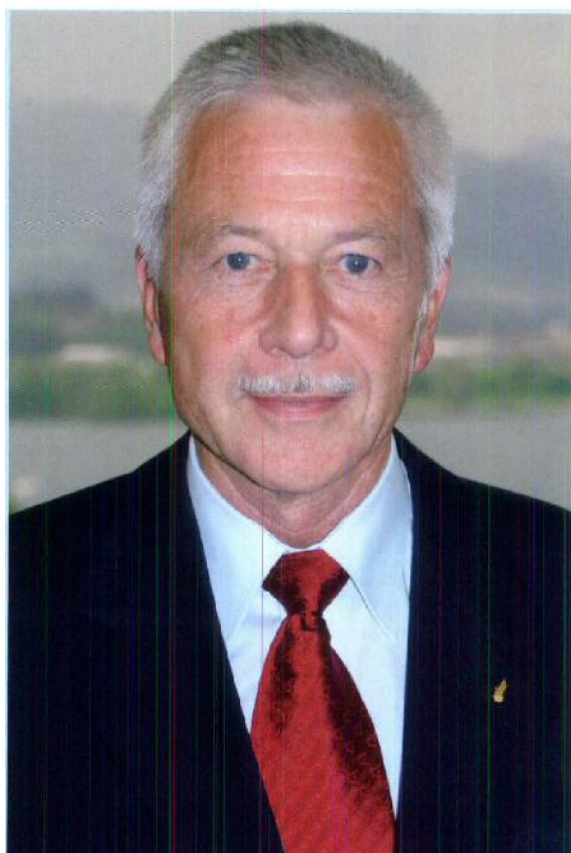


Geplante Aufsichtsabgabe ist inakzeptabel La taxe de surveillance prévue est inacceptable

Interview mit AeCS-Zentralpräsident Beat Neuenschwander
Interview de Beat Neuenschwander, Président central de l'AéCS



AeCS-Zentralpräsident Beat Neuenschwander: «Mit der bereits eingeführten, überhöhten Gebührenverordnung hat die finanzielle Belastung in der Aviatik ein Mass angenommen, welches keine einzige Kostenerhöhung mehr erlaubt. | Beat Neuenschwander, Président central de l'AéCS: «Avec l'Ordonnance sur les taxes, démesurée, déjà introduite, la contrainte financière dans l'aviation a pris une ampleur telle qu'aucune autre hausse de coûts, si petite soit-elle, ne peut plus être admise.»



Argus Ref 35759577

Die Leitsätze des Bundesrates aus dem luftfahrtpolitischen Bericht sollen gesetzlich verankert und die Aufsichtstätigkeit des Bundes präzisiert werden. Der Bundesrat hat die Botschaft zur ersten Teilrevision des Luftfahrtgesetzes ans Parlament verabschiedet. 2004 hatte er im luftfahrtpolitischen Bericht die Ziele für die Schweizer Aviatik definiert. Sie sollen einen im europäischen Vergleich hochstehenden Sicherheitsstandard und eine optimale Anbindung des Landes an europäische sowie weltweite Zentren ermöglichen. Mit einer ersten Teilrevision des Luftfahrtgesetzes will der Bundesrat seine Leitsätze aus dem luftfahrtpolitischen Bericht umsetzen und die Grundlagen für die Aufsichtstätigkeit des Bundesamtes für Zivilluftfahrt (BAZL) anpassen.

Das Amt selber wies 2007 Bedarf für 44 zusätzliche Stellen aus, um seine Aufgaben in der Sicherheitsaufsicht über die Schweizer Luftfahrt langfristig gewährleisten zu können. Der Bundesrat anerkannte den Personalbedarf im Grundsatz, bewilligte in einem ersten Schritt aber lediglich 20 Stellen mit der Auflage, diese haushaltneutral zu finanzieren. Durch eine auch für die Leichtaviatik mit schwerwiegenden Folgen behaftete Anpassung der Gebührenverordnung konnte das Amt die Vorgabe erfüllen. Um die Aufwendungen für die anderen 24 Stellen abdecken zu können, ist in einem zweiten Schritt neu eine Aufsichtsabgabe vorgesehen. Sie beläuft sich auf rund fünf Millionen Franken jährlich. Die Abgabe entrichten soll die kommerzielle Luftfahrt, das heisst Fluggesellschaften, Flughäfen, Produktions- und Unterhaltsbetriebe, Flugschulen sowie Bodenabfertigungs-, Fracht- und Bordverpflegungsbetriebe. Keine Abgabe bezahlen müssen Piloten und Besitzer von Luftfahrzeugen, heisst es unter anderem in der Mitteilung des UVEK.

