

Générer des financements climat tout en régulant les émissions GES du transport maritime

De quoi s'agit-il?

- } Un **mécanisme de marché** – taxe sur le kérosène ou marché de permis d'émissions
- } Qui rapporterait **26 milliards** de dollars (25 US\$/tonne CO₂)
 - dont **10-14 milliards** pour le climat
- } Qui réduirait les émissions:
 - jusqu'à - **30%** par rapport aux scénarios BAU
 - - **5 à 10%** par rapport à aujourd'hui
- } Qui doit s'appliquer **globalement** pour fonctionner efficacement d'un point de vue environnemental
- } Qui doit donc trouver un **moyen de compenser** l'impact du mécanisme sur les économies pauvres

Objectif I. Réduire les émissions de gaz à effet de serre liées au fret maritime

- } Le transport maritime représente 2,7% des émissions mondiales de GES.
- } Les émissions du secteur ont doublé entre 1990 et 2007, et les estimations prévoient qu'elles doublent à nouveau d'ici 2050.
- } Celles-ci représenteront 1 Gt en 2020.
- } A titre de comparaison, un seul bateau peut émettre plus en une année qu'un ensemble de petits Etats-îles.
- } Les émissions de GES du secteur ne font l'objet d'aucune régulation.
- } Le mécanisme global, en internalisant le prix du CO2 et en incitant à plus d'efficacité énergétique, permettrait de réduire les émissions de 5 à 10% par rapport aux niveaux actuels.

Objectif 2. Générer des financements pour le climat

- } A Copenhague puis à Cancun, les pays développés se sont engagés à mobiliser 100 milliards US\$ par an d'ici 2020,
- } Et ont créé le Fonds Vert qu'il faut maintenant abonder!
- } Sans compter qu'une des clés de l'accord global en 2015 sera l'appui financier pour les pays les plus pauvres et les plus vulnérables.
- } Le mécanisme de taxation du fret maritime et de ses émissions GES à un prix acceptable (25\$/tonne CO₂) permettrait de générer des recettes substantielles: **de l'ordre de 25 milliards USD par an.**

Objectif 3. Respecter les responsabilités différenciées et l'équité

2 constats...

- } le secteur maritime est diffus, mobile et sans frontières. 85% des bateaux sont enregistrés dans des PED parce que la fiscalité y est plus avantageuse.
- } la taxation sera répercutée en partie sur les consommateurs, avec un impact plus fort sur les consommateurs les plus pauvres, et les plus vulnérables

2 principes à réconcilier impérativement...

- } principe OMI: égalité de traitement entre tous les navires
- } Principe CCNUCC: CBDR

I solution: la compensation financière pour les PMA

Zoom sur l'impact économique du mécanisme

- } Impact marginal
- } 0,2%-0,3% = 2 \$ tous les 1000 \$.
- } mais élevé pour les consommateurs vulnérables et les biens de première nécessité
- } L'impact diffère d'un secteur à l'autre mais augmente pour les biens alimentaires notamment.

Voir étude BM/FMI et étude Oxfam

Comment ça marche?

I. La mise en place d'un instrument de marché

} une taxe sur l'achat des soutes:

- } l'option de la taxe est privilégiée par les pays en développement.
- } Dans ce cas, les navires paieraient chacun plusieurs fois par an pour l'achat des soutes.
- } Les navires qui ne sont pas en règle seraient interdits d'entrer au port.

} un marché ETS:

- } c'est l'option privilégiée par la France et déclinée par le FMI et les Etats-Unis.
- } Mécanisme plus complexe et qui exigera longtemps pour sa mise en œuvre.

