

Desafío YIN Latinoamérica – Edición 2026

Estimados Miembros del Jurado:

Por la presente, el equipo de Argentina tiene el honor de presentar su trabajo en el marco del Desafío YIN Latinoamérica, edición 2026 (el 'Desafío'), conforme a las bases y condiciones establecidas por la organización.

El presente trabajo ha sido elaborado respetando todos los requisitos de participación, estipulados en las Bases y Condiciones del Desafío, incluyendo la presentación de argumentos jurídicos de ambas partes (i.e. Contribuyente y Estado/Administración Tributaria), y respetando el formato y la extensión mínima y máxima estipulada.

Nuestra presentación escrita para la primera instancia del Desafío consiste en un documento de 20 páginas, estructurado bajo un enfoque temático y conceptual que facilita la lectura y el análisis de los aspectos principales en disputa, así como la confrontación de las distintas posiciones y argumentos de las partes.

La estructura del trabajo se basa en los diferentes puntos o temáticas controvertidas del caso, abordados a lo largo de siete secciones. En cada sección, se expone en primer lugar la posición y los posibles argumentos jurídicos que podrían ser esgrimidos por la República de Verdequena (apartados "A"), y posteriormente la posición y los argumentos correspondientes a Green Skies Ltd. (apartados "B"). Este método permite una comparación clara y ordenada de las perspectivas de ambas partes sobre cada cuestión.

Por último, nuestro trabajo no describe los hechos del caso, remitiéndose al documento correspondiente para evitar reiteraciones y optimizar la presentación.

Agradecemos profundamente a los miembros del jurado y a los organizadores del Desafío por la oportunidad de participar en esta competencia, que fomenta el desarrollo profesional y el intercambio académico en materia de tributación internacional.

Atentamente,

Valentina
Ginel

Digitally signed by Valentina Ginel
DN: cn=Valentina Ginel, c=GB,
email=vginel@omcgroup.com
Date: 2025.12.15 12:37:37 -0300

Valentina Ginel

Camila Lucia Gomar

Antonio Tarazi

Índice

1) Soberanía regulatoria y deber ambiental del estado	4
a) <i>Posición de la República de Verdequena (RV): La RFV fue adoptada en ejercicio legítimo de la soberanía y potestad tributaria del Estado alineada con el deber ambiental internacional</i>	<i>4</i>
(i) <i>Principio “quien contamina paga”</i>	<i>6</i>
(ii) <i>Los deberes ambientales de los Estados son obligaciones de derechos humanos</i>	<i>6</i>
(iii) <i>Aval internacional a la tarificación del carbono</i>	<i>7</i>
b) <i>Réplica de Green Skies (GS): la soberanía regulatoria de la RV no es absoluta, sino que se encuentra limitada por principios constitucionales, como el FET y la prohibición de arbitrariedad</i>	<i>7</i>
(i) <i>Consideraciones generales</i>	<i>7</i>
2) Razonabilidad y no arbitrariedad de la RFV	10
a) <i>Posición de la República de Verdequena (RV): La RFV cumple con los estándares de razonabilidad y no incurre en ningún tipo de arbitrariedad</i>	<i>10</i>
b) <i>Réplica de Green Skies Ltd. (GS): La RFV carece de razonabilidad y no cumple con el objetivo ambiental declarado.</i>	<i>11</i>
3) Carácter expropiatorio de la RFV	12
a) <i>Posición de la República de Verdequena (RV): si bien la RFV podría tener consecuencias económicas en la estructura financiera de GS, no constituye una expropiación</i>	<i>12</i>
b) <i>Réplica de Green Skies Ltd. (GS): la RFV constituye una expropiación indirecta de la inversión de GS en la RV</i>	<i>12</i>
4) Las expectativas legítimas y la estabilidad de las condiciones	13
a) <i>Posición de la República de Verdequena (RV): no existía ninguna cláusula de estabilidad que impidiera la RFV</i>	<i>13</i>
b) <i>Réplica de Green Skies Ltd. (GS): las declaraciones públicas de la RV en foros internacionales y en su página web, sumados a los tratados internacionales suscriptos por la RV, generaron expectativas legítimas de estabilidad en GS</i>	<i>15</i>
5) Discriminación	17
a) <i>Posición de la República de Verdequena (RV): la RFV es una medida que no discrimina a favor de ciertos actores en la industria aeronáutica</i>	<i>17</i>
b) <i>Réplica de Green Skies Ltd. (GS): La RFV afecta principalmente a inversores extranjeros siendo la misma discriminatoria</i>	<i>17</i>

(i) El hecho de que la RV haya buscado inversiones extranjeras en el sector aeronáutico demuestra que, en los hechos, las aerolíneas que operan en la RV son extranjeras	17
(ii) Impuesto adicional fijo por la emisión de billetes de avión para vuelos comerciales internacionales (IEBA)	18
(iii) Exclusión del crédito SAF para vuelos privados	18
6) La RFV a la luz de los Convenios para Evitar la Doble Imposición (CDI)...	18
a) <i>Posición de la República de Verdequena (RV): la renta generada por la enajenación de derechos de emisión califica bajo el artículo 7 (beneficios empresariales) del CDI firmado entre el Estado Azul y la RV y debe ser alocada al establecimiento permanente que GS tiene en la RV.....</i>	<i>19</i>
b) <i>Réplica de Green Skies Ltd. (GS): La renta puede ser gravada por el Estado Azul, en tanto no existe EP y, si hubiese EP, las rentas no le serían atribuibles; o, en su defecto, la renta generada por la enajenación de derechos de emisión calificaría bajo el Artículo 8 del CDI.....</i>	<i>20</i>
a) <i>Posición de la República de Verdequena (RV)</i>	<i>21</i>
b) <i>Réplica de Green Skies Ltd. (GS)</i>	<i>21</i>
7) La cuestión sobre si el Impuesto sobre el Combustible Aéreo (ICA) es análogo al IVA violando el principio de tributación indirecta en destino	21
a) <i>Posición de la República de Verdequena (RV)</i>	<i>22</i>
b) <i>Réplica de Green Skies Ltd. (GS)</i>	<i>22</i>

Green Skies Ltd. vs. República de Verdequena

La disputa entre Green Skies Ltd. (en adelante, “GS”) y la República de Verdequena (en adelante, la “RV”) surge a raíz de la sanción de la Reforma Fiscal Verde (en adelante, la “RFV”) por parte de la RV. Dicha reforma introdujo un conjunto de medidas tributarias ambientales aplicadas al sector aeronáutico, que incluyen, entre otros aspectos, la eliminación inmediata de incentivos previamente vigentes, la creación de nuevos impuestos (al carbono, al combustible aéreo y a la emisión de billetes) y la redefinición del tratamiento fiscal de los créditos de carbono.

La controversia no reside en discutir el manifiesto interés público o la legitimidad del objetivo ambiental que persigue la RFV, sino más bien la forma en que fue diseñada e implementada por la RV. Ello, en tanto algunas de las medidas introducidas por la RFV, pueden implicar una violación a las obligaciones internacionales y domésticas que vinculan a la RV, tanto con terceros Estados, como el Estado Azul, como así también con contribuyentes e inversores privados, como GS. Dichas obligaciones incluyen, entre otras, aquellas derivadas de (i) la Carta Latinoamericana de la Energía (en adelante, la “CLAE”), de la cual tanto el Estado Azul como la RV son signatarios y los demás tratados y convenios internacionales suscriptos por la RV, (ii) las normas de derecho internacional consuetudinario, (iii) los principios generales del derecho tributario (e.g. proporcionalidad), (iv) la jurisprudencia arbitral comparada relativa al principio de trato justo y equitativo, a la prohibición de discriminación, la prohibición de arbitrariedad y la expropiación indirecta y (v) las normas y principios constitucionales de la RV que receptan los derechos y obligaciones mencionados anteriormente.

A continuación, a lo largo de siete secciones, se abordan los diferentes puntos controvertidos.

1) Soberanía regulatoria y deber ambiental del estado

a) Posición de la República de Verdequena (RV): La RFV fue adoptada en ejercicio legítimo de la soberanía y potestad tributaria del Estado alineada con el deber ambiental internacional

La RV sostiene que la RFV fue adoptada en ejercicio legítimo de su soberanía regulatoria y de su potestad tributaria, ambas reconocidas por el derecho internacional y plenamente alineadas con los criterios establecidos en la jurisprudencia actual.

Su posición se encuentra respaldada por el precedente “*Charanne c. El Reino de España*”¹, entre muchos otros², en los que se reconoce expresamente la facultad de los Estados de adaptar o modificar sus marcos normativos a las circunstancias cambiantes, siempre que no exista un compromiso específico y claro de estabilidad. La Corte de Arbitraje de la Cámara Oficial de Industria y Servicios de Madrid sostuvo que “*en ausencia de compromisos específicos, el inversor no puede esperar que la normativa permanezca inmutable.*”

En “*Charanne*”, el Tribunal citó el precedente “*Electrabel c/ Hungría*”³ como antecedente relevante para reafirmar el principio de que, si bien el inversor está protegido frente a cambios

¹ El caso “[Charanne B.V. Construction Investments S.A.R.L. c. El Reino de España](#)” (Sede Arbitral Madrid, 2016) fue el primer laudo arbitral en el marco de las reformas regulatorias aplicadas al sector de energías renovables en España. Los inversionistas alegaron que los cambios normativos constituían una violación del estándar de Trato Justo y Equitativo (FET) bajo la Carta de la Energía. El tribunal rechazó el reclamo y sostuvo que, en ausencia de un compromiso específico de estabilidad, el Estado conserva un margen legítimo para ajustar su marco regulatorio. Este laudo se convirtió en un precedente clave sobre el alcance de la soberanía regulatoria y la previsibilidad respecto a cambios normativos.

² “[Parkerings-Compagniet AS v. Republic of Lithuania](#)” (ICSID Case No. ARB/05/8), “BG Group v Argentina”, laudo del 24 de diciembre de 2007, “*Plama v Bulgaria*”, laudo del 27 de agosto de 2008, entre otros.

³ “[Electrabel S.A. v. Hungary](#)” (ICSID Case No. ARB/07/19): “*Aunque al inversor se le promete protección contra cambios injustos, está bien establecido que el Estado receptor tiene derecho a mantener un razonable de flexibilidad regulatoria para responder a las cambiantes circunstancias del interés público. Por consiguiente, el requisito de justicia no debe entenderse como la inmutabilidad del marco legal, sino como dando a entender que*

injustos, está ampliamente reconocido que el Estado anfitrión tiene derecho a mantener un grado razonable de flexibilidad regulatoria para responder a circunstancias cambiantes en el interés público. En este sentido, el requisito de trato justo y equitativo no debe ser entendido como la inmutabilidad del marco legal.

La RV sostiene que su actuación no se limitó al ejercicio de su potestad regulatoria, sino que respondió al cumplimiento del deber ambiental asumido en el ámbito internacional y a su compromiso en la reducción de emisiones.

