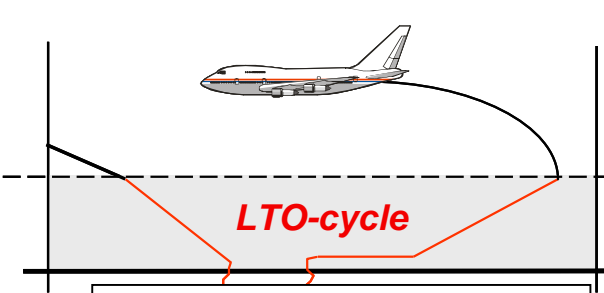
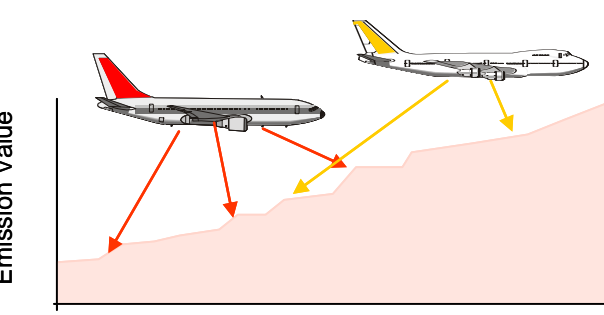




Redevances d'atterrissage liées aux émissions

La Suisse a été le premier pays avec la Suède à introduire des redevances d'atterrissage liées aux émissions (à Zurich en 1997, suivi de Genève en 1998, de Berne en 2000 et - en collaboration avec les autorités françaises – de Bâle en 2003). Les redevances d'atterrissage liées aux émissions se veulent un mécanisme incitatif visant à favoriser et à généraliser l'utilisation de la meilleure technologie en matière de diminution des émissions spécifiques du trafic aérien. Quelques années après l'introduction des redevances d'atterrissage liées aux émissions sur certains aéroports européens, la nécessité s'est faite jour d'harmoniser les pratiques et de mieux prendre en compte les émissions d'oxydes d'azote dans le calcul des redevances. Un nouveau modèle européen a donc été développé avec le concours de la Suisse, lequel a fait l'objet en 2003 d'une recommandation de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC) – recommandation 27/4 intitulée *Schéma de classification des émissions NOx*. Le schéma s'attaque en priorité aux émissions des oxydes d'azote pour un cycle d'atterrissage et de décollage normalisé et réaffirme le principe du pollueur-payeur puisque les redevances est proportionnelle aux émissions.

<ul style="list-style-type: none">Le schéma se base sur le calcul des émissions NOx pour chaque avion compte tenu d'un cycle d'atterrissage et de décollage standard (LTO cycle)	 <p>LTO-cycle</p> <p>Base : émissions NOx pour un cycle d'atterrissage et de décollage</p>
<ul style="list-style-type: none">En fonction des émissions des réacteurs, une valeur d'émissions est attribuée à chaque avion. Il existe même plusieurs motorisations pour les gros avions. Les redevances sont les plus faibles pour la motorisation dont la valeur d'émissions est la plus basse.	 <p>Emission Value</p> <p>Aircraft/Engines</p> <p>Une valeur d'émissions est attribuée à chaque avion en fonction des réacteurs effectivement montés.</p>

S'inspirant du schéma de la CEAC, l'OFAC a élaboré la directive 33-05-27 *Aircraft Engine Emissions*

Charges in Switzerland qui est entrée en vigueur le 1^{er} juin 2009. À la différence du schéma de la CEAC, les petits avions à moteur ainsi que les hélicoptères sont également concernés. La Suisse applique ce nouveau modèle de taxation depuis le 1^{er} avril 2010.