 € por cada billete de clase económica premium vendido en Europa **podría generar al menos 3.300 millones de euros al año en ingresos fiscales para los Estados europeos, sin aumentar los costes para la gran mayoría de la población**. Estos ingresos podrían utilizarse para hacer frente a los efectos de la aviación sobre el clima y la naturaleza.

Impacto climático de los vuelos en primera clase, clase business y clase económica premium

Greenpeace apoya y exige la aplicación de impuestos a los vuelos premium, ya que son claramente más contaminantes y los utilizan principalmente personas con altos ingresos y empresas rentables. En comparación con la clase económica, el análisis T3 identificó los siguientes factores de emisión por pasajero para las clases de lujo:

	CO₂ por pasajero como múltiplos de la clase económica (vuelos de larga distancia)
Primera clase	5
Clase ejecutiva	4
Económica premium	1,5 (= +50 %)

Esto significa, por ejemplo, que volar en primera clase genera cinco veces más gases de efecto invernadero por pasajero que volar en clase turista. Esto se debe principalmente a la mayor cantidad de espacio que se necesita en el avión.

La siguiente tabla muestra las emisiones de gases de efecto invernadero por pasajero para vuelos seleccionados de ida en las diferentes clases de cabina. Los datos para la clase económica se obtuvieron de myclimate.org, mientras que los

² Podría haber algunas salidas de Iberia/Air Europa desde otros países, pero que no es probable que se trate de vuelos regulares

datos para las clases de lujo se calcularon utilizando los factores indicados anteriormente.

Ruta	Aeronave	Economía	Económica premium	Negocios	Primera clase
		Total de CO _{2e} por pasajero (toneladas), trayecto sencillo			
Frankfurt–New York City	Airbus A330	1.4	2.1	5.6	7
Madrid–Mexico City	Boeing 767	2.1	3.2	8.4	10.5
Paris–Delhi	Airbus A330	1.5	2.2	6	7.5

Un solo vuelo de ida en primera clase desde Fráncfort a Nueva York genera tantos gases de efecto invernadero como los que emite un ciudadano medio de la UE en todo un año (2024).

Un vuelo de ida en primera clase desde Madrid a Ciudad de México genera 1,7 veces más gases de efecto invernadero como los que emite un ciudadano medio de España en todo un año (2024).

Impuesto sobre vuelos en primera clase, clase business y clase premium economy.

Basándose en estos factores de emisión, Greenpeace propone un impuesto de al menos 220 € en los vuelos de larga distancia en clase business, 340 € en los vuelos en primera clase y al menos 75 € en los vuelos en clase económica premium, todos ellos con salida desde aeropuertos europeos. Las cantidades de 220 € (250 \$) y 340 € (400 \$) siguen el modelo sugerido en el [Manual jurídico](#) del Grupo de Trabajo sobre Tasas de Solidaridad Global ([GSLTF](#)), mientras que el impuesto de 75 € para la clase económica premium refleja el hecho de que esta clase genera un 50 % más de emisiones que la clase económica, lo que supone aproximadamente un tercio de las emisiones de la clase business.

Lo ideal sería que este impuesto formará parte de un impuesto más amplio sobre la gente que viaja con frecuencia, lo que significa que el cargo aumentaría progresivamente con el número de vuelos realizados por persona al año.

Según los resultados del análisis de 19 millones de billetes de avión de clase premium en Europa³, este impuesto generaría unos ingresos de **al menos 3300 millones de euros al año**. Esta cifra no incluye los ingresos potenciales procedentes de los impuestos sobre los vuelos de corta y media distancia. Si el impuesto se introdujera con tipos más elevados, o en combinación con un impuesto a los viajeros y viajeras frecuentes y un impuesto sobre el queroseno, los ingresos totales aumentarían, por supuesto, en consecuencia.

	Pasajeros (2024, estimación conservadora)	Tasa mínima por vuelo, además de los impuestos existentes sobre los billetes en clase económica.	Ingresos totales
Primera clase	670.701	340 €	228 millones de euros
Clase ejecutiva	11.723.569	220 €	2.580 millones de euros
Económica premium	6.583.328	75 €	494 millones de euros
			3.300 millones de euros

Dado que hasta ahora solo unos pocos países europeos han introducido impuestos sobre los vuelos en clase business y primera clase, la mayor parte de estos ingresos representarían ingresos públicos adicionales. Deberían utilizarse para cubrir las deficiencias de financiación de las medidas climáticas que se necesitan con urgencia.

