



SIXIÈME CONFÉRENCE MONDIALE DE TRANSPORT AÉRIEN

Montréal, 18 – 22 mars 2013

POINT 2.6 DE L'ORDRE DU JOUR

Le texte ci-joint constitue le rapport sur le point 2.6 de l'ordre du jour.
Prière de l'insérer dans le dossier de rapport, à couverture jaune.

Point 2 : Examen de questions clés et du cadre réglementaire corrélatif
2.6 : Taxes et autres prélèvements frappant le transport aérien international

2.6.1 DOCUMENTATION

2.6.1.1 La Conférence examine le point 2.6 de l'ordre du jour en se fondant sur les notes de travail suivantes : WP/10 (Secrétariat), WP/26 [Bahreïn, au nom de la Commission arabe de l'aviation civile (CAAC)], WP/66 [Organisation mondiale du tourisme (OMT)] et WP/75 [Conseil international des aéroports (ACI) et Association du transport aérien international (IATA)].

2.6.2 ANALYSE

2.6.2.1 De l'avis général, la prolifération des divers droits et taxes frappant le transport aérien a des incidences économiques négatives sur le développement durable du transport aérien et sur la protection du consommateur. La Conférence se dit préoccupée du fait que la prolifération des taxes sorte du cadre actuel des politiques de l'OACI en matière d'imposition du transport aérien international figurant dans le Doc 8632, intitulé *Politique de l'OACI en matière d'imposition dans le domaine du transport aérien international*.

2.6.2.2 La Conférence confirme que les politiques de l'OACI en matière d'imposition figurant dans le Doc 8632 restent valides et que l'OACI devrait les promouvoir énergiquement. Elle reconnaît également qu'il est utile que les États aient recours, dans des accords bilatéraux, aux arrangements réglementaires facultatifs proposés par le Secrétariat concernant les taxes de vente ou d'utilisation perçues à l'égard des transports aériens internationaux.

2.6.2.3 Selon un avis, les États sont souverains en matière d'imposition et les gouvernements devraient avoir la souplesse nécessaire en ce qui concerne les revenus qu'ils tirent de l'imposition, selon leur situation économique, et le transport aérien ne devrait pas en être dispensé.

2.6.2.4 L'avis est également exprimé que toutes les taxes devraient être justes, équitables et non discriminatoires, et que les États devraient éviter d'imposer des taxes lorsque cela risque de donner lieu à des distorsions du marché. Selon un autre avis, les taxes sont une entrave qui détournent des revenus pouvant être utilisés pour améliorer le système de transport aérien.

2.6.2.5 Les participants appuient en général l'idée que l'OACI, œuvrant avec les organisations intéressées, évalue les incidences économiques des taxes perçues sur les voyages aériens ou prélevées auprès de l'industrie. Il est toutefois fait valoir que c'est aux États qu'il incombe d'établir comment mesurer ces incidences.

2.6.3 CONCLUSIONS

2.6.3.1 À l'issue de l'examen de la documentation sur l'imposition du transport aérien international (point 2.6 de l'ordre du jour) et des délibérations qui ont suivi, la Conférence formule les conclusions suivantes :

- a) ces dernières années, l'industrie du transport aérien a connu une prolifération des différents types de taxes et de droits. Cette tendance, alliée au manque de transparence et à des pratiques discriminatoires à l'égard du transport aérien par rapport à d'autres modes de transport, préoccupe grandement l'industrie et aura un

effet négatif sur le développement durable du transport aérien et, par voie de conséquence, sur le développement économique national, en particulier dans les pays en développement ;

- b) malgré les difficultés financières et politiques auxquelles sont confrontés de nombreux États et les pressions qui s'exercent en conséquence sur les instances de réglementation, les exploitants d'aéroports et les fournisseurs de services de navigation aérienne pour qu'ils acceptent le détournement des taxes perçues, les responsables des politiques et les gouvernements nationaux sont encouragés à examiner des mesures pour aider à améliorer la situation ;
- c) l'OACI a, en matière d'imposition et de redevance d'usage, des politiques claires qui demeurent valides. Les États devraient être instamment priés d'appliquer ces politiques dans leur pratique réglementaire, conformément à la Résolution de l'Assemblée A37-20, Appendices E et F. L'OACI devrait continuer à prendre les mesures nécessaires pour sensibiliser davantage les États à ses politiques sur l'imposition et les redevances d'usage et promouvoir leur application de façon plus énergique.

2.6.3.2 La Conférence note que les États devraient prendre en considération les dispositions réglementaires ci-après, à insérer dans l'article sur l'imposition du modèle d'accord sur les services aériens (MASA), à titre d'option qu'ils pourraient utiliser comme ils le souhaitent dans leurs accords sur les services aériens :

« Chaque Partie s'engage à réduire dans toute la mesure possible et à abolir, dès que sa situation économique le permettra, toutes les formes de taxe de vente ou d'utilisation des transports aériens internationaux, y compris les taxes sur les services non requis pour l'aviation civile internationale ou celles qui peuvent être discriminatoires à son égard. »

2.6.3.3 Cette clause est une option à utiliser par les États à leur discrétion. Les États peuvent choisir plutôt d'utiliser l'arrangement dans un protocole d'accord ou de consultation, ce qui sera signalé dans les notes explicatives, en parallèle avec la clause de l'article du MASA sur l'imposition.

2.6.4 RECOMMANDATIONS

Recommandation 2.6/1 – Taxes frappant le transport aérien international

La Conférence recommande :

- a) que les États appliquent les politiques de l'OACI sur l'imposition dans leur pratique réglementaire, conformément à la Résolution de l'Assemblée A37-20, Appendice E. Étant donné que l'OACI a des politiques claires en matière d'imposition qui sont encore valides, la Conférence recommande que les États veillent à ce que les autorités compétentes chargées de l'imposition suivent ces politiques de manière à éviter de fixer des taxes qui sont discriminatoires à l'égard de l'aviation internationale et qui peuvent nuire à la compétitivité de l'industrie de l'aviation et influencer négativement sur les économies nationales des États ;

- b) que les États évitent la double imposition dans le domaine du transport aérien ;
- c) que l'OACI continue à prendre les mesures nécessaires pour sensibiliser davantage les États à ses politiques sur l'imposition et en encourager l'application de façon plus énergique ;
- d) que l'OACI, en collaboration avec les associations intéressées de l'industrie, mette au point une analyse et des orientations à l'intention des États sur les incidences des taxes et autres prélèvements qui frappent le transport aérien.