Asimismo, la RV destaca que la RFV responde a una finalidad extrafiscal legítima, en tanto los nuevos tributos no persiguen únicamente el incremento en la recaudación, sino la modificación de conductas ambientales nocivas. En línea con la doctrina comparada y la práctica de los Estados, la finalidad extrafiscal permite emplear instrumentos tributarios para incentivar o desincentivar actividades, siempre que la medida sea proporcional y no discriminatoria. De este modo, la RFV se inserta dentro de la tendencia global a utilizar políticas fiscales como herramientas de transición ecológica y cumplimiento de obligaciones climáticas. Invoca el criterio sentado, por ejemplo, por la Corte Suprema de Justicia de la Nación de Argentina en “*Tabacalera Sarandí*”⁴, donde el Tribunal reafirmó que los tributos pueden perseguir finalidades extrafiscales legítimas, como desalentar conductas socialmente nocivas, y que la mera afectación económica no basta para invalidarlos. La Corte sostuvo que, para que un impuesto sea considerado inconstitucional por afectar derechos individuales, la prueba del carácter restrictivo debe ser “excluyente”, y la afectación a derechos fundamentales debe ser “palmaria”. Trasladado al caso, la RFV no busca exclusivamente recaudar, sino modificar patrones de conducta ambientalmente perjudiciales, lo cual es consistente con la finalidad extrafiscal reconocida por la jurisprudencia comparada. En este sentido, la RV sostiene que, no solo ostenta la facultad para establecer y modificar regulaciones tributarias y medioambientales, sino que, además, está jurídicamente obligada a adoptar medidas orientadas a reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y, en particular a morigerar el impacto ambiental del sector aeronáutico en cumplimiento de sus compromisos internacionales. La RFV es una medida de transición ecológica destinada a corregir el crecimiento acelerado de emisiones, incentivar el uso de combustibles sostenibles de aviación (SAF) y desincentivar actividades altamente contaminantes, conforme a la evidencia técnica incluida en el informe de la ALMA citado en la Exposición de Motivos de la RFV.

RV se ampara en el artículo 21 de la CLAE, que reconoce la legitimidad de medidas fiscales ambientales, siempre que no sean discriminatorias y no equivalgan a una expropiación encubierta. Asimismo, RV, en su carácter de Estado miembro de la ONU, invoca la Opinión Consultiva de la Corte Internacional de Justicia (CIJ) (2025)⁵, solicitada en el año 2023 por la Asamblea General de la ONU. En la misma la CIJ aclaró que los Estados que hayan suscripto la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC), como la RV, tienen la obligación de: (a) adoptar medidas para contribuir a mitigar las emisiones de gases de efecto invernadero; (b) prevenir un daño significativo al medio ambiente actuando con debida diligencia y utilizando todos los medios a su alcance para prevenir el desarrollo de actividades en su jurisdicción que puedan causar un daño ambiental significativo; (c) proteger el medio ambiente con el fin de respetar y garantizar el goce efectivo de los derechos humanos. Por último, la CIJ aclaró que una violación a estos deberes acarrea responsabilidad internacional para el Estado involucrado.

los cambios sucesivos se deben hacer de manera justa, coherente y predecible, teniendo en cuenta las circunstancias de la inversión.” (7.77)

⁴ [Corte Suprema de la Nación de Argentina. “Tabacalera Sarandí S.A. c/ EN – AFIP – DGI s/ proceso de conocimiento”, sentencia de fecha 14 de agosto de 2025.](#)

⁵ La [Opinión Consultiva de la Corte Internacional de Justicia \(CIJ, 2025\)](#) afirmó que los Estados tienen un deber de debida diligencia climática para adoptar medidas razonables de mitigación y evitar daños transfronterizos derivados de las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI). La Corte también destacó que la inacción climática puede comprometer obligaciones de derechos humanos. Se aclara que los tres Estados involucrados han reconocido la jurisdicción de la Corte Internacional de Justicia y también son Partes de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC), del Protocolo de Kioto y del Acuerdo de París.

En consecuencia, no cabe más que concluir que la RFV es una medida adoptada por la RV para mitigar las emisiones de gases de efecto invernadero y de garantizar el goce efectivo de los derechos humanos, como también, cumplir con las obligaciones internacionales asumidas.

(i) Principio “quien contamina paga”

La RV destaca que numerosos instrumentos internacionales consagran el principio de “quien contamina paga”⁶, y que la tarificación del carbono constituye uno de los mecanismos más eficientes para corregir externalidades⁷. Cita el apoyo de organismos como la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE), el Banco Mundial y la Coalición de Ministros de Finanzas para la Acción del Clima, que recomiendan impuestos ambientales como herramientas efectivas para orientar comportamientos hacia prácticas menos contaminantes.

Este enfoque es consistente con la evolución del derecho internacional ambiental, en el que, por ejemplo, la propia CIJ en “*Pulp Mills*”⁸, sin mencionar expresamente el principio de “quien contamina paga”, sí se ha referido a las obligaciones de reparación y compensación del daño ambiental.

(ii) Los deberes ambientales de los Estados son obligaciones de derechos humanos

RV argumenta que la política climática es también una obligación de derechos humanos. En “*KlimaSeniorinnen*” (2024)⁹, la Corte Europea de Derechos Humanos (CEDH) sostuvo que los Estados tienen obligaciones positivas de protección frente al cambio climático, en particular adoptar políticas adecuadas, efectivas y coherentes para reducir emisiones.

Determinó que la inacción climática puede violar el artículo 8 del Convenio Europeo de Derechos Humanos (derecho al respeto de la vida privada y familiar), porque la falta de medidas suficientes expone a la población, en especial grupos vulnerables, a riesgos graves vinculados al calentamiento global. En el caso el Tribunal concluyó que Suiza incumplió su deber de adoptar medidas climáticas razonables, y que las políticas ambientales insuficientes pueden resultar incompatibles con los estándares de protección de derechos humanos.

Con ello, la RV sostiene que la RFV refleja, no solo su compromiso internacional en materia ambiental, sino también su obligación de garantizar la protección de los derechos humanos

⁶ El principio de “quien contamina paga” (*polluter-pays principle*) estipula que quien contamina debe soportar el costo de las medidas que reduzcan la contaminación de acuerdo con el daño causado a la sociedad o al excedente sobre lo que se entiende como un nivel aceptable de contaminación. Fuente: Glossary of Environment Statistics, Studies in Methods, Series F, No. 67, United Nations, New York, 1997. https://www.oecd.org/content/dam/oecd/en/publications/reports/2008/09/oecd-glossary-of-statistical-terms_g1qh9ad7/9789264055087-en.pdf

El principio de “quien contamina paga” ha sido reconocido como criterio central de política ambiental por la OCDE desde las “*Guiding Principles concerning International Economic Aspects of Environmental Policies*” (Recomendación del Consejo de 1972 y notas de implementación posteriores), donde se establece que el contaminador debe soportar los costos de prevención y control de la contaminación.

En similar sentido, la atribución de responsabilidad ambiental “*accountability*” ha sido definida como la responsabilidad por el deterioro del medio ambiente, implicando la atribución de los costos ambientales a las actividades económicas que causan tal deterioro. Así, atribuir a GS la responsabilidad por deteriorar el medio ambiente por medio de su actividad económica respeta estándares internacionales.

⁷ La tarificación del carbono ha sido promovida como aplicación concreta de este principio por organismos como el Banco Mundial que destaca que los precios al carbono implementan el principio de que quien contamina paga consagrado en el Principio 16 de la Declaración de Río y por la Coalición de Ministros de Finanzas para la Acción Climática, cuyos Helsinki Principles instan a avanzar hacia mecanismos efectivos de precios al carbono como herramienta fiscal para la transición verde.

⁸ *Pulp Mills on the River Uruguay (Argentina v. Uruguay)*, Judgment, I.C.J. Reports 2010, p. 14. En el caso “*Pulp Mills on the River Uruguay*” (Argentina v. Uruguay, CIJ; 20/04/2010) se analizó el planteo formulado por Argentina de que Uruguay había violado el Estatuto del Río Uruguay, firmado por ambos países, al permitir la construcción de dos papeleras que producirían la contaminación de las aguas del río. se menciona que quien contamina paga junto con otros principios (prevención, precaución, equidad intergeneracional) como parte del “bloque” de principios ambientales contemporáneos usados en la argumentación y en el análisis doctrinal posterior.

⁹ Corte Europea de Derechos Humanos, “*Verein Klimaseniorinnen Schweiz And Others V. Switzerland*”, Application no. 53600/20, sentencia del 9 de abril de 2024.

frente a los riesgos del cambio climático. Desde esta perspectiva, la RV no sería únicamente una medida permitida por el derecho internacional, sino una herramienta requerida para asegurar un entorno seguro y saludable para su población.

(iii) Aval internacional a la tarificación del carbono

RV enfatiza que existe un amplio consenso internacional respecto de la necesidad de aplicar instrumentos fiscales ambientales, incluidos impuestos al carbono, como medios eficaces para mitigar las emisiones de GEI. Este enfoque está respaldado por la CMNUCC, el Protocolo de Kioto (PK), el Acuerdo Verde Internacional o Acuerdo de París (AVI), así como por diversas instituciones multilaterales y organismos técnicos.

A nivel comparado, la Comisión Europea ha destacado reiteradamente el rol de los impuestos ambientales como herramientas centrales para el cumplimiento de compromisos climáticos. En particular, su Comunicación del 2000 identificó estos impuestos como *“instrumentos cruciales para cumplir los compromisos del Protocolo de Kioto”*.¹⁰

De acuerdo con la doctrina¹¹, tarificar el carbono significa, simplemente, poner precio a la contaminación de las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI), al daño social que provocan como externalidades negativas. En vez de decidir y regular quién debe reducir las emisiones, dónde y cómo, un precio del carbono tiene la ventaja de que proporciona una señal económica a los emisores, y les permite decidir si transforman sus actividades y reducen sus emisiones, o siguen emitiendo y pagando por sus emisiones.

Desde esta perspectiva, RV sostiene que la RV constituye una medida necesaria y adecuada para alinear su política fiscal con sus obligaciones climáticas y con sus metas de neutralidad de carbono.

b) Réplica de Green Skies (GS): la soberanía regulatoria de la RV no es absoluta, sino que se encuentra limitada por principios constitucionales, como el FET y la prohibición de arbitrariedad

(i) Consideraciones generales

Por su parte, GS no cuestiona la existencia de la soberanía regulatoria ni la facultad de RV para modificar su régimen fiscal. GS sostiene que estas facultades no son absolutas, sino que se encuentran limitadas por obligaciones internacionales específicas. Estas obligaciones específicas, que limitan parcialmente la soberanía regulatoria de la RV, y que se analizan en mayor detalle en las secciones siguientes de este documento, incluyen, entre otras, los estándares de trato justo y equitativo (*“Fair and Equitable Treatment”* - FET) y de proporcionalidad (Apartado primero), el principio de razonabilidad y la prohibición de arbitrariedad (Apartado segundo), las garantías frente a la expropiación indirecta previstas en la CLAE (Apartado Tercero) y, el principio de no discriminación (Apartado quinto). A todo evento, se aclara que en este apartado primero se abordan puntualmente los estándares FET y de proporcionalidad p.

A los fines del presente caso, se asume que la constitución nacional de la RV, en concordancia con las constituciones nacionales de todos los países latinoamericanos, responde a una tradición de respeto y protección de los derechos humanos. En consecuencia, a los efectos de este análisis se asume que el derecho de propiedad, el principio de no discriminación, la prohibición de confiscatoriedad, el derecho a la igualdad, el principio de proporcionalidad y la prohibición de arbitrariedad reconocidos en el derecho internacional se encuentran también contemplados en la constitución nacional de la RV.