II. La mise en place d'un mécanisme de prélèvement automatique pour le Fonds Vert

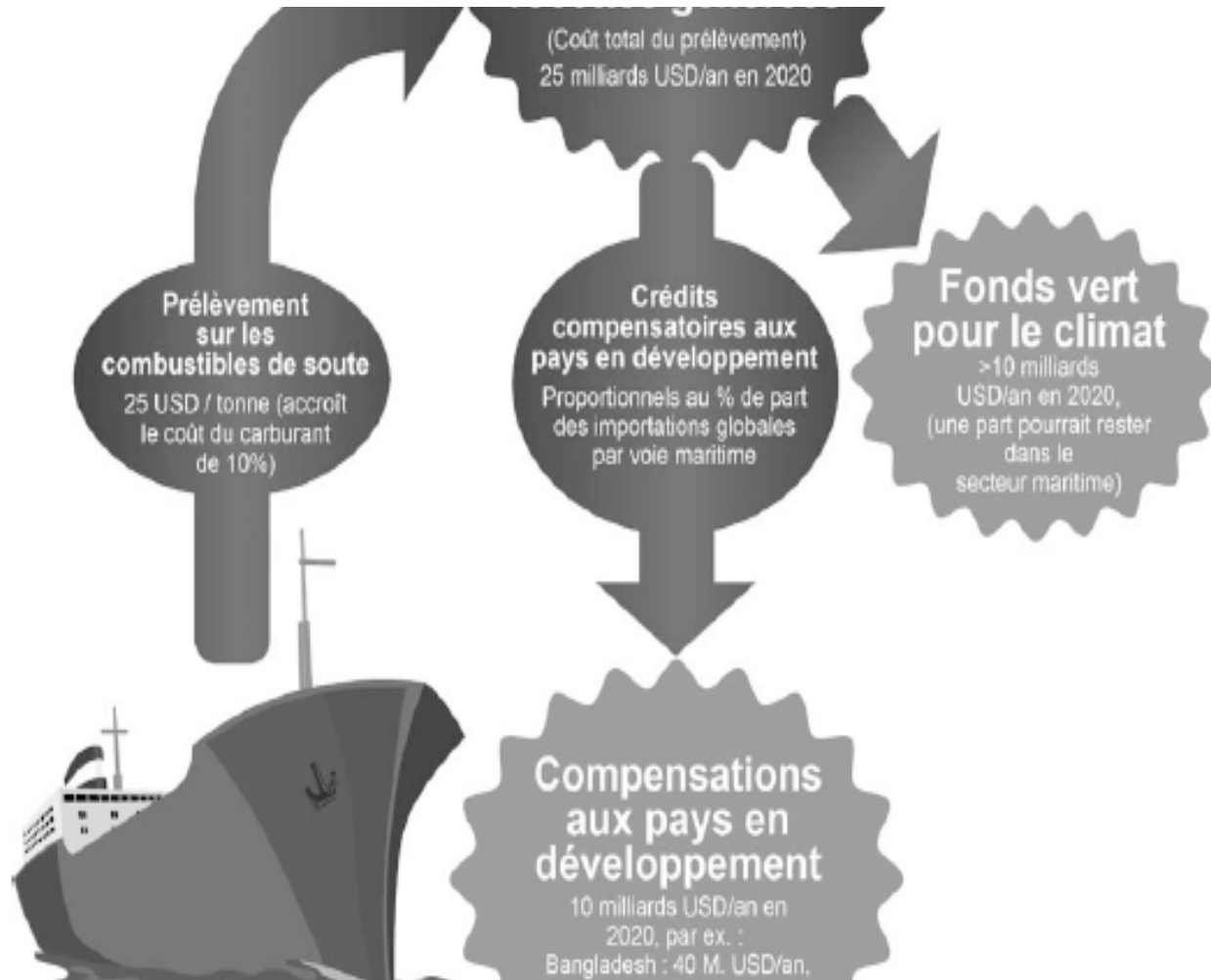


Tableau 2: Contributions de financement de la lutte contre les changements climatiques maximums estimées créditées aux pays en développement³⁸

