

FÜR DIE BESEITIGUNG VON HÜRDEN

FÜR DIE BUSINESS AVIATION

POUR UNE ÉLIMINATION DES OBSTACLES

ENTRAVANT L'AVIATION D'AFFAIRES

«Die auf schweizerischen Flughäfen beheimateten Unternehmen der Business Aviation bilden in bezug auf Flugzeugflotte und Personal einen wichtigen Faktor der Schweizer Luftfahrt.» Das hält der Bundesrat in seinem Bericht über die Luftfahrtpolitik unter anderem zum Stellenwert der Schweizer Business Aviation fest. Die Schweiz zählt mit über 140 HB-registrierten Businessjets in Europa zu den Top-Nationen der Business Aviation.

Die Business Aviation ist für viele in der Schweiz domizilierte internationale Firmen ein unverzichtbares Transportmittel und von erheblicher volkswirtschaftlicher Bedeutung. Wie die Aerosuisse, der Dachverband der Schweizer Luftfahrt, feststellen muss, werden aber die 27 Schweizer Business-Aviation-Firmen, welche über 1600 Mitarbeiter beschäftigen und mit ihren 50000 Flugbewegungen pro Jahr einen Umsatz von über 500 Millionen Franken erwirtschaften, nach wie vor mit diversen Hürden konfrontiert. Als die drei Hauptprobleme nennen die Betreiber die Mehrwertsteuer, die Verkehrsrechte und der Mineralölsteuerzuschlag.

Die ab der Schweiz betriebenen Flugzeuge bezahlen die Mehrwertsteuer doppelt: Einmal im Land, wo die Dienst-

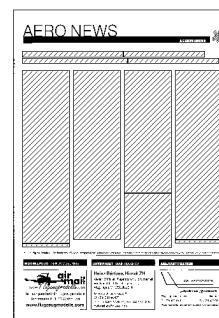
leistung (Betankung oder Reparatur) erbracht, zusätzlich aber auch in der Schweiz, wo die Rechnung erstellt wird. Deshalb wandern Kunden ins Ausland ab. Die Aerosuisse setzt sich auf politischer Ebene dafür ein, dass die vom Bundesrat in Aussicht gestellte Abschaffung der wettbewerbsverzerrenden, doppelten Erhebung der Mehrwertsteuer endlich Realität wird.

Gemäss Schweizer Gesetzgebung gelten Flüge dann als privat, wenn sie nur einem bestimmten Kreis von Personen zugänglich sind, auch wenn dafür ein Entgelt entrichtet wird. Die EU dagegen betrachtet die Verwendung eines Beförderungsmittels immer als gewerbmässig, wenn dies im Rahmen der wirtschaftlichen Aktivitäten eines Unternehmens erfolgt. Um Gleichstellung mit der EU zu bewirken und Cabotage-Situationen aus der Welt zu schaffen, soll im gemischten Ausschuss Schweiz-EU die Anerkennung von Privatflügen beantragt werden.

Aufgrund der neuen Mineralölsteuer-Gesetzgebung muss auf nicht gewerbmässigen Flügen ins Ausland der Treibstoffzuschlag entrichtet werden. Die Aerosuisse fordert, dass eine Steuerbefreiung auch dann gewährt wird, wenn ein Betreiber mit einem AOC (Betriebsbewilligung) Privatflüge durchführt.

■➔ «Les entreprises d'aviation d'affaires sises sur les aéroports suisses constituent, en matière de flotte d'avions et de personnel, un facteur essentiel de l'aéronautique helvétique.» C'est ce que souligne le Conseil fédéral dans son rapport sur la politique aéronautique, entre autres pour ce qui concerne la cote de la «business aviation» helvétique. Avec plus de 140 jets d'affaires immatriculés «HB» en Europe, la Suisse figure parmi les nations de tête pour l'aviation d'affaires.

Pour de nombreuses firmes internationales domiciliées en Suisse, la «business aviation» représente un moyen de transport indispensable, d'une importance considérable pour l'économie nationale. Mais comme ne peut que le constater Aérosuisse (la fédération faîtière de l'aéronautique helvétique), les 27 sociétés suisses œuvrant dans l'aviation d'affaires (qui emploient plus de 1600 collaborateurs et génèrent, avec leurs



quelque 50 000 mouvements aériens par an, un chiffre d'affaires dépassant 500 millions de francs) continuent d'être confrontées à diverses entraves. Les trois principaux problèmes cités par les exploitants sont la TVA, les droits de trafic et la majoration de l'impôt sur les huiles minérales.

Et les avions opérant depuis la Suisse encourent un double paiement de la TVA: une fois dans le pays où la prestation (ravitaillement ou réparation) est fournie, et une seconde fois en Suisse également, où la facture est établie. C'est pourquoi les clients «fuient» vers l'étranger. Aérosuisse s'implique au plan politique pour que l'abolition de ce double prélèvement de la TVA, faussant la concurrence (abolition laissée entrevoir par le Conseil fédéral), devienne enfin réalité.

Selon la législation suisse, des vols sont considérés comme privés s'ils ne sont accessibles qu'à un cercle déterminé de personnes, même s'ils s'accompagnent du versement d'une rémunération. L'UE, par contre, considère toujours le recours à un moyen de transport comme commercial, si ceci s'effectue dans le cadre des activités économiques d'une entreprise. Pour parvenir à un pied d'égalité avec l'UE et éliminer les situations de cabotage, il convient de solliciter, au sein de la commission mixte Suisse-UE, la reconnaissance des vols privés.

En raison de la nouvelle législation sur les huiles minérales, le supplément sur les carburants doit être acquitté sur les vols non commerciaux à l'étranger. Aérosuisse préconise qu'une exonération d'impôt soit également accordée si un exploitant assure des vols privés avec un AOC (autorisation

d'exploitation).