(ii) El estándar de trato justo y equitativo (FET)

Corresponde aclarar que el FET resultaría aplicable al caso concreto dado que, tanto la RV como el Estado Azul son Estados parte de la CLAE, en cuyo preámbulo se reconoce que las inversiones en la aviación requieren estabilidad jurídica, **condiciones equitativas** y marcos regulatorios previsibles. Además, el mismo preámbulo estipula que la CLAE busca establecer

¹⁰ VILLAR EZCURA, M. *“Desarrollo sostenible y tributos ambientales”*, CRONICA TRIBUTARIA NUM. 107/2003 (123-137).

¹¹ VILLAR EZCURRA, M. *“Retos jurídicos y tributarios en el proceso de tarificación del carbono y del fortalecimiento de la competitividad en sectores estratégicos para la Unión Europea”*, Universidad San Pablo-CEU. CEU Universities (España), ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-0750-9980>.

un marco estable, transparente y **equitativo** para la inversión. En el mismo sentido, el artículo 10 de la CLAE estipula expresamente que las Partes Contratantes fomentarán y mantendrán condiciones estables, **equitativas**, favorables y transparentes para que los inversores de otras Partes realicen inversiones en su territorio, **garantizando en todo momento un trato justo y equitativo**. En la misma línea, la doctrina ha afirmado que el FET fue identificado como uno de los elementos del estándar mínimo exigido por las normas internacionales de trato a los extranjeros y su propiedad.¹² Por ello, no podría haber duda de que el FET resulta aplicable al presente caso.

La conexión entre el FET y la protección de las expectativas legítimas de los inversores procede del caso “*Técnicas Medioambientales Tecmed, S.A. c/ México*”¹³, en el cual el Centro Internacional de Arreglo de Diferencias Relativas a Inversiones (en adelante, el “CIADI”) entendió que se exige brindar un tratamiento a la inversión extranjera que no desvirtúe las expectativas básicas debido a las cuales el inversor extranjero decidió realizar su inversión. Dentro de las expectativas razonables del inversor se incluye que el Estado receptor de la inversión se conducirá de manera coherente, desprovista de ambigüedades y transparente en sus relaciones con el inversor extranjero, de manera que éste pueda conocer de manera anticipada, para planificar sus actividades y ajustar su conducta, no sólo las normas o reglamentaciones que regirán tales actividades, sino también las políticas perseguidas por tal normativa y las prácticas o directivas administrativas que les son relevantes. De acuerdo con dicho laudo, el inversor extranjero también puede esperar que el Estado receptor actuará de manera no contradictoria; es decir, entre otras cosas, sin revertir de manera arbitraria decisiones o aprobaciones anteriores o preexistentes emanadas del Estado en las que el inversor confió y basó la asunción de sus compromisos y la planificación y puesta en marcha de su operación económica y comercial.

Esta jurisprudencia está en línea con otros casos¹⁴, en los que se han consolidado criterios según los cuales los cambios regulatorios deben ser previsibles, graduales, coherentes, no sorpresivos, no arbitrarios y compatibles con las expectativas razonables generadas por el propio Estado.

Asimismo, incluso los precedentes que reconocen con mayor énfasis la amplitud de la soberanía regulatoria, como “*Charanne c. El Reino de España*”¹⁵ y “*Parkerings v. Lituania*”¹⁶, confirman que dicho poder estatal está sujeto a límites. Ambos laudos aceptan la facultad del Estado de modificar su marco regulatorio, pero sólo en ausencia de compromisos específicos de estabilidad y siempre que los cambios no vulneren expectativas legítimas razonables ni introduzcan medidas arbitrarias o desproporcionadas.

Considerando la jurisprudencia citada en los párrafos precedentes, GS puede sostener que, la RFV habría implicado la eliminación total e inmediata de los incentivos fiscales previamente

¹² [OECD \(2004\), “Fair and Equitable Treatment Standard in International Investment Law”, OECD Working Papers on International Investment, No. 2004/03, OECD Publishing, Paris.](#)

¹³ “*Técnicas Medioambientales Tecmed, S.A. c/ México*”, CASO No. ARB (AF)/00/2.

¹⁴ “*AES Corporation v. Argentine Republic*”, ICSID Case No. ARB/02/17: el tribunal confirmó que Argentina violó el estándar FET tras modificar el régimen del sector eléctrico: congelamiento de tarifas, suspensión de indexaciones, cambio unilateral de reglas, lo que destruyó el equilibrio contractual/de inversión. Muestra límites claros al poder regulatorio: no basta tener facultades, hay que ejercerlas razonablemente.

“*CMS v. Argentina*” (ICSID, 2005-06): el Tribunal refuerza la noción de que los cambios arbitrarios o sorpresivos pueden ser injustos.

“*LG&E Energy Corp., LG&E Capital Corp. and LG&E International Inc. v. Argentine Republic*” (ICSID Case No. ARB/02/1): si bien el tribunal aceptó el argumento de “estado de necesidad” por parte del Estado argentino durante la crisis para exonerar responsabilidad temporalmente, reconoció que la potestad regulatoria no protege abusos permanentes: “*Basado en el análisis del estado de necesidad, el Tribunal concluye que, en primer lugar, dicho estado se inició el 1 de diciembre de 2001 y finalizó el 26 de abril de 2003; que, en segundo lugar, durante ese período Argentina queda exenta de responsabilidad, por lo cual las Demandantes deberán soportar las consecuencias de las medidas tomadas por el Estado receptor; y finalmente, la Demandada debió restablecer el sistema tarifario el 27 de abril de 2003 o haber compensado a las Demandantes, lo cual no ocurrió. En consecuencia, a partir de esa fecha Argentina es responsable por los daños causados a las Demandantes.*” (El destacado me pertenece).

¹⁵ “*Charanne B.V. Construction Investments S.A.R.L. c. El Reino de España*” (Sede Arbitral Madrid, 2016)

¹⁶ “*Parkerings-Compagniet AS v. Republic of Lithuania*” (ICSID Case No. ARB/05/8).

promocionados por la RV en foros internacionales y en su propio sitio web, la creación simultánea de múltiples cargas tributarias nuevas, y la ausencia total de etapas de consultas públicas previas, evaluación de impacto¹⁷, medidas de transición y/o de mecanismos de estabilización que permitieran a las empresas prepararse, prever y adecuar su negocio al nuevo marco regulatorio.

Para GS, esta combinación constituye un “*shock* regulatorio” producto de un cambio abrupto, incompatible con el comportamiento que un inversor puede razonablemente esperar de un Estado que promovió activamente la instalación de *hubs* aeronáuticos bajo un régimen fiscal beneficioso y estable. Este “*schock* regulatorio”, en los términos de la normativa, doctrina y jurisprudencia citada, constituye una violación al FET.

(iii) **El estándar de proporcionalidad**

GS reconoce la legitimidad del objetivo ambiental de la RFV y los compromisos climáticos internacionales. Sin embargo, sostiene que el deber ambiental no habilita al Estado a adoptar medidas técnicamente inadecuadas, desproporcionadas, discriminatorias, o arbitrarias.

Conforme a la jurisprudencia en “*Técnicas Medioambientales Tecmed, S.A. c/ México*”¹⁸, incluso las políticas públicas con fines legítimos deben respetar un control de proporcionalidad. Dicho principio general del derecho tributario, reconocido en todo ordenamiento jurídico, implica determinar si una medida fiscal como aquellas comprendidas en la RFV cumplen con un conjunto secuencial de tres pruebas (test) que – tomando como ejemplo su aplicación en el derecho Europeo – consisten en las siguientes: (a) test de idoneidad, (b) test de necesidad y (c) test de proporcionalidad en sentido estricto.

En primer lugar, el **Test de idoneidad** requiere que los medios empleados por una medida pública sean razonablemente aptos para alcanzar sus objetivos, es decir, si existe una relación lógica entre los medios adoptados y el fin público legítimo perseguido. Determinados aspectos de la RFV no parecieran cumplir este requisito. Este es el caso de, por ejemplo, el IEBA, porque no grava emisiones, sino la cantidad de billetes emitidos, lo que no guarda relación alguna con el volumen de gases de efecto invernadero (GEI) efectivamente liberados (aspecto que se desarrollará en los acápite siguientes). Tampoco aprueba el test de idoneidad el hecho de que los vuelos privados estén excluidos de los créditos fiscal por el uso o producción de combustibles sostenibles de aviación (SAF), pese a que estos representan el segmento más contaminante según la propia evidencia citada por la RV en informe ALMA. En segundo lugar, el **Test de necesidad** examina si la medida es necesaria para lograr su objetivo, considerando si existen otros medios menos restrictivos capaces de producir el mismo resultado. En el presente caso, es preciso señalar que existían medios menos restrictivos que la RFV para reducir las emisiones de carbono. Por ejemplo, en vez de reducir abruptamente todos los beneficios fiscales a la industria aeronáutica promocionados por el propio Estado, podría haberse estipulado beneficios fiscales para aquellas empresas que decidieran reducir sus emisiones de carbono o utilizar combustibles sostenibles. Otra alternativa hubiera sido establecer la RFV en distintas etapas que permitieran a las empresas rearmar su esquema de negocios para, simultáneamente, respetar la nueva normativa y mantener un margen razonable de rentabilidad.

Por último, el **Test de proporcionalidad en sentido estricto** examina si la medida no impone al sujeto afectado un sacrificio de su interés mucho mayor que los beneficios públicos que se pretende obtener con ella. En este caso, la RFV despoja a GS de todos los beneficios fiscales que habían motivado su inversión en primer lugar, tornando su actividad en antieconómica y generando perjuicios económicos de imposible reparación ulterior. La jurisprudencia

¹⁷ De acuerdo con “*The Working Methods of the European Commission*” emitido por la Comisión en Europea en el año 2019, todas las iniciativas que puedan tener un impacto económico, social o ambiental significativo directo deben estar acompañadas por un análisis del impacto y de una opinión positiva de la Junta de Escrutinio Regulatorio. El texto original en inglés dispone: “*All initiatives likely to have significant direct economic, social or environmental impacts should be accompanied by an impact assessment and a positive opinion from the Regulatory Scrutiny Board.*”

¹⁸ “*Técnicas Medioambientales Tecmed, S.A. c/ México*”, CASO No. ARB (AF)/00/2.

latinoamericana¹⁹ ha ponderado ponderarse que la limitación que se impone el propio Estado mediante promesas de estabilidad para incentivar las inversiones suponen mantener la ecuación económico-financiera tenida en cuenta por los inversores. Adicionalmente, es importante tener presente el impacto que la RFV tendrá en los empleos generados por GS en la RFV y en la conectividad que GS ha permitido entre la RV y otros países latinoamericanos.

En el caso “*Técnicas Medioambientales Tecmed, S.A. c/ México*”²⁰, el CIADI examinó la decisión del Estado de revocar la licencia de operación de un relleno sanitario de residuos peligrosos, lo que, en la práctica, hizo inviable la continuidad de la inversión y produjo la pérdida total de su valor económico. Aunque reconoció que los Estados conservan facultades regulatorias para proteger el interés público, incluido el ambiental, el CIADI enfatizó que dichas facultades deben ejercerse conforme al principio de proporcionalidad, manteniendo un equilibrio entre el objetivo público perseguido y el impacto sobre la inversión. En este sentido, afirmó que las medidas adoptadas deben ser proporcionales al interés público protegido y no deben imponer una carga excesiva al inversor, estableciendo uno de los estándares más citados en materia de razonabilidad y límites al poder regulatorio estatal.

