



ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

A35-WP/95<sup>1</sup>  
EX/32  
20/8/04

## ASSEMBLÉE — 35<sup>e</sup> SESSION

### COMITÉ EXÉCUTIF

#### Point 15 : Protection de l'environnement

#### TAXES ET REDEVANCES LIÉES AUX ÉMISSIONS

[Note présentée par l'Association du transport aérien international (IATA)]

#### SOMMAIRE

L'IATA invite l'Assemblée à adopter la résolution 2.b) de l'Appendice I de l'ébauche de l'*Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement*, portant sur les taxes et les redevances liées aux émissions, tel que proposé par le Conseil de l'OACI.

L'IATA prie également l'Assemblée de tenir compte du point de vue et des analyses des compagnies aériennes, qui visent à aider l'OACI à mener d'autres études et à élaborer des orientations sur le sujet, en considérant spécialement les questions spécifiques soulevées dans les études antérieures.

#### 1. DONNÉES DE BASE

1.1 Dans la résolution A33-7 de l'Assemblée, intitulée « *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement* », l'Assemblée demandait au Conseil d'entreprendre d'autres études et de développer de nouvelles orientations concernant les taxes et les redevances liées aux émissions de gaz à effet de serre.

1.2 Le Conseil, par l'intermédiaire du Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP), a entrepris de nouvelles études portant sur l'imposition de taxes et de redevances pour solutionner le problème des émissions de CO<sub>2</sub>. Ces études ont confirmé ce qu'on savait déjà : les taxes et les redevances sont très onéreuses et ne constituent pas un moyen économique de réduire les émissions de CO<sub>2</sub>. En fait, pour atteindre les objectifs envisagés dans les analyses du CAEP, il faudrait imposer des taxes et des redevances à hauteur de 47 à 245 milliards \$US annuellement.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Toutes les versions linguistiques sont fournies par l'IATA.

<sup>2</sup> Rapport final des groupes de travail FESG/MATG pour la réunion CAEP/5, (nov. 2000), p. A-3, Tableau A2

1.3 En plus d'examiner l'aspect économique des taxes et des redevances liées aux émissions, le CAEP a entrepris d'en analyser les aspects légaux, techniques, administratifs et de politique. Une taxe sur le combustible de l'aviation internationale destinée à contrer les émissions de CO<sub>2</sub> (et dont les revenus seraient versés aux trésors des États) est jugée illégale en vertu de l'article 24 de la Convention de Chicago et contraire aux politiques de l'OACI (Document 8632). Toutes ces dispositions stipulent l'exonération réciproque de toute taxe sur les combustibles utilisés pour les services aériens internationaux. La plupart des ententes bilatérales de trafic aérien reflètent ces modalités.

1.4 Des discussions sur les redevances sur les émissions des moteurs d'aviation ont lieu au sein de l'OACI depuis le début des années 90. Les redevances sont une forme d'imposition dont les revenus ne sont pas versés au trésor général, mais sont utilisés pour financer des installations et des services spécifiques à l'aviation. La conférence CAEP/6 n'a pas pu formuler d'orientation additionnelle en cette matière et a demandé au Conseil de l'OACI d'examiner cette question et de soumettre d'autres instructions.

1.5 Conformément aux décisions prises lors de sa 172<sup>e</sup> session, le Conseil propose maintenant à l'Assemblée [dans l'Appendice I de l'ébauche de l'*Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement* (A35-WP/76)] d'entreprendre d'autres études et d'élaborer de nouvelles orientations sur le sujet, en considérant les questions soulevées dans les études antérieures. De plus, le Conseil invite l'Assemblée à reconnaître que les orientations actuelles de l'OACI ne justifient pas l'imposition de redevances liées aux émissions de gaz à effet de serre et, en conséquence, à prier les États de s'abstenir d'imposer unilatéralement des taxes ou des redevances liées aux émissions.