Massiver Widerstand

Gegen die vorgesehene Aufsichtsabgabe regt sich in Aviatikkreisen massiver Widerstand. Die Aerosuisse spricht von einer Zusatzbelastung für die ganze Branche. Die Aufsichtsabgabe stehe im Widerspruch zu den Zielen des Bundesrates im Luftfahrtbericht 2004, hält Aerosuisse-Präsident Paul Kurrus fest. Grundsätzlich sei die Aufsichtstätigkeit über die Luftfahrt eine hoheitliche Aufgabe des Staates. Sie müsse deshalb, wie bei den anderen Verkehrsträgern, aus allgemeinen Bundesmitteln finanziert werden. «Es ist nicht einzusehen, warum ausgerechnet das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) von den Beaufichtigten zu finanzieren ist. Das BAZL erhebt bereits jetzt für seine Aufsichtstätigkeit Gebühren. Diese sind 2008 mit der Revision der Gebührenverordnung des BAZL teilweise bis 300 Prozent erhöht und deren Anwendungsbereich stark erweitert

worden», ärgert sich Kurrus.

Die vorgeschlagene neue Aufsichtsabgabe ist nach Ansicht der Aerosuisse keine geeignete Voraussetzung, damit der Staat, oder vielmehr das BAZL, seine Aufsichtstätigkeit finanzieren kann. Es handle sich bei der neuen Aufsichtsabgabe vielmehr um eine neue Einnahmequelle, mit welcher letztlich ein Teil der allgemeinen Verwaltungstätigkeit des BAZL mitfinanziert werden soll. Diese Aufsichtsabgabe soll nicht auf der Grundlage der effektiven Kosten basieren, welche von einem bestimmten Beaufichtigten bewirkt werden, sondern einerseits als Grundabgabe, andererseits als variable Abgabe nach wirtschaftlichen Leistungskriterien erhoben werden. Damit verstosse die Aufsichtsabgabe gegen das Äquivalenzprinzip und hat den Charakter einer Steuer. Diese würde die Schweizer Luftfahrtunternehmen pro Jahr mit fünf Millionen Franken zusätzlich belasten. Die Aerosuisse lehnt deshalb diese Aufsichtsabgabe entschieden ab.

Enttäuschend und nicht akzeptabel

Auch für den Aero-Club der Schweiz ist die geplante Aufsichtsabgabe inakzeptabel. Doch es sind noch weitere inhaltliche Punkte der Botschaft, welche beim Dachverband für die Leichtaviatik auf Unverständnis stossen. Der Zentralpräsident des AeCS, Beat Neuenschwander, nimmt im nachstehenden Interview dazu Stellung.

AeroRevue: Die vom Bundesrat verabschiedete Botschaft zur ersten Teilrevision 1 des Luftfahrtgesetzes kommt demnächst ins Parlament. Stimmen die vorgeschlagenen Gesetzesanpassungen überhaupt mit dem Bericht des Bundesrates über die Luftfahrtpolitik von 2004 überein?

Beat Neuenschwander: Die Teilrevision 1 des Luftfahrtgesetzes ist ein wichtiger Schritt in den Umsetzungsinassnahmen des luftfahrtpolitischen Berichtes des Bundesrates. Einige positive Aspekte sind wichtig und angebracht. Wesentliche Anliegen für die Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit in der Luftfahrt wurden jedoch nicht berücksichtigt oder zum Teil zu unseren Ungunsten verschärft. Damit widersprechen verschiedene Punkte der vorgesehenen Gesetzesänderung den klar definierten Zielen des bundesrätlichen Berichtes von 2004.