Pays	Part approximative des importations mondiales par voie maritime	Contribution maximum au financement des changements climatiques
Australie	1,5%	375 M. USD/an
Canada	1,9%	475 M. USD/an
UE	28,5%	7,1 Mrds. USD/an
Pologne	0,72%	180 M. USD/an
Belgique	1,6%	400 M. USD/an
France	2,6%	650 M. USD/an
Allemagne	4,6%	1,1 Mrd. USD/an
Irlande	0,5%	125 M. USD/an
Italie	2,9%	725 M. USD/an
Pays-Bas	2,3%	575 M. USD/an
Royaume-Uni	3,9%	975 M. USD/an
Espagne	3,0%	750 M. USD/an
etc.		
Japon	6,4%	1,6 Mrd. USD/an
Nouvelle Zélande	0,3%	75 M. USD/an
Norvège	0,4%	100 M. USD/an
USA	15,9%	3,9 Mrds. USD/an

Source: Analyse d'Oxfam et de WWF

III. Mécanisme de compensation pour les PMA

- } Sur les recettes générées, une partie serait reversée aux PED pour neutraliser tout impact sur leur économie
- } impact calculé en fonction de leur part d'importation). Il serait recalculé chaque année en fonction de l'évolution des flux.
- } Dans l'idéal, les gouvernements recevraient une compensation strictement égale à leur part d'importation.
- } Cette compensation représente entre 10 et 40% des recettes (selon le nombre de PED compensés).

Etat des négociations internationales

OMI, CCNUCC et G20

Etat des négociations à l' OMI: bilan

} Depuis 2010...

- } mécanismes de marché sortis des cartons!
- } Soumission des Etats: taxes, ETS...
- } Soumission IUCN sur la compensation
- } Calendrier de négociation

} En 2011...

- } MEPC-62 : adoption des mesures d'efficacité énergétique (EEDI) avec délai d'application pour les PED.
- } Pas le temps de négocier mécanismes
- } Mais CBDR et no net incidence sont à l'agenda.

En 2012

- } Depuis MEPC-63: blocage de la négociation tant qu'il n'y a pas accord sur la coopération technique de l'EEDI

Etat des négociations à l' OMI: perspectives

- } Il faut donner 2 objectifs à l' OMI : a) créer un mécanisme de marché global et b) créer un mécanisme qui génère des revenus substantiels
- } prochaine réunion en octobre. Devra lancer l'étude d'impact des différentes propositions.
- } Prochaine assemblée générale en 2013. Devra acter la création d'un mécanisme global avec des clauses sur comment lisser l'impact sur les pays en développement.

l' OMI a une limite très claire en ce qui concerne l' utilisation des financements. N'est pas en mesure ni légitime pour décider.

Etat des négociations au G20

- } En 2011, présidence française du G20 fait des financements climat une priorité.
- } Excellent rapport du FMI et de la Banque Mondiale au G20
- } Manque de temps pour véritablement négocier le sujet
- } Résultat final décevant...
 - Sarko mise sur la TTF au détriment des autres
 - La crise financière occulte tous les autres dossiers
 - La « compensation (que) pour les PMA » crispe la Chine

Zoom sur le rapport du FMI et de la BM

*“The international aviation and maritime sectors today enjoy relatively favorable tax treatment, as their fuels are not taxed and the sectors are not subject to any value-added tax or turnover tax. Nor are these fuel uses subject to any global measures to reduce their associated CO2 emissions, even though they represent at least 5% of the global GHG emissions. **A carbon charge on fuels for international aviation and shipping equal to 25\$ per tonne of emitted CO2 could raise about 12 billion from aviation and about 26 billion from shipping by 2020.** Market-based instruments ought to be used to raise such revenue, preferably charges based on the carbon contents of fuels. Such charges would also scale back emissions by at least 5-10%. **Developing countries ought to be able to keep their own tax revenue, and additional compensation to them for the economic burdens of these carbon charges may be warranted.** Such compensation would constitute at most 40% of the raised global revenue.*