## 2. POINT DE VUE ET ANALYSES INITIAUX DE L'IATA

2.1 L'IATA soutien entièrement la proposition du Conseil et invite l'Assemblée à agir en conséquence.

2.2 De plus, l'IATA est prête à participer aux études que l'OACI entreprendra et soumet, dans les paragraphes qui suivent, quelques commentaires concernant des questions soulevées dans des études antérieures.

### 2.2.1 Aspects légaux

Les politiques actuelles de l'OACI sur les redevances imposées aux usagers ne fournissent ni le cadre légal ni la légitimité voulue pour imposer des redevances sur les émissions de CO<sub>2</sub>, d'autant plus que les redevances ne peuvent être utilisées que pour "fournir des installations et des services" et que les coûts associés à une redevance doivent être bien identifiés et directement attribuables au transport aérien. Cette question devrait être examinée encore, possiblement par le Comité légal de l'OACI, ce qui permettrait aux États et aux observateurs d'intervenir.

### 2.2.2 Utilisation des revenus

Puisqu'il n'est pas possible d'identifier ou de quantifier les incidences des émissions de CO<sub>2</sub> de l'aviation sur les changements climatiques, il devient pratiquement impossible d'appliquer les revenus d'une redevance sur les émissions de CO<sub>2</sub> à des mesures d'atténuation spécifiques à l'aviation ou de s'en servir pour compenser des victimes de changements climatiques clairement attribuables à l'aviation.

2.2.3 Imputabilité des émissions

Pour satisfaire le critère de responsabilité directe, il faudrait que le système de redevances puisse établir la contribution relative de chaque partie aux émissions (par exemple, les compagnies aériennes, les fournisseurs de services de contrôle aérien, les aéroports). Les compagnies aériennes ne devraient pas être tenues responsables pour les émissions qui résultent des lacunes de systèmes de trafic aérien gérés par des tiers. Mieux encore, étant donné l'engagement de l'OACI de ne pas désavantager l'aviation par rapport aux autres modes de transport, s'il fallait imposer des redevances à l'aviation, il faudrait aussi le faire pour les autres modes de transport en fonction des émissions dont ils sont responsables.

2.2.4 Enregistrement des aéronefs

Seules les compagnies aériennes enregistrées dans des pays qui imposent des redevances sur les émissions de CO<sub>2</sub> seraient tenues de payer ces redevances. Pour que les redevances s'appliquent aux compagnies enregistrées dans d'autres États, il faudrait tenir des consultations avec les États concernés et s'assurer que de telles mesures sont en accord avec les autres engagements internationaux. Si certains transporteurs aériens devaient payer des redevances et d'autres pas, on violerait l'Article 15 de la Convention de Chicago sur la non-discrimination.

2.2.5 Portée géographique des redevances

En vertu du principe de souveraineté des nations, les États ne peuvent imposer des redevances sur les émissions de CO<sub>2</sub> que sur leur propre territoire national, à moins d'une entente bilatérale ou multilatérale avec d'autres États. L'évaluation des redevances pour les émissions de CO<sub>2</sub> faites dans l'espace aérien international devrait faire l'objet d'une entente mondiale.

2.2.6 Question d'équité

Un système de redevance à revenu neutre, dans lequel les aéronefs modernes et plus efficaces au plan énergétique bénéficieraient d'une remise alors que les vieux appareils seraient pénalisés, aurait pour effet de transférer des fonds des compagnies des pays en développement vers les compagnies des pays développés.

3. **ACTION À PRENDRE PAR L'ASSEMBLÉE**

3.1 L'Assemblée est priée de :

- a) approuver l'article 2.b) de l'Appendice I de l'*Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement*, portant sur les taxes et les redevances liées aux émissions, tel que proposé par le Conseil dans le document A35-WP/76;
- b) demander instamment au Conseil de tenir compte des intérêts des usagers de l'espace aérien dans ses prochaines études sur les redevances liées aux émissions.