Por todo lo expuesto, GS manifiesta que la RFV no cumple con el estándar internacional de FET y el de proporcionalidad aplicable a las medidas fiscales ambientales como las incluidas en las RFV.

2) Razonabilidad y no arbitrariedad de la RFV

a) Posición de la República de Verdequena (RV): La RFV cumple con los estándares de razonabilidad y no incurre en ningún tipo de arbitrariedad

La RV sostiene que la RFV supera ampliamente el estándar de razonabilidad exigido por el derecho internacional y que no incurre en arbitrariedad alguna. Argumenta que los Estados gozan de un margen de apreciación para diseñar políticas públicas complejas, en especial en materia ambiental, siempre que exista una conexión racional entre los medios adoptados y el objetivo perseguido. Según la RV, la RFV constituye precisamente una respuesta regulatoria “razonable, proporcionada y técnicamente justificada” frente a la urgencia climática que enfrenta el sector aeronáutico.

En relación con el IEBA, la RV afirma que se trata de un instrumento válido dentro de las herramientas de fiscalidad ambiental reconocidas en el derecho comparado. Señala que, si bien el IEBA no grava directamente las emisiones, sí funciona como un instrumento de demanda inspirado en esquemas internacionales de control de emisiones, incluido el modelo “*cap-and-trade*”²¹, que buscan desincentivar patrones de consumo intensivos en carbono y promover el uso de combustibles sostenibles (SAF). La OCDE ha diseñado una tabla que lista las bases imponibles que permiten identificar un tributo ambiental y en dicha tabla se incluyen los billetes aéreos como bases imponibles válidas de un tributo ambiental.²² RV

¹⁹ Corte Suprema de Justicia de la Nación de Argentina, “*Cerro Vanguardia S.A. (TF 22.172-I) c/ DGI*”, sentencia de fecha 30 de junio de 2009.

²⁰ “*Técnicas Medioambientales Tecmed, S.A. c/ México*”, CASO No. ARB (AF)/00/2.

²¹ El sistema *cap-and-trade* es un mecanismo de mercado para reducir emisiones mediante la fijación de un límite máximo (*cap*) a la cantidad total de gases de efecto invernadero permitidos, y la asignación o subasta de permisos de emisión transferibles (*trade*) entre los agentes regulados. Los operadores que emiten menos pueden vender sus excedentes, mientras que quienes superan su cuota deben adquirir permisos adicionales. Este esquema, utilizado en la Unión Europea a través del EU-ETS, busca reducir emisiones de manera eficiente, asignando el costo marginal a quienes tienen mayor capacidad de reducirlas. La EU ETS (European Union Emissions Trading System) es el Sistema de Comercio de Emisiones de la Unión Europea, creado en 2005 y considerado el mercado de carbono más grande y más desarrollado del mundo. Por otro lado existe el CORSIA (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation), creado por la International Civil Aviation Organization (OACI), mecanismo global que exige a las aerolíneas compensar el crecimiento de sus emisiones internacionales mediante créditos de carbono. A diferencia del EU ETS, que reduce emisiones mediante un *cap* decreciente y señales de precio internas, CORSIA se basa en un esquema de offsetting, sin límite total de emisiones, y con menor grado de coerción económica.

Ambos instrumentos ilustran que el sector aeronáutico está sujeto a mecanismos internacionales de **tarificación del carbono**, aunque con enfoques regulatorios distintos.

²² OECD (2023), *Methodological Guidelines for Environmentally Related Tax Revenue Accounts*, OECD Publishing, Paris, <https://doi.org/10.1787/d752d120-en>.

agrega que la urgencia ambiental que enfrenta el país justifica el uso de instrumentos tributarios amplios y de aplicación inmediata, capaces de generar señales de precio rápidas que aceleren la transición ecológica.

La RV sostiene también que, en esquemas internacionales de mitigación, como los mercados de carbono, se reconoce que las políticas fiscales pueden tener distintos puntos de incidencia (producción, consumo, transporte), y que lo relevante es su capacidad de inducir comportamientos ambientalmente más responsables. Por ello, el IEBA sería una herramienta legítima para corregir externalidades del sector y contribuir al objetivo de reducción de emisiones.

La RV enfatiza, además, que una de las finalidades regulatorias explícitas de la RFV es desincentivar el uso de vuelos privados, identificados por la evidencia técnica del informe ALMA como los de mayor emisión per cápita. En términos ambientales, estos vuelos generan una contaminación superior, medida en proporción a los pasajes transportados, a los vuelos comerciales y carecen de economías de escala en materia de emisiones, por lo que conforman un objetivo legítimo de desincentivo estatal. Desde esta perspectiva, las medidas diferenciales aplicadas al segmento privado se justifican en su mayor impacto ambiental y en la necesidad de dirigir la señal fiscal al sector que más contribuye proporcionalmente al daño.

b) Réplica de Green Skies Ltd. (GS): La RFV carece de razonabilidad y no cumple con el objetivo ambiental declarado.

GS sostiene que la RFV no supera el estándar internacional de razonabilidad y que, lejos de ser una medida técnica coherente, incurre en arbitrariedad, en los términos establecidos por la jurisprudencia internacional. Conforme al estándar de “*Técnicas Medioambientales Tecmed, S.A. c/ México*”²³, una medida es arbitraria cuando “*carece de una relación razonable con un propósito legítimo*”. Para GS, esto es exactamente lo que ocurre con varios componentes de la RFV.

En primer lugar, el IEBA se encuentra desconectado del objetivo ambiental declarado, porque no grava emisiones, sino la cantidad de billetes emitidos, lo que no guarda relación alguna con el volumen de gases de efecto invernadero (GEI) efectivamente liberados. Bajo el esquema del IEBA si GS emite 1 billete, paga el impuesto, si emite 200 billetes en el mismo vuelo, paga 200 veces más, pero la emisión de carbono no cambia, porque depende del vuelo, no del número de pasajeros que sean transportados en el mismo. Esto contradice por completo los principios básicos de la fiscalidad ambiental, incluyendo el principio de “*quien contamina, paga*”. También corresponde recordar que, de acuerdo con la ONU²⁴, los impuestos ambientales son aquellos cuya base imponible es una unidad física de algo que ha probado tener un impacto específico y negativo en el medio ambiente. En este sentido, puede afirmarse que el IEBA no es un impuesto ambiental, en el sentido de que los billetes aéreos per se no tienen un impacto específico y negativo en el medio ambiente. En realidad, lo que tiene un impacto negativo en el medio ambiente es el vuelo, independientemente de la cantidad de asientos ocupados en el mismo.

Esta evidente desconexión vulnera el principio básico de razonabilidad: si el objetivo es reducir emisiones, el tributo debe estar vinculado, al menos de manera indirecta, con la magnitud de dichas emisiones.

Además, GS señala que esta medida también implicaría una violación al principio de proporcionalidad explicado en el apartado 1.b. en tanto, existían alternativas menos gravosas y más eficaces para alcanzar el mismo objetivo, como impuestos directamente proporcionales a CO₂ u esquemas de créditos por eficiencia, por lo que la RFV no supera el requisito de necesidad dentro del *test* de proporcionalidad²⁵.

²³ “*Técnicas Medioambientales Tecmed, S.A. c/ México*”, CASO No. ARB (AF)/00/2.

²⁴ United Nations et al. (2014), System of Environmental-Economic Accounting 2012: Central Framework, https://unstats.un.org/unsd/envaccounting/seeaRev/SEEA_CF_Final_en.pdf: “*Environmentally related taxes are taxes whose tax base is a physical unit (or a proxy of it) of something that has a proven, specific, negative impact on the environment.*” (United Nations et al., 2014[1]).

²⁵ “OECD (2023) Environmental Tax Policy Review”. La OCDE discute explícitamente alternativas regulatorias para reducir emisiones, incluyendo: CO₂ pricing, efficiency credit schemes, renewable fuel mandates.

La exclusión del crédito SAF para vuelos privados, pese a que estos representan el segmento más contaminante según la propia evidencia citada por la RV en informe ALMA, demuestra para GS un defecto técnico insalvable: la medida desincentiva el uso de combustibles sostenibles por parte de los vuelos privados, resultando arbitraria y discriminatoria. Finalmente, GS subraya que la RFV fue implementada sin etapas transitorias, eliminando incentivos de manera inmediata y creando simultáneamente múltiples cargas fiscales nuevas. Este shock regulatorio, contrario a precedentes como *“Técnicas Medioambientales Tecmed, S.A. c/ México”*²⁶ incumple el principio de proporcionalidad en sentido estricto: la carga impuesta al inversor es excesiva en relación con el beneficio ambiental incremental que la norma procura alcanzar.

3) Carácter expropiatorio de la RFV

a) *Posición de la República de Verdequena (RV): si bien la RFV podría tener consecuencias económicas en la estructura financiera de GS, no constituye una expropiación*

Como tercer argumento de defensa a la RFV, la RV esgrime que las medidas adoptadas como parte de la RFV, tanto individualmente como en su conjunto, no constituyen una expropiación, ni directa ni indirecta, bajo el estándar de la CLAE.

En primer lugar, la RV puede resaltar que – en el caso bajo disputa – GS continúa operando plenamente en el país, sin haber perdido su capacidad jurídica para desarrollar su actividad. No existe transferencia de control, ni apropiación de activos, ni interferencia en la titularidad de la empresa o en su dirección. Desde esta perspectiva, lo que la RFV genera es, en todo caso, una reducción de rentabilidad, pero no una privación sustancial de la inversión.

Adicionalmente, es preciso recordar que, como todo impuesto, la RFV constituye un costo que, en última instancia, GS trasladará al consumidor final en el valor del billete aéreo vendido. En este sentido, a todo evento, GS no sufriría un perjuicio económico, dado que lo trasladaría a un tercero, al igual que todas las aerolíneas que operen en la RV.

Para reforzar su argumento, la RV alude al caso *“Charanne c. El Reino de España”*²⁷, donde se concluyó que la modificación de un régimen económico no configura expropiación cuando el inversor mantiene la posibilidad de operar y obtener beneficios, aunque estos sean menores.

Sobre esa base, la RV puede sostener que GS no ha demostrado que los requisitos para la existencia de una expropiación estén presentes en este caso y que, en el peor de los casos, las medidas dispuestas por la RFV le podrían generar a GS una merma en su rentabilidad, derivada de una política pública legítima (ambiental y fiscal), la cual no alcanza el umbral exigido por el derecho internacional para caracterizar una medida fiscal como una expropiación indirecta. La afectación económica sería, a su juicio, una consecuencia natural de la potestad regulatoria del Estado, reconocida por el artículo 21 de la CLAE.