Impacto en los precios de los billetes de avión de primera clase

La introducción de un impuesto de 75 € en los vuelos de larga distancia en clase premium economy aumentaría su precio solo entre un 3,1 % y un 5,8 %, mientras que un impuesto de 220 € en los vuelos de larga distancia en clase business elevaría los precios entre un 3,1 % y un 12,9 %. Los billetes en clase económica premium cuestan aproximadamente el doble que los de clase económica, y los de clase business cuestan aproximadamente cuatro veces más que los de clase

³ Los 44 países europeos analizados incluyen todos los países de la UE, el Reino Unido, Suiza, Noruega, Turquía, todos los países bálticos, la mayoría de los países del Cáucaso y varios estados más pequeños.

económica, según muestra un reciente estudio de mercado de Greenpeace (basado en 12 rutas de larga distancia analizadas en fechas aleatorias; los detalles están disponibles [aquí](#)). Los precios de los billetes de primera clase solo están disponibles previa inscripción, por lo que no se han incluido en el análisis. Sin embargo, [los billetes de primera clase](#) suelen ser entre dos y tres veces más caros que los de clase business.

Origen	Destino	Económica	Económico	Negocios	Aumento de precio por gravamen	
			a premium		Económica premium	Negocios
Vienna	Bangkok	€1,593.55	€1,714.55	€3,148.55	4.4%	7.0%
Frankfurt	New York City	€1,700.88	€2,856.88	€6,567.88	2.6%	3.3%
Zurich	Johannesburg	€1,230.12	€2,113.56	€5,248.80	3.5%	4.2%
Brussels	Montreal	€1,009.22	€2,391.22	€3,654.22	3.1%	6.0%
Madrid	Mexico City	€1,739.13	N/A ⁴	€7,044.13		3.1%
Lisbon	São Paulo	€497.21	N/A	€2,323.21		9.5%
Amsterdam	San Francisco	€1,384.00	€2,940.00	€4,541.00	2.6%	4.8%
Paris	Delhi	€735.00	€1,286.00	€2,748.00	5.8%	5.1% ⁵
Warsaw	Seoul	€514.04	€1,383.04	€2,457.04	5.4%	9.0%
Dublin	Chicago	€790.47	N/A	€2,784.47		7.9%
Copenhagen	Tokyo	€2,031.61	€2,453.19	€4,169.15	3.1%	5.3%
Belgrade	New York City	€498.45	N/A	€1,710.45		12.9%
Promedio		1.143,64 €	2.142,31 €	3.866,41 €	3,8 %	6,7 %

Cómo deben utilizarse los ingresos

Independientemente de estos impactos en los precios, dichos gravámenes deben utilizarse para apoyar la transición ecológica y aportar beneficios a las personas y al planeta. Existen diversas opciones, entre las que se incluyen:

- Garantizar la financiación estable del Abono Único y que se garantice su permanencia y asequibilidad, asegurando que esta medida no dependa de presupuestos extraordinarios. Además que se utilicen estos ingresos para expandir la integración tarifaria del abono a las redes urbanas y

⁴ No disponible

⁵ El cálculo para los vuelos con salida desde Francia tiene en cuenta el impuesto francés vigente (120 € para los vuelos de larga distancia en clase business, lo que supone 80 € más que el impuesto aplicado a los billetes en clase turista).

autonómicas (metro, tranvías y autobuses) para ofrecer una solución de movilidad verdaderamente completa en todo el territorio.

- Inversiones en infraestructura de transporte público (por ejemplo, reabrir alrededor de 1400 km de líneas ferroviarias cerradas⁶ o comprar más de 100 nuevos trenes nocturnos⁷).
- Medidas de mitigación y adaptación al cambio climático
- La restauración de la naturaleza, que puede ayudar a mitigar los efectos de las inundaciones repentinas.