Zoom sur les conclusions du G20 §63

} **Para 63.** *Financing the fight against climate change is one of our main priorities. In Copenhagen, developed countries have committed to the goal of mobilizing jointly USD 100 billion per year from all sources by 2020 to assist developing countries to mitigate and adapt to the impact of climate change, in the context of meaningful mitigation actions and transparency. **We discussed the World Bank -- IMF -- OECD -- regional development banks report on climate finance** and call for continued work **taking into account the objectives, provisions and principles of the UNFCCC** by international financial institutions and the relevant UN organizations. **We ask our Finance Ministers to report to us at our next Summit on progress made on climate finance.***

Zoom sur les conclusions du G20 §82

} **Para 82.** *We agree that, over time, new sources of funding need to be found to address development needs. We discussed a set of options for innovative financing highlighted by Mr Bill Gates, such as Advance Market Commitments, Diaspora Bonds, **taxation regime for bunker fuels**, tobacco taxes, and a range of different financial taxes. **Some of us have implemented or are prepared to explore some of these options.** We acknowledge the initiatives in some of our countries to tax the financial sector for various purposes, including a financial transaction tax, inter alia to support development.*

CCNUCC: historique des négociations de 1997 à 2010

} **1997.** Le Protocole de Kyoto demande aux AI de prendre en compte les émissions liées au transport international.

En l'absence d'une solution au CBDR, le dossier est enterré...

} **2008.** Soutien des PMA sur le principe.

} **2009.** Un sujet encore en marge de la négociation

} Soumission sur le mécanisme de compensation du Nigeria et du Libéria. Rétractation avant Copenhague

} **2010.** Encore loin du consensus...

} Le rapport AGF fin 2010

} Mais le rapport a du mal à trouver sa place dans les conclusions finales

} Le Groupe Afrique ne soutient pas encore les financements innovants

Zoom: le rapport AGF de Bank Ki Moon

Le rapport AGF estime qu'en 2020, un mécanisme global de tarification carbone appliqué au transport maritime rapporterait entre 22 et 25 milliards US\$, dont 30% pour compenser l'impact sur les pays en développement, et 25-50% pour financer la lutte internationale contre le CC : **entre 4 et 9 milliards US\$.**

*« these instruments may present difficulties in terms of political acceptability and incidence on developing countries. Some members were of the view that political acceptability and incidence on developing countries should be addressed by the Parties to the UNFCCC and the Kyoto Protocol [...]. **Some members were of the view that incidence issues, particularly on developing countries, could be addressed by mechanisms other than selective application, for example through the appropriate collection and distribution of revenue**»*

CCNUCC: négociations tumultueuses en 2011

- } **Objectif:** trouver un consensus sur le CBDR et l'affectation des recettes au climat et fournir des lignes directrices à l'OMI et à l'OACI.
- } Soumission de l'Afrique du Sud à Panama. Rétractation
- } Soumission de la Bolivie sous « approches sectorielles » et sous « financements »
- } Appel de ICS (syndicat industrie) + Oxfam + WWF en faveur d'un mécanisme global
- } Crispation de la Chine sous « approches sectorielles »: CDBR insuffisamment souligné.
- } Crispation des US sous « financements »: pas de référence à des sources précises de financement

Etat des négociations au sein de l' UE

Conclusions ECOFIN du 4 octobre 2011

« RAPPELLE que la tarification du carbone pour les transports aériens et maritimes mondiaux pourrait constituer une source de recettes qui générerait également le signal-prix nécessaire pour parvenir à réduire efficacement les émissions provenant de ces secteurs; ESTIME qu'il y a lieu de poursuivre d'urgence les travaux au sein de l'OMI et de l'OACI pour élaborer sans tarder un cadre stratégique mondial permettant d'éviter les distorsions de concurrence ou les fuites de carbone, conformément aux principes et pratiques habituelles de ces organisations »

Dissension sur le principe de la compensation. Peur que CBDR = Chine

Zoom sur proposition de réglementation européenne du transport maritime

Législation européenne sur le climat oblige la Commission à maîtriser les émissions GES du transport international en l'absence d'un accord à l'OMI ou à l'OACI

D'où le travail lancé par la Commission Européenne début 2012 sur la réglementation régionale des émissions maritimes (en direction et en provenance de l'UE)

La proposition d'ici fin 2012 doit...