Considerando los objetivos extrafiscales de proteger el medioambiente (bien colectivo que hace a todos los habitantes de RV), la vara probatoria requerida resulta más elevada y exigente. En este sentido, la afectación al derecho de propiedad individual debe ser acreditado de manera inexorable, debiendo GS demostrar concluyentemente (a) la absorción de una parte sustancial de su renta o capital, sobre todo teniendo en cuenta que se trata de tributos trasladables al precio de venta al consumidor, o (b) la inviabilidad de la industria o actividad comercial que realiza, o (c) la pérdida de mercado que sufriría por aplicación del nuevo esquema tributario, cuestiones que no se lograron acreditar fehacientemente.

b) *Réplica de Green Skies Ltd. (GS): la RFV constituye una expropiación indirecta de la inversión de GS en la RV*

GS, por su parte, considera que la RFV, por su diseño acumulativo y su severidad económica, produce una privación sustancial del valor económico de la inversión, alcanzando el umbral de una expropiación indirecta. De acuerdo con la doctrina²⁸, una expropiación indirecta deja

²⁶ *“Técnicas Medioambientales Tecmed, S.A. c/ México”, CASO No. ARB (AF)/00/2.*

²⁷ *“Charanne B.V. Construction Investments S.A.R.L. c. El Reino de España”* (Sede Arbitral Madrid, 2016).

²⁸ DOLZER, Rudolf and SCHREUER, Christoph, *“Principles of International Investment Law”*, Second Edition, Oxford University Press.

intacto el derecho real del inversor sobre su propiedad, pero lo priva de la posibilidad de utilizar su inversión de una forma rentable y significativa.

Sostiene que no debe analizarse cada impuesto o medida aisladamente, sino el efecto conjunto del paquete regulatorio, que elimina incentivos fiscales, que fueron determinantes para que GS optara por constituir su *hub* regional en la RV, e impone nuevas cargas fiscales simultánea, alterando por completo la estructura financiera de GS en la RV.

GS apoya su postura en la jurisprudencia del CIADI que reconoce que una expropiación puede configurarse aun sin transferencia formal de propiedad cuando la regulación estatal despoja al inversor del uso, disfrute o valor económico de la inversión.

En el caso *"Metalclad Corporation v. United Mexican States"*²⁹, analizando el Tratado de Libre Comercio de América del Norte, el CIADI entendió que la expropiación incluye no sólo la confiscación de la propiedad de manera abierta, deliberada y con conocimiento de causa, tal como una confiscación directa o una transferencia formal u obligatoria de títulos en favor del Estado receptor, pero también una interferencia disimulada o incidental del uso de la propiedad que tenga el efecto de privar, totalmente o en parte significativa, al propietario del uso o del beneficio económico que razonablemente se esperaría de la propiedad, aunque no necesariamente en beneficio obvio del Estado receptor.

La doctrina³⁰ ha expuesto que, si bien el control de la inversión es un aspecto importante para determinar si existe o no expropiación, no es el único criterio a considerar. Si el Estado priva al inversor del valor de la inversión, dejándole el mero control de una entidad que no vale mucho más que una cáscara de la previa inversión se considerará que existe expropiación. En este sentido, además del control sobre la inversión, deben considerarse el uso económico de la misma y los beneficios.

Si bien es cierto que GS podría trasladar el costo de la RFV al consumidor final aumentando el precio de los billetes aéreos, como surge de los hechos del caso, GS ha establecido su *hub* en la RV para, entre otros objetivos, realizar vuelos regionales en América Latina. Entonces, aunque es posible que todas las aerolíneas establecidas en la RV aumenten el valor de sus billetes aéreos como consecuencia de la RFV, esto no sucederá con las aerolíneas establecidas en otros países latinoamericanos. Así, dado que GS compite con aerolíneas establecidas en estos otros países por las rutas latinoamericanas, la operatoria de GS se volverá menos competitiva y atractiva para los consumidores.

En este sentido, GS puede alegar que la RFV produce una afectación severa de la rentabilidad de la inversión realizada por GS en la RV, dado que genera una inevitable modificación de la estructura financiera de la operatoria de GS y, como consecuencia, una baja en el valor de cotización de las acciones y una disminución en la rentabilidad que, a su vez, genera, una merma en la distribución de dividendos a los accionistas.

En este caso, dado el impacto acumulado del paquete fiscal y la desconexión entre los tributos y los objetivos ambientales declarados, la RFV configuraría una expropiación fiscal encubierta, incompatible con el estándar de protección de la inversión.

4) Las expectativas legítimas y la estabilidad de las condiciones

a) Posición de la República de Verdequena (RV): no existía ninguna cláusula de estabilidad que impidiera la RFV

El concepto de "expectativas legítimas" en sí no está definido en el Derecho Internacional Público.³¹ Así lo entendió la Corte Internacional de Justicia en el caso *"Obligación de negociar el acceso al océano Pacífico (Bolivia c/ Chile)"*.

²⁹ *"Metalclad Corporation v. United Mexican States"* (ICSID Case No. ARB(AF)/97/1).

³⁰ DOLZER, Rudolf and SCHREUER, Christoph, *"Principles of International Investment Law"*, Second Edition, Oxford University Press.

³¹ Original en inglés *"The Court notes that references to legitimate expectations may be found in arbitral awards concerning disputes between a foreign investor and the host State that apply treaty clauses providing for fair and equitable treatment. It does not follow from such references that there exists in general international law a principle that would give rise to an obligation on the basis of what could be considered a legitimate expectation"*. En dicho apartado la CIJ reconoce que no existe en el derecho internacional un principio que podría originar una obligación en base a lo que podría considerarse como una expectativa legítima. Sentencia, Fondo, 1 de octubre 2018.

De acuerdo con la doctrina, “...la modelización de las inversiones en términos financieros integra un cierto grado de incertidumbre: una inversión se basa en una cierta incertidumbre de los acontecimientos futuros y conlleva riesgos, ya que se basa en expectativas y meras esperanzas.”

Dicho esto, la RV sostiene que la RFV no vulnera expectativas legítimas, porque el marco regulatorio que estipulaba incentivos fiscales a la inversión en la industria aeronáutica no estipulaba ninguna cláusula de estabilidad fiscal o de estabilidad de los beneficios e incentivos. En este sentido, ninguna norma vinculaba expresamente a la RV a mantener incólume su política fiscal relativa a la industria aeronáutica. GS conocía el régimen legal aplicable al momento de iniciar su actividad y era consciente de la inexistencia de una garantía concreta al mantenimiento o estabilidad de los beneficios o régimen fiscal.

Para la RV, la información incluida en materiales promocionales, presentaciones institucionales o documentos de carácter general no equivale a una garantía de inmutabilidad. La publicidad estatal, las políticas de atracción de inversión o declaraciones aspiracionales no pueden interpretarse como compromisos jurídicos de congelación normativa.

A todo evento, en el caso de que GS pretendiera algún tipo de estabilidad como consecuencia de las exposiciones realizadas por la RV en foros internacionales, en el precedente “*El Paso Energy International Company v. The Argentine Republic*”³², el CIADI se refirió específicamente a las declaraciones públicas efectuadas por autoridades políticas del Estado, aclarando que, una cosa es realizar una decisión financiera inducida por una propuesta política, y otra muy distinta es poder confiar en esas propuestas políticas como si se tratara de garantías jurídicas. En otras palabras, el Tribunal consideró que las expectativas legítimas de cualquier inversor que ingresara al mercado de energía debían contemplar la posibilidad real de que se produjeran cambios y modificaciones razonables a los procedimientos.

Recuerda que, conforme a precedentes como “*Charanne c. El Reino de España*”³³ y “*Parkerings v. Lituania*”³⁴, las expectativas legítimas solo surgen cuando el Estado asume compromisos inequívocos, expresos y otorgados directamente al inversor. En ausencia de tales compromisos, la inversión está sujeta a la evolución normal del marco regulatorio.

El tribunal es claro en “*Parkerings v. Lituania*”³⁵, al sostener que los Estados tienen el derecho de dictar, modificar o derogar normas de forma discrecional. Así, sostuvo el Tribunal que, excepto que exista una cláusula de estabilidad, el cambio normativo no es objetable y que cualquier inversor debe saber que las normas evolucionan con el correr del tiempo.

Así lo ha entendido el CIADI en el caso “*Philip Morris Brands Sàrl, Philip Morris Products S.A. y Abal Hermanos S.A. c. República Oriental del Uruguay*”³⁶: ni las expectativas legítimas ni la

³² “*El Paso Energy International Company v. The Argentine Republic*, ICSID Case No. ARB/03/15: Durante la crisis argentina 2001-2002, las medidas del Estado que modificaron tarifas, contratos y régimen regulatorio fueron cuestionadas. El CIADI expuso: “Asimismo, una declaración del Presidente de la República claramente debe ser vista por todos como una declaración política, y el Tribunal, al igual que cualquier otra persona, sabe cuán poco se puede confiar en este tipo de declaraciones políticas en todos los países del mundo. Es muy probable que esas manifestaciones hayan contribuido a convencer a los posibles inversores de invertir en los sectores en cuestión, ya que muchos de ellos así lo hicieron, incluido El Paso. Pero una cosa es realizar una decisión financiera inducida por una propuesta política, y otra muy distinta es poder confiar en esas propuestas políticas como si se tratara de garantías jurídicas. (...) En otras palabras, el Tribunal considera que las expectativas legítimas de cualquier inversor que ingresara al mercado de energía debían contemplar la posibilidad real de que se produjeran cambios y modificaciones razonables a los procedimientos que rigen en MEM.”

³³ “*Charanne B.V. Construction Investments S.A.R.L. c. El Reino de España*” (Sede Arbitral Madrid, 2016)

³⁴ “*Parkerings-Compagniet AS v. Republic of Lithuania*” (ICSID Case No. ARB/05/8).

³⁵ “*Parkerings-Compagniet AS v. Republic of Lithuania*” (ICSID Case No. ARB/05/8).

³⁶ CIADI, caso N° [ARB/10/7](#), laudo definitivo del 8 de julio 2016, 422 y 423 respectivamente: “Es indiscutido en las decisiones de los más recientes tribunales constituidos en casos de inversión que **los requisitos para las expectativas legítimas y la estabilidad jurídica como manifestaciones del estándar de TJE no afectan los derechos del Estado a ejercer su poder soberano para legislar y a adaptar su sistema jurídico a circunstancias variables**. Sobre esta base, las modificaciones a la legislación general (al menos ante la ausencia de una cláusula de estabilización) no se impiden debido al estándar de trato justo y equitativo, a no ser que exceden el ejercicio del poder regulatorio normal del Estado receptor en aras de un interés público y que modifican el marco regulatorio en el cual se basó el inversor al momento en que realizó su inversión “fuera del margen aceptable de cambios”. (El destacado me pertenece).

estabilidad jurídica afectan los derechos del Estado a ejercer su poder soberano para legislar y a adaptar su sistema jurídico a circunstancias variables.

La RV enfatiza además que un operador del sector aeronáutico, actividad de contaminación intensiva en carbono y sujeto a fuerte escrutinio internacional, debía prever la tendencia global hacia regulaciones ambientales más estrictas, impuestos al carbono y obligaciones crecientes de mitigación. Desde esta perspectiva, la RFV constituye una evolución regulatoria previsible, coherente con compromisos ambientales internacionales y con patrones regulatorios comparados.