Wurde der AeCS vorhergehend konsultiert und wie ist die Haltung des AeCS zum vortliegenden Vorschlag des Bundesrates?

Im Rahmen des «Stakeholder Involvements» hat der AeCS in der juristischen Begleitgruppe aktiv mitgewirkt und mehrere Vorschläge eingebracht. Leider mussten wir dann bei der offiziellen Vernehmlassung feststellen, dass

viele der Vorschläge unserer Spezialisten gar nicht berücksichtigt wurden. Bedenklich ist zudem die Feststellung, dass einige Punkte sogar entgegen den Inputs vom AeCS oder anderer involvierter aviatischer Verbände in das Vernehmlassungsdokument eingeflossen sind.

Wie hat der AeCS darauf reagiert?

Mit der offiziellen, 16-seitigen Stellungnahme des AeCS vom 2. Oktober 2008 wurden diese Punkte klar bemängelt und mit grossem Engagement nochmals mit konstruktiven Vorschlägen eingegeben. Die wichtigsten Anliegen wurden mit der Aerosuisse und mit den aviatischen Partnern koordiniert.

Wie gestaltete sich der weitere Ablauf?

Die Botschaft zur Teilrevision 1 des Luftfahrtgesetzes und der Entwurf des Bundesgesetzes liegen seit kurzer Zeit vor. Obwohl sämtliche aviatischen Verbände in ihren Stellungnahmen zum Beispiel gegen die Einführung einer erneuten Aufsichtsabgabe oder gegen die Streichung des Förderungsartikels für die Berufsbildung in der Luftfahrt waren, wurden beide Punkte gegen deren Willen nicht berücksichtigt. Ebenso sind weitere wichtige Aspekte unserer Stellungnahmen unberücksichtigt geblieben. Ein enttäuschender und von uns als Dachverband nicht akzeptabler Vorgang.

Was unternimmt nun der AeCS?

Nun werden wir unter Koordination der Aerosuisse bei politischen Vertretern vorstellig, um unsere Anliegen zuhanden der parlamentarischen Verkehrskommissionen anzubringen. Im Weiteren haben wir unsere direkten Aktivitäten über den Weg der Parlamentarier verstärkt. Damit hoffen wir, dass die kommenden Wochen und Monate noch positive Resultate zeigen werden.

In der vom Bundesrat verabschiedeten Botschaft zur ersten Teilrevision des Luftfahrtgesetzes ans Parlament ist eine Aufsichtsabgabe von fünf Millionen Franken vorgesehen, um die noch offenen 24 Stellen beim BAZL finanzieren zu können. Dies, nachdem die ersten 20 Stellen über eine Anpassung der Gebührenordnung finanziert wurden und als Folge mit teilweise exorbitanten Gebührenerhöhungen die Leichtaviatik massiv belasten. Wie ist die Haltung des AeCS dazu?

Nicht nur der AeCS, sondern alle aviatischen Verbände sind einhellig der Meinung, dass eine neue Aufsichtsgebühr total fehl am Platz ist. Sie steht völlig im Widerspruch zum bundesrätlichen Bericht 2004, gefährdet die Wettbewerbsfähigkeit des Luftfahrtstandortes Schweiz und durch die voraussehbaren Kostenabwälzungen schlussendlich sämtliche aviatischen Tätigkeiten und deren Kunden. Mit der bereits eingeführten, überhöhten Gebührenverordnung hat die finanzielle Belastung in der Aviatik ein Mass angenommen, welches keine einzige Kostenerhöhung mehr erlaubt. Dieser inakzeptable Teil in der Botschaft muss unbedingt vom Tisch.

Nicht in die Botschaft aufgenommen hat der Bundesrat den Luftfahrt-Förderartikel (103b), welcher eine Unterstützung des Bundes für die Ausbildung des fliegerischen Nachwuchses im Luftfahrtgesetz verankert hätte. Wie beurteilen Sie die Tragweite dieses Entscheides?