Impulso político

Impulso nacional: gravámenes sobre los vuelos premium

Hasta ahora, solo unos pocos países europeos han introducido tasas especiales sobre los billetes para los pasajeros de clase premium. [Francia](#) es uno de ellos y aumentó sus tasas sobre los billetes (formalmente un impuesto sobre los billetes) en marzo de 2025. Los pasajeros de clase business pagan ahora 22,60 € más que los pasajeros de clase turista en los vuelos de corta distancia, 65 € más en los vuelos de media distancia y 80 € más en los vuelos de larga distancia. Estas cantidades siguen estando por debajo del impuesto mínimo propuesto por Greenpeace.

Otro país con tarifas más elevadas para los pasajeros premium es el [Reino Unido](#). Sin embargo, el impuesto sobre los pasajeros aéreos del Reino Unido difiere del enfoque francés: no está directamente vinculado a las clases de cabina, sino al espacio entre asientos como criterio clave. Se aplica una tarifa más alta si la distancia entre asientos supera las 40 pulgadas (poco más de un metro), lo que ocurre en un gran número de aviones de fuselaje ancho con [cabinas de clase business](#) específicas. Dependiendo de la distancia del vuelo, la tasa para los asientos con mayor espacio entre ellos es entre [8 £ \(9 €\) y 147 £ \(168 €\)](#) más alta que para los asientos con menos espacio.⁸

Ni los impuestos del Reino Unido ni los de Francia están destinados a inversiones ecológicas.

Impulso de la UE

La UE está negociando actualmente el Marco Financiero Plurianual ([MFP](#)) para 2028-2034, con un volumen total de casi 2 billones de euros, y está considerando nuevos «recursos propios» para responder a las amenazas y oportunidades sin precedentes de la próxima década. El [informe Draghi](#) identificó la necesidad de una inversión adicional de 800 000 millones de euros anuales en las transiciones

⁶ Estimación basada en una propuesta de Greenpeace Alemania para la redistribución del impuesto sobre el patrimonio.

⁷ Según [ÖBB](#), un tren nocturno cuesta alrededor de 27 millones de euros.

⁸ These rates will become valid from 1 April 2026.

ecológica y digital. Al mismo tiempo, la UE necesita nuevas fuentes de financiación para reforzar su papel mundial como principal proveedor de financiación climática y cumplir sus compromisos internacionales. Sin nuevos recursos propios que estén a la altura de este nivel de ambición, será imposible dar una respuesta creíble por parte de la UE. Si bien actualmente se están debatiendo a nivel de la UE algunos mecanismos de «quien contamina paga», siguen siendo insuficientes para proporcionar el nivel de financiación necesario. La introducción de nuevos impuestos sobre los vuelos de lujo, el queroseno y las personas con un elevado patrimonio neto, así como la eliminación gradual de las subvenciones a los combustibles fósiles, generarían ingresos públicos adicionales para la acción climática y contribuirían al cumplimiento del Acuerdo de París sobre el clima.

Impulso global

Fundada en noviembre de 2023, la Fuerza Operativa Global de Solidaridad ([GSLTF](#)) ha dado lugar a la creación de la [Coalición Solidaria de Viajeros Frecuentes](#). En la COP30 celebrada en Brasil, la GSLTF destacó el rápido crecimiento de la coalición. Presentada por primera vez en junio de 2025, la coalición reúne ahora a nueve países miembros —siete de África, además de España y Francia— y cuatro países observadores.

Demandas de Greenpeace

Greenpeace **insta a todos los gobiernos europeos a que introduzcan impuestos nacionales para los viajeros y viajeras frecuentes en los vuelos que salen de aeropuertos europeos como primer paso hacia un futuro acuerdo internacional sobre impuestos.** El impuesto mínimo será de 75 € por vuelo en clase económica premium, 220 € por vuelo en clase business y 340 € por vuelo en primera clase. Greenpeace también pide una prohibición general de los vuelos cuando exista una alternativa razonable en tren. Greenpeace apoya la GSLTF e insta a los gobiernos a unirse a la coalición.

Un impuesto de este tipo sobre los vuelos de lujo, como primer paso, seguido de planes para gravar a las personas más ricas **puede proporcionar la financiación necesaria para medidas que beneficien a las personas y al planeta.**