Regímenes comparados en América Latina incluyen mecanismos expresos de estabilidad fiscal y prohibiciones de aumentos de gravámenes. Todas estas normas demuestran un patrón común: las cláusulas de estabilidad deben estar previstas expresamente en las normas para generar una expectativa legítima en el inversor. Se pueden mencionar ejemplos, como el Acuerdo de Complementación Económica N° 35 (Mercosur–Chile) o las leyes N° 24.196 y 27.506 en Argentina, la ley N° 46 RO/219 de Ecuador o el Decreto Legislativo N° 662 de Perú) que estipulan regímenes de promoción de distintas actividades previendo expresamente o bien la estabilidad fiscal o la estabilidad de los beneficios.

Así, en ausencia de un compromiso específico de estabilidad, y considerando el contexto ambiental, RV concluye que la RFV no frustra expectativas legítimas protegidas bajo la CLAE.

b) Réplica de Green Skies Ltd. (GS): las declaraciones públicas de la RV en foros internacionales y en su página web, sumados a los tratados internacionales suscriptos por la RV, generaron expectativas legítimas de estabilidad en GS

De acuerdo con la doctrina, las “expectativas legítimas” es “...un recurso que, en determinadas circunstancias, los individuos pueden interponer cuando una autoridad pública contradice sus conductas anteriores que han creado en los mismos individuos una expectativa razonable de recibir un beneficio. Esta doctrina no pretende tanto imponer la estabilidad cuanto impedir la arbitrariedad.”³⁷

GS rechaza la visión de la RV sobre el caso y sostiene que, en este caso, sí existieron compromisos específicos suficientes para generar expectativas legítimas protegidas. La doctrina³⁸ tiene dicho que las expectativas legítimas de los inversores están basadas en el marco legal del Estado y en todo acto explícito o implícito realizado por el Estado. También surge de la misma doctrina que los tribunales han enfatizado que las expectativas legítimas del inversor se basan en el mercado legal vigente en el Estado receptor de la inversión al momento de su realización.

En primer lugar, señala que la propia RV realizó presentaciones detalladas dirigidas específicamente al sector aeronáutico, en foros y eventos oficiales, donde describió de manera concreta la estabilidad del régimen fiscal para aerolíneas y promovió expresamente la instalación de *hubs* en su territorio. Este tipo de manifestaciones, directas y sectoriales, exceden la mera publicidad general mencionada por la RV.

En la misma línea, GS resalta que la política estatal de atracción de inversiones incluyó material oficial, documentos técnicos y acciones continuadas destinadas a incentivar a las aerolíneas a desarrollar operaciones de largo plazo en el país. Esta conducta, según la jurisprudencia internacional³⁹, puede constituir un compromiso implícito suficientemente específico cuando está dirigida a un grupo determinado de inversores y forma parte de una estrategia estatal de inducir inversiones significativas.

En segundo lugar, corresponde recordar que la RV es un Estado signatario de la CLAE, en cuyo preámbulo las partes firmantes reconocen: (1) que las inversiones en aviación requieren estabilidad jurídica, condiciones equitativas y marcos regulatorios previsibles para contribuir

³⁷ Malaguti, M.C. and Rojas Elgueta, G. (2021) “*Alcance y fuentes de las expectativas legítimas de los inversores en las sagas de energía renovable españolas e italianas*”, Arbitraje, 13.

³⁸ DOLZER, Rudolf and SCHREUER, Christoph, “*Principles of International Investment Law*”, Second Edition, Oxford University Press.

³⁹ “*Charanne B.V. y Construction Investments S.A.R.L. c. El Reino de España*”, Caso CCE No. V 062/2012, Laudo Final, 21 de enero de 2016, AL RA 146, ¶ 486: “...con base en el principio de buena fe de derecho internacional consuetudinario, [...] un Estado no puede inducir [a] un inversor a realizar una inversión, generando expectativas legítimas, para luego desconocer los compromisos que hayan generado dichas expectativas”

al crecimiento económico y a la protección del medioambiente; (2) el deseo de establecer un marco estable, transparente y equitativo para la inversión en energía; (3) la importancia de la seguridad jurídica; (4) que si bien los Estados Parte respetan el derecho soberano de cada Estado para aplicar políticas fiscales y ambientales, aclaran que las mismas deben ser razonables y proporcionadas y aclaran que no se debe menoscabar la estabilidad jurídica de las inversiones legítimamente establecidas.

Más allá de los parámetros que surgen del preámbulo de la CLAE, el art. 10 obliga a los Estados a no introducir nuevas restricciones que limiten la actividad de los inversores de otros Estados en el sector energético y de transporte aéreo sostenible.

En consecuencia, la propia CLAE consagra expresamente un deber de estabilidad, una obligación de no introducir restricciones nuevas que afecten a inversores extranjeros en transporte aéreo sostenible y una prohibición de medidas arbitrarias o discriminatorias.

La supresión total de todos los incentivos aplicables al sector, precisamente aquellos que motivaron la inversión de GS, y la creación simultánea de nuevas cargas fiscales, son incompatibles con estos compromisos convencionales.

En tercer lugar, el argumento central de GS es que la cuestión no es la mutabilidad normativa en abstracto, sino el modo en que la RFV fue implementada: de manera abrupta, total, sin transición y con eliminación inmediata de todos los incentivos previamente otorgados. La jurisprudencia⁴⁰ consolidada, sostiene que los Estados pueden modificar su regulación, pero no pueden hacerlo de forma sorpresiva o desproporcionada, ni pueden destruir de manera súbita el marco normativo bajo el cual el inversor tomó su decisión.

El Comité de Anulación en "*CMS Gas Transmission Co. c. República Argentina*", hizo referencia a "*Metalclad Corporation v. United Mexican States*"⁴¹ y reafirmó que, si bien las expectativas legítimas no constituyen por sí mismas obligaciones jurídicas autónomas, sí son un elemento relevante para determinar si el Estado ha respetado el estándar de trato justo y equitativo. Ello refuerza que la discusión en relación a las expectativas legítimas particularmente no versa sobre la mera mutabilidad de las leyes, sino sobre si la RFV, por su carácter abrupto, la derogación total de los beneficios y falta de estipulación de etapas de transición frustró (de manera desproporcionada, como se alegó en el primer acápite) las expectativas legítimas que el propio Estado generó en foros internacionales y en la propia web oficial de la RV.

GS subraya que la abolición total e inmediata de beneficios, acompañada por nuevos tributos severos y desconectados de emisiones, no puede considerarse una "evolución regulatoria" previsible, sino una ruptura del marco legal esencial para la decisión de invertir. Según GS, esta ruptura supera el umbral establecido por la jurisprudencia para considerar vulnerado el estándar de trato justo y equitativo en materia de expectativas legítimas.

Se puede concluir que la conducta de RV configura una violación del estándar FET porque (i) generó expectativas legítimas mediante políticas promocionales claras; (ii) asumió obligaciones convencionales de estabilidad y de no introducir nuevas restricciones al transporte aéreo sostenible; (iii) aplicó un cambio normativo abrupto, sin transición y con impacto confiscatorio y expropiatorio; (iv) derogó completamente incentivos previamente

⁴⁰1) "*Técnicas Medioambientales Tecmed, S.A. c/ México*", CASO No. ARB (AF)/00/2. La actora había realizado una inversión en terrenos, construcciones y otros activos a raíz de una subasta en licitación pública convocada por un organismo público descentralizado municipal ubicado en el Estado de Sonora, México. Como consecuencia de la subasta, Tecmed resultó adjudicataria de dichos bienes. A raíz de la liquidación y extinción del organismo público descentralizado decretadas por el Gobernador del Estado de Sonora, los bienes pasaron a integrar el patrimonio del Gobierno del Estado de Sonora. La demanda arbitral persigue indemnización por daños y perjuicios.

2) "*CMS Gas Transmission Company v. Argentine Republic (ICSID Case No. ARB/01/8)*": "Las medidas de que se reclama en efecto transformaron y modificaron totalmente el entorno jurídico y empresarial en relación al cual la decisión de invertir fue adoptada y llevada a la práctica." (...) El problema no es que sea necesario congelar el marco jurídico pues éste siempre puede evolucionar y ser adaptado a los cambios de las circunstancias, pero tampoco es que pueda eliminarse ese marco por completo cuando se han asumido compromisos específicos en sentido contrario."

3) "*LG&E Energy Corp., LG&E Capital Corp. and LG&E International Inc. v. Argentine Republic*" (ICSID Case No. ARB/02/1).

⁴¹ "*Metalclad Corporation v. United Mexican States*" (ICSID Case No. ARB(AF)/97/1).

promocionados, sustituyéndolos por nuevas cargas impositivas previamente inexistentes; (v) no cumplió el requisito del art. 21 CLAE de aplicar medidas fiscales ambientales de manera no discriminatoria y no expropiatoria; y (vi) contradijo sus propios actos y ejerció una conducta incompatible con una anterior conducta jurídicamente relevante, vulnerando la confianza legítima generada en GS y la buena fe que gobierna la relación del Estado con el administrado, del que se desprende el derecho de todo administrado a la veracidad y al comportamiento leal y coherente del Estado.

Por todo ello, la RFV frustra la confianza legítima de GS y vulnera los compromisos asumidos por RV bajo el derecho internacional.

5) Discriminación

a) *Posición de la República de Verdequena (RV): la RFV es una medida que no discrimina a favor de ciertos actores en la industria aeronáutica*

La RV sostiene que la RFV no incurre en discriminación, respecto de Green Skies o de cualquier operador extranjero. A su juicio, las medidas fiscales adoptadas se aplican uniformemente a todas las aerolíneas que operan en el país, con independencia de su nacionalidad, tamaño, modelo de negocio o estructura societaria. El criterio de imposición, tipo de vuelo, distancia o categoría tarifaria, se basa en elementos objetivos vinculados al impacto ambiental, no en la condición del inversor.

RV argumenta que, conforme al estándar internacional de no discriminación, una medida es lícita cuando: a) no diferencia por nacionalidad; b) persigue un fin legítimo; y c) todo trato diferenciado responde a criterios objetivos y razonables.⁴²

Desde esta perspectiva, la RFV es plenamente compatible con el artículo 15 de la CLAE, que prohíbe la discriminación entre inversores extranjeros, salvo cuando existan razones de política pública debidamente justificadas.

Asimismo, RV sostiene que las particularidades del IEBA, incluida su estructura escalonada según tramos de vuelo, responden a la necesidad de internalizar externalidades ambientales crecientes con la distancia recorrida y no a un trato menos favorable a operadores internacionales. Alega que por definición los vuelos internacionales implican mayores emisiones por tramo y por ende mayor señal fiscal ambiental, pero ello no constituye discriminación arbitraria sino diferenciación legítima basada en criterios técnicos.

Finalmente, RV afirma que la exclusión del crédito SAF para vuelos privados no constituye discriminación favorable hacia este segmento, sino una medida transitoria vinculada a capacidades administrativas y disponibilidad tecnológica⁴³, sin efecto de trato desigual por nacionalidad ni intencionalidad de favorecer a un sector específico.

b) *Réplica de Green Skies Ltd. (GS): La RFV afecta principalmente a inversores extranjeros siendo la misma discriminatoria*

GS sostiene que la RFV incluye medidas discriminatorias prohibidas por el artículo 10⁴⁴ de la CLAE. En el mismo sentido, el artículo 21 de la CLAE aclara que las medidas tributarias medioambientales solo son compatibles con la CLAE si se aplican: “...de manera no discriminatoria y si no constituyen una expropiación encubierta.”