Eine fatale Entscheidung. Der Bund will sich wegen kurzfristigem und konzeptionslosem Kostendenken aus der Verantwortung für die Nachwuchsförderung und Berufsbildung in der Luftfahrt stehlen. Auch dies entgegen dem Bericht des Bundesrates von 2004. Hier wird einmal mehr zu Lasten der Luftfahrt nicht mit gleichen Ellen gemessen. Ich frage mich, warum der Bundesrat mit solchen Absichten seine Glaubwürdigkeit dermassen aufs Spiel setzt.

Welche weiteren Themen sind für den AeCS im Rahmen dieser Gesetzesrevision von hoher Priorität?

Es sind noch viele für uns wichtige Punkte an-

zumerken. Hauptanliegen sind die vorgesehene Aufhebung der Eidg. Luftfahrtkommission, die neu formulierte einseitige Bestimmung der Luftraumstruktur durch das BAZL, die verpasste Neuregelung für Flüge ins Ausland und der unselige Datenschutzartikel. Weitere Themen sind die Sicherheitsgebühr, die Definition von Anforderungen an die Sicherheit im Luftverkehr, die Flugplatzpflicht und die Aussenlandungen und vieles mehr. Die Liste ist leider lang.

Wie geht es weiter mit der Revision des LFG?

Zuerst folgt in diesem Sommer/Herbst die Beratung der Botschaft in den zuständigen parlamentarischen Kommissionen, anschliessend kommt die Vorlage zur Behandlung ins Parlament. Jürg Wyss



Il convient que les principes directeurs résultant du Rapport sur la politique aéronautique soient ancrés dans la loi, et que l'activité de surveillance de la Confédération soit précisée. Le Conseil fédéral a fait adopter au Parlement son message sur la première révision partielle de la Loi sur l'aviation. En 2004, dans son Rapport sur la politique aéronautique, il avait défini les objectifs pour l'aviation en Suisse. Ceux-ci doivent permettre un standard de sécurité de haut niveau en comparaison européenne, ainsi qu'un rattachement optimal du pays aux grands centres européens autant que mondiaux. Avec une première révision partielle de la Loi sur l'aviation, le Conseil fédéral entend mettre en œuvre ses idées directrices découlant du Rapport sur la politique aéronautique, et adapter les fondements de l'activité de surveillance de l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC).

L'Office lui-même, en 2007, a fait état de son besoin de 44 postes supplémentaires, pour pouvoir assurer sur le long terme ses tâches en matière de surveillance de la sécurité sur l'aviation en Suisse. Le Conseil fédéral a reconnu en principe ce besoin de personnel, mais n'a consenti dans une première étape qu'à 20 postes, avec obligation de les financer sans répercussions sur le budget. Une contrainte qu'a pu satisfaire l'Office au travers

d'une adaptation de l'Ordonnance sur les taxes, mais ayant de lourdes conséquences pour l'aviation légère également. Et pour pouvoir couvrir les dépenses liées aux 24 autres postes, c'est maintenant une taxe de surveillance qui est prévue, dans une deuxième étape. Celle-ci se monte à quelque cinq millions de francs par an.

Cette taxe doit être acquittée par l'aviation commerciale, à savoir par les compagnies aériennes, les aéroports, les entreprises de production et d'entretien et les écoles d'aviation, de même que par les sociétés de dédouanement au sol, de fret et de restauration de bord. Mais on lit entre autres dans le communiqué du DETEC que les pilotes et possesseurs d'aéronefs seront exemptés de taxe.

