



ASSEMBLÉE — 39^e SESSION

COMMISSION ÉCONOMIQUE

Point 39 : Réglementation économique du transport aérien international — Politique

L'IMPACT ÉCONOMIQUE ET LES PROBLÈMES LIÉS À LA PROLIFÉRATION DE TAXES INJUSTIFIÉES ET EXCESSIVES

(Note présentée par l'IATA)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La taxation imposée à l'aviation internationale devrait être limitée aux dispositions contenues dans le document *Politiques de l'OACI en matière d'imposition dans le domaine du transport aérien international* (Doc 8632). La prolifération des taxes au-delà des dispositions du Doc 8632 est dangereuse pour le bien-être économique et social des États qui imposent ces taxes, pour la croissance économique mondiale et pour le développement durable de l'industrie aérienne.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- a) prier instamment les États membres d'adhérer aux politiques de l'OACI en matière d'imposition et s'assurer que ses recommandations sont suivies par toutes les autorités fiscales concernées de ces États ;
- b) accentuer la sensibilisation aux politiques et éléments indicatifs de l'OACI et promouvoir leur mise en œuvre ;
- c) prier instamment les États membres d'éviter d'imposer des taxes injustifiées et discriminatoires à l'aviation internationale et de réduire ou éliminer les taxes existantes de cette nature, puisqu'elles ont des effets négatifs sur la compétitivité de l'industrie aérienne et des incidences sur les économies nationales des États ;
- d) encourager les ministères responsables de l'aviation civile ou du transport des États membres à informer leurs homologues responsables de la fiscalité, et notamment les ministres des finances, des détails et raisonnements qui sous-tendent les politiques de l'OACI en matière d'imposition ;
- e) prier instamment les États membres d'effectuer des analyses de rentabilité des taxes existantes qui vont au-delà des politiques de l'OACI en matière d'imposition, afin d'évaluer l'impact net de ces taxes sur la croissance économique et le bien-être social, ainsi que l'impact sur l'industrie ;
- f) encourager l'OACI à collaborer avec les associations concernées de l'industrie pour mettre au point des analyses de l'impact des taxes inéquitables et discriminatoires et pour améliorer le matériel d'orientation destiné aux États sur l'impact des taxes et autres prélèvements frappant le transport aérien.

Objectifs stratégiques :

La présente note de travail se rapporte à l'objectif stratégique *Développement économique du transport aérien*

¹ Versions anglaise, arabe, chinoise, espagnole, française et russe fournies par l'IATA.

| | |
|---------------------------------|---|
| <i>Incidences financières :</i> | Négligeables |
| <i>Références :</i> | A38-14, Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine du transport aérien Rapport de la conférence ATConf/6, point 2.6 de l'ordre du jour : Taxes et autres prélèvements frappant le transport aérien international Rapport de la réunion ATRP/13, point 2 f) de l'ordre du jour : Explorer des moyens supplémentaires de renforcer le statut des politiques de l'OACI en matière de développement économique durable du système de transport aérien Doc 8632, <i>Politiques de l'OACI en matière d'imposition dans le domaine du transport aérien international</i> |

1. INTRODUCTION

1.1 Les politiques et éléments indicatifs de l'OACI en matière d'imposition sont clairement définis dans la résolution A38-14, annexe D de l'Assemblée, de même que dans le document *Politiques de l'OACI en matière d'imposition dans le domaine du transport aérien international* (Doc 8632).

1.2 Le transport aérien est la pierre angulaire de l'économie mondiale. Il assure la mobilité des entreprises et des personnes et contribue de façon importante à la croissance économique. Le secteur, dans l'ensemble, représente 3,5 % du PIB mondial et soutient 63 millions d'emplois, selon un rapport de 2016 du Groupe d'action sur le transport aérien (ATAG) intitulé *Aviation Benefits Beyond Borders* (Bienfaits de l'aviation au-delà des frontières). Une industrie aérienne fonctionnant adéquatement est un catalyseur vital de la croissance durable de l'économie à l'échelle mondiale.