(i) *El hecho de que la RV haya buscado inversiones extranjeras en el sector aeronáutico demuestra que, en los hechos, las aerolíneas que operan en la RV son extranjeras*

Corresponde señalar que, en los hechos, las aerolíneas que operan mayoritariamente en la RV son extranjeras. Es por ello que, durante años, la RV se dedicó a promocionar un régimen impositivo favorable a la industria de la aviación, para atraer inversiones extranjeras, como la realizada por GS. En consecuencia, por más de que la RFV no diferencie expresamente entre

⁴² [DOLZER, Rudolf and SCHREUER, Christoph, “Principles of International Investment Law”, Second Edition, Oxford University Press.](#)

⁴³ Es importante tener presente que fiscalizar el consumo de combustible sostenible por parte de vuelos comerciales es más sencillo para el Estado que controlar cada uno de los vuelos charter y el tipo de combustible que cada vuelo consume.

⁴⁴ “Ninguna Parte Contratante perjudicará, mediante medidas arbitrarias o discriminatorias, la gestión, mantenimiento, uso, disfrute o liquidación de dichas inversiones.”

inversores locales y extranjeros, si en la práctica las empresas que operan en el sector son de capital extranjero, la RFV implica una discriminación encubierta.

(ii) Impuesto adicional fijo por la emisión de billetes de avión para vuelos comerciales internacionales (IEBA)

De acuerdo con el artículo 12 de la RFV, el IEBA es un impuesto fijo por la emisión de billetes de transporte aéreo y aplica exclusivamente a rutas internacionales. Aclara la norma que el valor del impuesto es de 8 por pasajero y tramo, independientemente de la distancia recorrida o la clase de servicio.

En consecuencia, el IEBA recae principalmente sobre operadores cuyo negocio está orientado a rutas internacionales, como GS. Las aerolíneas locales, si existiesen, con predominio de operaciones nacionales quedan fuera del hecho imponible del IEBA.

Además, como se expuso en los acápites anteriores, el IEBA se encuentra desconectado del objetivo ambiental declarado, porque no grava emisiones, sino la cantidad de billetes emitidos, lo que no guarda relación alguna con el volumen de gases de efecto invernadero (GEI) efectivamente liberados.

Por otro lado, la estructura del IEBA, al no considerar la capacidad contributiva del operador ni su tipo de actividad, genera una carga fiscal asimétrica que favorece indirectamente a operadores domésticos, configurando un trato discriminatorio a GS.

GS señala que la jurisprudencia internacional es clara: el análisis de discriminación no se limita a examinar el texto de la norma, sino también sus efectos.

(iii) Exclusión del crédito SAF para vuelos privados

De acuerdo con el artículo 15, inciso b) de la RFV, los vuelos privados se encuentran excluidos del beneficio de obtener un crédito fiscal por uso de Combustible de Aviación Sostenible (SAF). Desde la perspectiva de GS, esta exclusión resulta discriminatoria dado que la propia evidencia estatal del informe ALMA identifica a este segmento como el más contaminante, evidenciando un trato desigual inexplicable desde la óptica ambiental. La medida desincentiva el uso de combustibles sostenibles por parte de los vuelos privados, resultando arbitraria y discriminatoria.

En resumen, GS enfatiza que la técnica legislativa y tributaria elegida por la RV no responde a emisiones reales, sino a supuestas categorías (billetes, tramos, tarifas) lo que provoca distorsiones que afectan especialmente a aerolíneas internacionales. Conforme al estándar de *“EDF Services Limited c/ Rumania”*⁴⁵, una medida es arbitraria y por ende discriminatoria cuando no mantiene una relación razonable con el fin perseguido. Aquí, la falta de correlación entre emisores reales y carga fiscal transforma la RFV en un esquema de impacto desigual y sin base técnica suficiente.

Finalmente, GS sostiene que la RFV ignora la exigencia de transición y produce un shock regulatorio que no afecta por igual a todos los operadores. Los que dependen de rutas internacionales enfrentan costos más altos. Por otro lado, de acuerdo con la redacción del hecho imponible del impuesto al carbono, el mismo aplicaría exclusivamente a vuelos comerciales, excluyendo deliberadamente a los vuelos privados. Esta disparidad configura un trato menos favorable hacia inversores extranjeros contrario al principio de no discriminación.

6) La RFV a la luz de los Convenios para Evitar la Doble Imposición (CDI)

Corresponde analizar la RFV a la luz del CDI firmado por el Estado Azul, país de residencia de GS, y la RV.

6.1. La renta generada por el comercio de derechos de emisión

Como surge de los hechos del caso, (i) la RFV creó un sistema nacional de comercio de derechos de emisión, bajo el cual las aerolíneas que redujeran emisiones recibirían créditos transferibles; (ii) GS recibió créditos (el caso no aclara de parte de qué Estado recibió los créditos ni tampoco si fue como consecuencia de su actividad en la RV o en otro Estado) que vendió a una filial en Estado Amarillo; y (iii) de acuerdo con el art. 18 de la RFV, los ingresos

⁴⁵ En el caso *“EDF Services Limited v. Romania”* (ICSID ARB/05/13) establece el estándar clásico de que una medida es arbitraria, y por ende desproporcionada, cuando carece de una relación razonable con un objetivo legítimo. Los medios deben estar conectados con el fin, si no lo están, hay arbitrariedad.

obtenidos por la venta de créditos de carbono generados por actividades realizadas en territorio de la RV se considerarán renta de fuente de la RV.

De acuerdo con los comentarios de la OCDE al modelo de CDI⁴⁶, lidiando con derechos de emisión, la típica situación a analizar bajo los CDI sería la compraventa de estos derechos de emisión y el tratamiento de la renta originada por su enajenación por parte de un residente de un Estado parte. La cuestión por dilucidar es bajo qué artículo del CDI tiene tratamiento dicha renta. De acuerdo con el artículo “*Tax Treaty Issues Related to Emissions Permits/Credits*”⁴⁷ (en español podría traducirse como “los efectos en los CDI de los permisos o créditos de emisión”), dicha renta podría calificar bajo los artículos 7 (Beneficios Empresariales), 8 (Transporte Marítimo y Aéreo Internacional) o 13 (Ganancias de Capital).

⁴⁸ En lo que respecta a si esta renta podría quedar comprendida en el Artículo 12 (Regalías), aquella teoría es descartada por la OCDE explicando que los derechos de emisión están diseñados como *commodities* a ser consumidos con su uso, en oposición a un derecho que podría ser licenciado.

a) Posición de la República de Verdequena (RV): la renta generada por la enajenación de derechos de emisión califica bajo el artículo 7 (beneficios empresariales) del CDI firmado entre el Estado Azul y la RV y debe ser alocada al establecimiento permanente que GS tiene en la RV

De acuerdo con el artículo 9 del CDI entre la RV y el Estado Azul (CDI), GS y la filial en el Estado Amarillo serían empresas asociadas dado que, por tratarse de una filial, es posible afirmar que GS participa directa o indirectamente en la dirección, el control o el capital de la filial del Estado amarillo. En consecuencia, (i) la venta de los créditos representa una transacción entre partes vinculadas; y (ii) la RV tendría la posibilidad de fiscalizar y determinar las obligaciones impositivas de GS derivadas de la transferencia de créditos de carbono.

Como consecuencia, corresponde preguntarse si la venta de los créditos de carbono por parte de GS a una empresa vinculada ha respetado el principio de “*arm’s length*”, es decir si fue celebrada como si se tratara de partes independientes. Caso contrario, la RV podría realizar un ajuste de precios de transferencia para evitar la erosión de su base imponible.

Sin perjuicio de lo expuesto *supra*, la RV podría alegar potestad tributaria para gravar la renta obtenida por GS (residente del Estado Azul) por la venta de créditos a una filial del Estado Amarillo. Ello en tanto, primero, existiría fuente en la RV bajo el derecho doméstico (artículo 18 de la RFV). Segundo, porque bajo el CDI suscrito entre la RV y el Estado Azul, la RV podría alegar que los ingresos obtenidos por GS por la venta de créditos de carbono son gravables por la RV (Estado Fuente) en tanto califican como rentas atribuibles al establecimiento permanente que mantiene GS en la RV, en los términos del artículo 7 del CDI entre la RV y el Estado Azul.

Así, de acuerdo con lo estipulado en el artículo “*Tax Treaty Issues Related to Emissions Permits/Credits*”⁴⁹, los créditos de carbono o derechos de emisión no están expresamente mencionados en el modelo OCDE. En consecuencia, el tratamiento de la renta derivada de la enajenación de los mismos depende, en cierta medida, de lo que la normativa local del Estado Parte considere una actividad empresarial.

Ahora bien, del análisis del texto de la RFV queda claro que en la RV existe un mercado comercial de derechos de emisión y que, en consecuencia, las aerolíneas pueden vender sus créditos y obtener a cambio una ganancia. Difícilmente entonces, GS podría alegar que la enajenación de derechos de emisión no constituye una actividad empresarial en la RV.

⁴⁶ [OECD \(2019\), “Model Tax Convention on Income and on Capital 2017” \(versión completa\), OECD Publishing, París. Los comentarios a los que hacemos referencia no han sido modificados en la actualización realizada por la OCDE en 2025.](#)

⁴⁸ [OECD \(2019\), “Model Tax Convention on Income and on Capital 2017” \(versión completa\), OECD Publishing, París, páginas 2569 y 2570.](#)

⁴⁹ [OECD \(2019\), “Model Tax Convention on Income and on Capital 2017” \(versión completa\), OECD Publishing, París, página 2570, punto 29.](#)

Otro argumento para sustentar la inclusión de esta renta bajo el artículo 7 es el comentario 31 del artículo “*Tax Treaty Issues Related to Emissions Permits/Credits*”⁵⁰. El mismo aclara que muchos países consideran la enajenación de derechos de emisión como beneficios empresariales ya que el artículo 7 incluye todas las rentas provenientes de la actividad de un negocio que no estén expresamente previstas en otros artículos del modelo.

En consecuencia, aplicando el artículo 7 del CDI firmado entre el Estado Azul y la RV, corresponde plantear que la renta obtenida por GS por la enajenación de los derechos de emisión a la filial en el Estado Amarillo debe ser alocada al establecimiento permanente que GS tiene en la RV y, por lo tanto, aquella renta resulta susceptible de ser gravada por la RV.

b) Réplica de Green Skies Ltd. (GS): La renta puede ser gravada por el Estado Azul, en tanto no existe EP y, si hubiese EP, las rentas no le serían atribuibles; o, en su defecto, la renta generada por la enajenación de derechos de emisión calificaría bajo el Artículo 8 del CDI

En primer lugar, corresponde aclarar que no surge de los hechos del caso⁵¹ que los créditos recibidos por GS, y luego cedidos a la filial en el Estado Amarillo, se correspondan con su actividad en la RV ni que hayan sido otorgados por la RV. En este sentido, dichos créditos podrían haber sido otorgados por otro Estado en el que GS tuviera actividad. Si así fuera, la renta generada por la venta de dichos créditos no podría ser considerada de fuente de la RV, de acuerdo con lo estipulado en el artículo 18 de la RFV.⁵²

En segundo lugar, en el hipotético caso en que se considere que los créditos de carbono recibidos por GS fueron efectivamente otorgados por haber reducido emisiones en la RV, corresponde igualmente plantearse si la renta originada por su transferencia puede ser gravada por la RV.