Résistance massive

Une résistance massive commence à se manifester contre cette taxe de surveillance, dans les milieux aéronautiques. Aérosuisse parle d'une charge supplémentaire pour toute la branche. Comme le souligne Paul Kurrus, Président d'Aérosuisse, cette taxe de surveillance vient contredire les objectifs du Conseil fédéral tels qu'énoncés dans le Rapport de 2004 sur l'aviation. En principe, l'activité de surveillance sur l'aviation est une tâche de souveraineté, normalement dévolue à l'État. Il convient donc, comme pour les autres acteurs des transports, qu'elle soit financée à partir des ressources fédérales générales. «On ne voit pas pourquoi l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC), précisément, devrait être financé par ceux-là mêmes qui seraient surveillés. L'OFAC prélève d'ailleurs déjà des redevances pour son activité de surveillance. Et celles-ci, avec la révision de l'Ordonnance sur les taxes de l'OFAC en 2008, ont connu des augmentations atteignant parfois 300 pour cent, avec forte extension de leur domaine d'application», déclare Kurrus, exprimant sa contrariété.

De l'avis d'Aérosuisse, la nouvelle taxe de surveillance prévue ne constitue aucunement un pré-requis approprié, puisque l'État (ou plutôt l'OFAC) est capable de financer son activité de surveillance. Cette nouvelle taxe de surveillance représente bien davantage une source inédite de recettes, par laquelle

serait en fin de compte cofinancée une partie de l'activité administrative générale de l'OFAC. La taxe de surveillance ne doit pas être fondée sur la base des coûts effectifs causés par un intervenant à surveiller déterminé, mais être prélevée, d'une part comme taxe de base, et d'autre part comme taxe variable, en fonction de critères de performances économiques. Ainsi cette taxe de surveillance enfreint-elle le principe d'équivalence et possède le caractère d'un impôt. Celui-ci «récolterait» cinq millions de francs supplémentaires par an, sur le dos des entreprises aéronautiques suisses. Aérosuisse rejette donc résolument cette taxe de surveillance.

Décevante et inacceptable

Pour l'Aéro-Club de Suisse également, cette taxe de surveillance prévue est inacceptable. Mais le message du Conseil fédéral comporte encore d'autres points, que la fédération faitière de l'aviation légère trouve aussi «durs à avaler». Beat Neuenschwander, Président central de l'AéCS, prend position à ce sujet dans l'interview ci-après.

AeroRevue: le message adopté par le Conseil fédéral sur la première révision partielle 1 de la Loi sur l'aviation arrivera prochainement au Parlement. Les adaptations de la Loi proposées sont-elles vraiment compatibles avec le Rapport de 2004 du Conseil fédéral sur la politique aéronautique?

Beat Neuenschwander: la révision partielle 1 de la Loi sur l'aviation constitue une étape importante dans les mesures de mise en œuvre du Rapport de politique aéronautique du Conseil fédéral. Quelques aspects positifs sont essentiels et appropriés. Mais des aspirations fondamentales quant au renforcement de la compétitivité dans l'aviation n'ont cependant pas été prises en considération, ou ont été parfois accentuées en notre défaveur. Ainsi divers points de la modification prévue de la Loi contredisent-ils les objectifs clairement définis dans le Rapport de 2004 du Conseil fédéral.

L'AéCS a-t-il été consulté au préalable, et quelle est son attitude vis-à-vis de la présente proposition du Conseil fédéral?

Dans le cadre du «Stakeholder Involvement»,

l'AéCS a activement coopéré au sein du groupe d'accompagnement juridique, et soumis plusieurs propositions. Mais lors de la procédure de consultation officielle, nous nous sommes hélas aperçus ensuite que bon nombre des propositions de nos spécialistes n'ont aucunement été prises en compte. Il est en outre inquiétant de constater que le document de la procédure de consultation a même repris quelques points allant à l'encontre des «inputs» de l'AéCS, ou d'autres fédérations aéronautiques impliquées.

Comment l'AéCS y a-t-il réagi?

Au travers de la prise de position officielle de l'AéCS, sur 16 pages, datée du 2 octobre 2008, ces points ont été clairement critiqués, et des propositions constructives ont encore une fois été soumises, au prix d'un intense engagement. Les plus importantes aspirations ont été coordonnées avec Aérosuisse et avec les associations aéronautiques partenaires.

Quelle forme a pris la suite de la démarche?