1.3 Il est universellement accepté que les taxes d'affaires, taxes sur les ventes et taxes sur les revenus ou l'utilisation imposées de façon juste et uniforme à toutes les entreprises d'un pays doivent être considérées comme un droit légitime et souverain des gouvernements. Toutefois, les taxes et redevances sur le transport aérien international ne devraient être imposées qu'en conformité avec les politiques de l'OACI sur les redevances et la taxation, et d'une manière justifiable, équitable et non discriminatoire. Toute autre forme d'imposition devrait être contrée, puisqu'elle entraîne des impacts préjudiciables à l'économie nationale de l'État qui impose ces taxes, aux compagnies aériennes, aux finances des aéroports, aux consommateurs et qu'elle constitue un obstacle matériel au développement et à l'expansion des voyages et du commerce internationaux.

2. DÉVELOPPEMENTS MONDIAUX DANS LE DOMAINE DE LA TAXATION

2.1 Une augmentation importante des taxes injustifiées et discriminatoires a été observée par l'industrie au cours de la dernière décennie. Cependant, on a vu plusieurs exemples d'États qui reconnaissaient l'effet nuisible des nouvelles taxes et qui décidaient de les retirer. Plus particulièrement, l'Irlande et les Pays-Bas ont retiré des taxes (la taxe sur les voyages aériens et la taxe de départ des passagers aériens) parce que les études démontraient que les pertes nettes de revenus (pour les compagnies aériennes, les aéroports et l'industrie du tourisme dans son ensemble) étaient supérieures aux revenus générés par les taxes.

2.2 Plusieurs États ont mis en place des taxes sur les passagers aériens, souvent présentées comme des impôts environnementaux. En réalité, ces soi-disant taxes « vertes » ne sont que de simples instruments pour générer des revenus publics et elles n'ont aucun avantage environnemental.

2.3 On trouve d'autres exemples de taxes qui isolent l'aviation dans les taxes imposées aux passagers aériens à des fins d'aide, c'est-à-dire les soi-disant taxes de solidarité. Bien que la cause soit bonne, ces taxes, dans leur forme actuelle, sont discriminatoires et elles devraient être retirées et remplacées par des mécanismes volontaires.

2.4 La taxe sur la valeur ajoutée et les autres taxes sur la consommation ou la vente imposées au transport aérien et aux services afférents sont aussi un sérieux problème. Certains États (essentiellement en Amérique latine et en Asie-Pacifique) imposent une TVA ou une TPS sur les billets d'avion internationaux.

2.5 Ces gestes vont à l'encontre des principes du document Doc 8632 de l'OACI concernant les taxes sur la vente et l'utilisation du transport aérien international. De plus, elles contreviennent aux normes, principes et bonnes pratiques concernant la TVA/TPS acceptés à l'échelle mondiale, qui prévoient la détaxe du transport aérien international et des services afférents.

2.6 Une tendance de plus en plus forte dans plusieurs États consiste à imposer des taxes sur les revenus générés par le transport aérien international et les services afférents en contradiction avec les accords bilatéraux applicables, selon lesquels de tels revenus ne sont imposables que dans l'État de la compagnie aérienne (l'endroit où elle est effectivement gérée). Non seulement ces formes d'impôt multiple sur le transport aérien international contreviennent aux principes énoncés dans le document de politique Doc 8632 de l'OACI, mais elles vont aussi à l'encontre du modèle de convention fiscale concernant le revenu et le capital de l'Organisation pour la coopération et le développement économique, et du modèle de convention des Nations Unies sur la double taxation.