De acuerdo con el primer párrafo del artículo 8 del CDI firmado entre el Estado Azul y la RV, los beneficios de una empresa de un Estado contratante procedentes de la explotación de aeronaves en el tráfico internacional son gravables exclusivamente en el Estado de residencia de la empresa. Los comentarios de la OCDE al artículo 8 aclaran que, en algunos CDI, la potestad tributaria es del Estado en que estuviera situada la sede de dirección efectiva de la empresa. En el caso bajo análisis, no está claro si el CDI entre la RV y el Estado Azul efectúa dicha aclaración. Si así fuera, no quedaría duda de que la potestad tributaria sobre beneficios obtenidos por GS, procedentes de la explotación de aeronaves en el tráfico internacional, es exclusiva del Estado Azul.

Resulta interesante que el artículo “*Tax Treaty Issues Related to Emissions Permits/Credits*”⁵³ estipula claramente que, de acuerdo con el párrafo 1 del artículo 8, los beneficios obtenidos por una empresa, procedentes de la explotación de aeronaves en el tráfico internacional, solo pueden ser gravados en el Estado donde está la dirección efectiva de la empresa.⁵⁴ En este caso, dicho Estado es el Estado Azul.

Es importante resaltar que la regla descripta en el párrafo anterior aplica aún en casos en que la empresa tenga un EP al que, bajo el artículo 7, podría atribuirse la renta.⁵⁵ El artículo “*Tax Treaty Issues Related to Emissions Permits/Credits*”⁵⁶ es muy claro al respecto y dispone que la regla del artículo 8, primer párrafo, es una excepción al artículo 7 y que carece de

⁵⁰ OECD (2019), “*Model Tax Convention on Income and on Capital 2017*” (versión completa), OECD Publishing, París, página 2570, punto 31..

⁵¹ “Green Skies recibió créditos que vendió a una filial en Estado Amarillo.”

⁵² Artículo 18: “Los ingresos obtenidos por la venta de derechos de emisión o créditos de carbono generados por actividades realizadas en territorio de la República de Verdequena se considerarán renta de fuente doméstica.”

⁵³ OECD (2019), “*Model Tax Convention on Income and on Capital 2017*” (versión completa), OECD Publishing, París, página 2574, punto 45.

⁵⁴ OECD (2019), “*Model Tax Convention on Income and on Capital 2017*” (versión completa), OECD Publishing, París, página 2574, punto 46.

⁵⁵ OECD (2019), “*Model Tax Convention on Income and on Capital 2017*” (versión completa), OECD Publishing, París, página 2574, punto 47.

importancia si la renta podría ser atribuida a un establecimiento permanente situado en otro Estado.

Ahora bien, corresponde analizar si la renta generada por la enajenación de créditos de carbono puede encuadrarse dentro del concepto de beneficios procedentes de la explotación de aeronaves en el tráfico internacional. Conforme lo indica el artículo “*Tax Treaty Issues Related to Emissions Permits/Credits*”,⁵⁷ el Estado donde estuviera el directorio de la empresa que obtuviera los beneficios por la transferencia de derechos o créditos de emisión tendría la potestad tributaria exclusiva, siempre que la compraventa de dichos créditos estuviera directamente relacionada o fuera auxiliar a la actividad de aviación en tráfico internacional.

El comentario 4.1 al artículo 8 del modelo de CDI de la OCDE aclara que cualquier actividad desarrollada en relación con el transporte aéreo debe entenderse como directamente conectada con la actividad de aviación. En lo que respecta a los créditos de carbono, el comentario 14.1 al artículo 8 aclara que el primer párrafo de dicho artículo (tributación exclusiva al Estado donde se encuentra la dirección de la empresa) se aplica a las ganancias obtenidas por una empresa a partir de dichos créditos de carbono, siempre y cuando los mismos sean una parte integral del negocio de aviación internacional. El mismo comentario ejemplifica que esto sucede cuando los créditos son transferidos a terceros.

En consecuencia, por todo lo expuesto, corresponde concluir que: (i) Por un lado, de los hechos del caso no surge que los créditos recibidos por GS, y luego cedidos a la filial en el Estado Amarillo, se correspondan con su actividad en la RV ni que hayan sido otorgados por la RV. En este sentido, dichos créditos podrían haber sido otorgados por otro Estado en el que GS tuviera actividad. Si así fuera, la renta generada por la venta de dichos créditos no podría ser considerada de fuente de la RV, de acuerdo con lo estipulado en el artículo 18 de la RFV;⁵⁸ (ii) Por otro lado, aun cuando se asumiera que los créditos cedidos a la filial en el Estado Amarillo fueron obtenidos por GS a partir de su actividad en la RV, aplicando el párrafo 1 del artículo 8, los beneficios obtenidos por GS, procedentes de la enajenación de derechos o créditos de carbono vinculados a la actividad de aviación internacional, solo pueden ser gravados en el Estado donde esté la dirección efectiva de la empresa, es decir, en el Estado Azul.

Así, en cualquiera de los dos supuestos, la renta obtenida por GS a partir de la venta de créditos de carbono no estaría sujeta a imposición en la RV.

6.2. Los otros componentes de la RFV: Impuesto al Carbono, Impuesto sobre el Combustible Aéreo (ICA) y IEBA

Como surge de los hechos del caso, la RFV incluye en sus artículos 7, 9 y 12, respectivamente, un impuesto al carbono en el transporte aéreo, un impuesto sobre el combustible aéreo (ICA) y un impuesto a la emisión de billetes aéreos (IEBA). Siendo que está vigente un CDI firmado entre la RV y el Estado Azul, corresponde plantearse si estos tres nuevos impuestos estarían alcanzados por el CDI para determinar si existen limitaciones a su imposición.

a) Posición de la República de Verdequena (RV)

Otro argumento en defensa de la RFV podría consistir en sostener que ni el Impuesto al Carbono, ni el ICA ni el IEBA califican como impuestos sobre la renta o el capital en los términos del artículo 2 del CDI firmado entre el Estado Azul y la RV.

b) Réplica de Green Skies Ltd. (GS)

GS comparte la posición de la RV sobre que los otros componentes de la RFV (Impuesto al Carbono, ICA y IEBA) no califican como impuestos sobre la renta o el capital en los términos del artículo 2 del CDI firmado entre el Estado Azul y la RV.

7) La cuestión sobre si el Impuesto sobre el Combustible Aéreo (ICA) es análogo al IVA violando el principio de tributación indirecta en destino

Un octavo aspecto por debatir entre las partes reside en dilucidar si el ICA es un tributo análogo al IVA y, si en consecuencia, viola el principio de tributación indirecta en destino,

⁵⁸ Artículo 18: “Los ingresos obtenidos por la venta de derechos de emisión o créditos de carbono generados por actividades realizadas en territorio de la República de Verdequena se considerarán renta de fuente doméstica.”

consagrado en el Acuerdo Relativo a la Aplicación del Artículo VI del Acuerdo General sobre Aranceles y Comercio y el Acuerdo Relativo a la Interpretación y Aplicación de los Artículos VI, XVI y XXII del Acuerdo General sobre Aranceles y Comercio (en adelante, el “GATT”). Bajo este principio, los países deben neutralizar en origen el efecto de los impuestos indirectos que graven productos o bienes a exportar. Dentro de tales compromisos en materia de exportación, se incluye la neutralización de impuestos indirectos “en cascada”, es decir, los que recaigan en la exportación y en sus etapas anteriores.

a) Posición de la República de Verdequena (RV)

A todo evento, corresponde aclarar que el ICA no resulta un impuesto análogo a otros impuestos indirectos como el IVA y que, si así se entendiera, es preciso tener en cuenta que la RFV mantiene la alícuota de IVA aplicable a los vuelos domésticos en 16%, mientras que la reduce al 10% para los vuelos internacionales.

De esta forma, el impacto que podría tener el ICA en el valor de un billete aéreo de un vuelo internacional se ve directamente compensado por una reducción en el IVA. En consecuencia, GS no podría alegar un cambio significativo en la carga tributaria como consecuencia del ICA.

b) Réplica de Green Skies Ltd. (GS)

El ICA resulta un impuesto análogo a otros impuestos indirectos como el IVA. La jurisprudencia latinoamericana⁵⁹ ha receptado la opinión del doctrinario Dino Jarach, quien entendía que dos impuestos eran análogos cuando implicaran definiciones sustancialmente coincidentes de los hechos imponible o definiciones más amplias que comprendieran los hechos imponible de impuestos más restringidos que estuvieran comprendidas en éstos, aunque se adoptaran diferentes bases de medición. Agregaba Jarach que no es relevante para desechar la analogía la circunstancia de que no coincidan los contribuyentes responsables de los impuestos, siempre que exista coincidencia sustancial, total o parcial de hechos imponible o bases de medición.

Impuesto	ICA	IVA
Hecho imponible	Venta, primera importación o entrega en el territorio nacional del combustible de aviación.	
Sujeto pasivo	Vendedor del combustible	
Base Imponible	0.12 Pesos de la RV por litro	Precio de la factura
Alícuota		10% para vuelos internacionales y 16% para vuelos locales

Corresponde recordar que GS estableció su *hub* en la RV para realizar vuelos regionales en América Latina. En consecuencia, gran parte de su operación implica vuelos entre la RV, donde se encuentra su centro de operaciones, y varios países de América Latina. De este modo, GS se ve obligado a comprar el combustible en la RV o a importarlo y, en ambos supuestos, tanto la importación como la venta están gravadas por el ICA. Cabe aclarar que la RFV no estipula mecanismos de devolución de este impuesto en el caso de que el contribuyente acredite que el combustible será usado para vuelos internacionales.

Al respecto, debe tenerse en cuenta que el ICA tiene el carácter o es asimilable a un tributo indirecto que incide en diferentes etapas de comercialización y/o consumo con impacto económico en el usuario final. En el caso de las exportaciones, no hay un usuario final sino un comprador del exterior.

De esta manera, al aplicar el ICA al combustible utilizado en vuelos internacionales, se estaría exportando el impuesto indirecto al exterior, en violación al principio de tributación indirecta

⁵⁹ Corte Suprema de Justicia de la Nación de Argentina, “Pan American Energy LLC. Sucursal Argentina c/ Chubut, Provincia del otro (Estado Nacional) s/ acción declarativa”, sentencia de fecha 19 de junio de 2012.

en destino, consagrado en el GATT, según el cual los países deben neutralizar en origen el efecto de los impuestos indirectos que graven productos o bienes a exportar. Dentro de tales compromisos en materia de exportación, se incluye la neutralización de impuestos indirectos “en cascada”, es decir, los que recaigan en la exportación y en sus etapas anteriores.

De esta forma, la aplicación del ICA al combustible utilizado en vuelos internacionales afectaría el principio de imposición en destino o de neutralización de impuestos indirectos en origen. De hecho, el impacto directo es el incremento del precio del billete aéreo con afectación directa a la competitividad del producto en el exterior. Esto no sólo afecta el principio de neutralidad de impuestos indirectos en origen, conforme surge del GATT, sino también la ecuación económica que tuvo en cuenta GS al realizar sus inversiones en la RV.