Le message sur la révision partielle 1 de la Loi sur l'aviation, et l'ébauche de la Loi fédérale, n'existent que depuis peu de temps. Bien que dans leurs prises de position, les associations aéronautiques se soient par exemple prononcées dans leur ensemble contre l'introduction d'une taxe de surveillance renouvelée, ou contre la suppression de l'article sur l'encouragement de la formation professionnelle dans l'aviation, ces deux points, contre leur volonté, n'ont pas été retenus. De même, d'autres aspects essentiels dans nos prises de position sont restés «lettre morte». Un procédé décevant, et qu'en tant que fédération faitière, nous ne pouvons pas accepter.

Que va maintenant entreprendre l'AéCS?

Sous la coordination d'Aérosuisse, nous allons présentement démarcher les représentants politiques, afin de soumettre nos desiderata à l'attention des commissions parlementaires en charge des transports. Par ailleurs, nous avons renforcé nos activités directes au travers de la voie des parlementaires. Ainsi espérons-nous que les semaines et mois à venir amèneront encore des résultats positifs.

Dans le message (adopté par le Conseil fédéral) au Parlement sur la première révision partielle de la Loi sur l'aviation, il est prévu une taxe de surveillance de 5 millions de francs, pour pouvoir financer les 24 emplois encore à pourvoir à l'OFAC. Et ceci après que les 20 premiers postes aient été financés par le biais d'un ajustement de l'Ordonnance sur les taxes, et grèvent en conséquence massivement l'aviation légère, par des hausses parfois exorbitantes des redevances. Quelle est l'attitude de l'AéCS sur ce point?

Pas seulement l'AéCS, mais toutes les associations aéro-

nautiques, sont d'avis unanime qu'une nouvelle redevance de surveillance serait totalement «à côté de la plaque». Elle est en effet en complète contradiction avec le Rapport de 2004 du Conseil fédéral et met en péril la compétitivité de la place aéronautique suisse, de même, finalement (du fait des reports prévisibles de coûts) que l'ensemble des activités aériennes et de leurs clients. Avec l'Ordonnance sur les taxes, démesurée, déjà introduite, la contrainte financière dans l'aviation a pris une ampleur telle qu'aucune autre hausse de coûts, si petite soit-elle, ne peut plus être admise. Cette partie inacceptable du message doit être impérativement réglée.

Le Conseil fédéral n'a pas repris dans le message l'article traitant de la promotion de l'aviation (103b), qui aurait ancré dans la Loi sur l'aviation un soutien de la Confédération à la formation de notre relève aéronautique. Quelle est, d'après vous, la portée de cette décision?

C'est là une décision fâcheuse. Pour cause d'idées à court terme quant aux coûts, dépourvues de concepts, la Confédération veut se soustraire furtivement à ses responsabilités à l'égard de la promotion des nouvelles générations et de la formation professionnelle dans l'aviation. Ceci va aussi à l'encontre du Rapport de 2004 du Conseil fédéral. On a là une fois de plus une approche à «deux poids deux mesures», en défaveur de l'aviation. Je me demande pourquoi, avec de telles intentions, le Conseil fédéral met à ce point en jeu sa crédibilité.

Quels autres thèmes sont-ils de première priorité pour l'AéCS, dans le cadre de cette révision de la loi?

De nombreux points, pour nous essentiels, seraient encore à mentionner. Parmi les principaux figurent la suppression prévue de la Commission fédérale de la navigation aérienne, la définition unilatérale reformulée de la structure de l'espace aérien par l'OFAC, la nouvelle réglementation ratée pour les vols vers l'étranger et l'article funeste sur la protection des données. Mais il y a tant d'autres sujet encore, tels que la redevance de sécurité, la définition des exigences vis-à-vis de la sécurité dans le transport aérien, des obligations liées aux aérodromes et des atterrissages en campagne, etc., etc.. La liste est hélas interminable.

Quid de la suite, pour la révision de la LA?

Viendra tout d'abord, cet été/automne, la consultation sur le message dans les commissions parlementaires compétentes, suivie du projet de loi, à traiter au Parlement.

Jürg Wyss