- Mettre la pression sur l' OMI
- Montrer l'exemple à la communauté internationale sur l'affectation des recettes au climat ET l'équité

A utiliser uniquement pour montrer que l'UE veut un accord sur la question

Éléments géopolitiques

Zoom sur la France

- } Très mobilisée en 2011 à l'international et au niveau européen
- } Encore mobilisée au sein du G20!
- } Risque de démobilisation avec les élections et remaniement qui s'ensuivra
- } Risque de démobilisation parce que résultats insuffisants à ce stade
- } A une seule peur: compenser la Chine
- } Est sensible aux appels lancés par les gouvernements africains.

***Notre seule fenêtre d'opportunité aujourd'hui
pour un leadership politique***

Zoom sur les AOSIS

- } Etats-îles sont fortement dépendants des importations par voie maritime pour leurs biens essentiels: l'impact économique sera donc très élevé.
- } AOSIS divisé sur la question...
 - } Les îles du Pacifiques soutiennent la proposition puisque leur survie est en jeu si on ne limite pas le réchauffement sous la barre des 1,5°C.
 - } Les Bahamas très actif et réfractaire à l'OMI + Point focal bunkers à la CCNUCC
 - } Barbades est point focal financements à la CCNUCC mais en faveur des contributions budgétaires

***AOSIS sont clé dans l'acceptabilité et
légitimité du mécanisme***

Zoom sur l'Afrique du Sud

- } Pays-pivot en tant que pays émergent et pays africain, en tant que pays à forte activité portuaire, en tant que présidente de la COP17, en tant que membre du G20.
- } Elle a joué un rôle progressiste dans le cadre du G20 avec Trevor Manuel
- } Mais manque de cohérence interministérielle s'est traduit par le retrait (en l'espace de 24H) d'une proposition sur les bunkers par l'Afrique du Sud à Panama.
- } Pas mobilisée à Durban pour que cette question fasse partie du deal global.

Nominée comme co-chair du programme de travail sur les financements climat

Zoom sur la Chine

- } **La Chine** représente 8% des importations par voie maritime et jusqu'à 12% lorsqu'on intègre les activités portuaires de Taiwan et de Hong Kong.
- } Son statut officiel de « pays en développement » complique fortement la négociation sur la compensation.
- } La Chine fait partie des pays qui ont bloqué le langage politique proposé par la France pour les conclusions du G20 – notamment parce que la France proposait d'emblée de limiter la compensation aux PMA.
- } La Chine pourrait potentiellement renoncer à sa part de compensation (ce qui reviendrait à contribuer aux financements climat)

La Chine bloquera ou débloquera l'accord

Conclusion

En bref...

- } Le mécanisme est prêt. Il ne manque plus que la volonté politique de nos Etats
- } Mais la négociation est complexe
 - L'égalité de traitement entre tous les pays vs. la responsabilité commune mais différenciée
 - Plusieurs enceintes, plusieurs ministères
- } Et l'appropriation politique inégale
 - Une faible implication des PMA
 - Une méfiance des pays émergents
 - Un manque de leadership des pays développés
- } D'où la nécessité de sensibiliser et impliquer les PMA tout en stimulant le leadership français et européen

Calendrier politique en 2012

- } **La négociation à l'OMI:** obtenir que les négociations sur les mécanismes de marché se poursuivent et incluent le CBDR et l'affectation des recettes
- } **La négociation dans la CCNUCC:** démontrer le faible impact économique sur les PMA et rallier plus de pays
- } **Le G20 au Mexique:** obtenir un signal politique fort sur la volonté de créer un mécanisme global sans incidence et qui génère des financements climat
- } **L'UE:** obtenir l'adhésion des Etats-membres et une proposition sur la compensation aux PMA dans le schéma global et le schéma régional