3. INCIDENCES ÉCONOMIQUES ET SOCIALES DES TAXES

3.1 La raison de la plupart de ces taxes injustifiées sur l'aviation est de générer des revenus supplémentaires pour contribuer au budget général d'un pays. Toutefois, dans certains pays, comme on l'a expliqué précédemment, les preuves indiquent que les pertes économiques occasionnées par les taxes sur l'ensemble de l'économie dépassent les bénéfices espérés de la taxation. Dans l'ensemble, les taxes sur le transport aérien découragent les voyageurs, réduisent les avantages pour les consommateurs, nuisent à la compétitivité et peuvent retarder le développement économique.

3.2 L'ampleur de la diminution des voyages aériens dépend de la sensibilité au prix des voyageurs et des expéditeurs, ainsi que des caractéristiques du marché. La réduction du transport aérien dans un pays signifiera une moins grande contribution du secteur au PIB et à l'emploi. La chaîne d'approvisionnement associée aux services aériens sera aussi réduite, tout comme d'autres activités soutenues par la chaîne d'approvisionnement. Et moins il y a de visiteurs, moins il y a d'argent dépensé dans l'économie locale.

3.3 Les voyageurs et les expéditeurs peuvent se tourner vers d'autres modes de transport, choisir d'autres destinations ou simplement renoncer à voyager ou à faire des envois, autant d'options moins désirables pour les consommateurs. Avec sa vitesse, sa fiabilité et sa portée, il n'y a pas de solution pour remplacer le transport aérien pour nombre de clients.

3.4 Comme l'a signalé ACI EUROPE (dans son document *Position sur les taxes aériennes dans l'UE*), dans certains pays, l'instauration de taxes sur l'aviation a eu un impact majeur sur le trafic de passagers et a détourné les passagers vers les pays voisins, de sorte que le montant des taxes perçues par le gouvernement a été inférieur à ce qu'on attendait.

4. CONCLUSION

4.1 L'actuelle prolifération des taxes aériennes discriminatoires et la tendance des gouvernements à mettre en place des régimes fiscaux inéquitables ou à hausser les taxes existantes pour compenser les déficits budgétaires devraient cesser. Il faudrait plutôt envisager la disposition suivante contenue dans le Doc 8632 de l'OACI : « ... *chaque État contractant devra réduire, dans toute la mesure possible, et tracer des plans en vue d'abolir, dès que sa situation économique le permettra, toutes les formes d'imposition de vente ou d'utilisation des transports aériens internationaux, y compris les taxes sur les recettes brutes des exploitants et les taxes imposées directement aux passagers ou aux expéditeurs.* »

5. RECOMMANDATIONS

5.1 L'Assemblée est invitée à :

- a) prier instamment les États membres d'adhérer aux politiques de l'OACI en matière d'imposition et s'assurer que ses recommandations sont suivies par toutes les autorités fiscales concernées de ces États ;
- b) accentuer la sensibilisation aux politiques et éléments indicatifs de l'OACI et promouvoir leur mise en œuvre ;
- c) prier instamment les États membres d'éviter d'imposer des taxes injustifiées et discriminatoires à l'aviation internationale et de réduire ou éliminer les taxes existantes de cette nature, puisqu'elles ont des effets négatifs sur la compétitivité de l'industrie aérienne et des incidences sur les économies nationales des États ;
- d) encourager les ministères responsables de l'aviation civile ou du transport des États membres à informer leurs homologues responsables de la fiscalité, et notamment les ministres des finances, des détails et raisonnements qui sous-tendent les politiques de l'OACI en matière d'imposition ;
- e) prier instamment les États membres d'effectuer des analyses de rentabilité des taxes existantes qui vont au-delà des politiques de l'OACI en matière d'imposition, afin d'évaluer l'impact net de ces taxes sur la croissance économique et le bien-être social, ainsi que l'impact sur l'industrie ;
- f) encourager l'OACI à collaborer avec les associations concernées de l'industrie pour mettre au point des analyses de l'impact des taxes inéquitables et discriminatoires et pour améliorer le matériel d'orientation destiné aux États sur l'impact des taxes et autres prélèvements frappant le transport aérien.