

Editorial

Gemeinsam für die Luftfahrt Schweiz

In den letzten drei Jahren ist der Luftfahrtstandort Schweiz nach Jahrzehnten der Blüte massiv geschrumpft. (Gleichzeitig sind unsere direkten Konkurrenten aus dem Ausland massiv gewachsen und haben Marktanteile auf unsere Kosten gewonnen.) So schrumpfte die Zahl der Linien-Passagiere auf Schweizer-Flughäfen in diesem Zeitraum um rund 12 Prozent, während unser direkter Konkurrent Deutschland um rund 12 Prozent zulegte. Das ist nur ein Beispiel eines allgemeinen Trends, stellvertretend für viele Bereiche der hiesigen Luftfahrt, wohlwissend, dass es auch Ausnahmen wie beispielsweise Genf gibt. Dieser negative Trend wurde von vielen Medien weiter verstärkt, indem Kleinheit bis hin zur Bedeutungslosigkeit geradezu als Ziel der schweizerischen Zivilluftfahrt propagiert wurde. Zur gleichen Zeit wurde in Deutschland mit atemberaubendem Tempo die «Initiative Luftverkehr» entwickelt.

Diese Schrumpfung der schweizerischen Zivilluftfahrt muss im Interesse der Schweiz gestoppt werden. Luftfahrt ist nicht Selbstzweck, sondern eine Schlüsselindustrie mit grosser volkswirtschaftlicher Bedeutung. Sie dient der Standortattraktivität. Mehr als 160'000 Arbeitsplätze hängen von der Luftfahrt ab.

Was können wir tun, um den Durchstart einzuleiten? Zunächst muss mit der Schaffung eines innovationsfreudigen Klimas begonnen werden. Unser Regulierungsdschungel ist oft ein Fortschrittskiller. Die Abschaffung des Verbotes zur Immatrikulation von Leichtflugzeugen in der Schweiz würde es Bertrand Piccard beispielsweise ermöglichen, zum ersten Mal in der Geschichte der Luftfahrt mit seinem (schweizerisch immatrikulierten) Solar-Flugzeug non-Stop um die Welt zu fliegen. Ferner müssen wir unseren Blickwinkel öffnen. Das heisst, Rösti-, Läckeli-, Konkurrenz- und sonstige Gräben überwinden. Es muss uns gelingen, künftig wieder vermehrt die gesamtschweizerische Interessenlage zu erkennen, das Verbindende zu nutzen und das Trennende zu überwinden. Dazu braucht es ein nationales Bekenntnis zur Luftfahrt. Der kürzlich verabschiedete luftfahrtpolitische Bericht des Bundesrates dient dieser Willensbildung. Der insgesamt gute Bericht wurde von der AEROSUISSE stark beeinflusst.

Auch wenn wir in einzelnen Bereichen die Haltung der Landesregierung nicht teilen, ist dieser Bericht das eigentliche Fundament für eine gute Entwicklung der schweizerischen Zivilluftfahrt. Es ist nun am Bundesrat, nach der parlamentarischen Beratung den Gesetzgebungsprozess mit konkreten Massnahmen zügig in die Hand zu nehmen.

Paul Kurrus, Präsident AEROSUISSE



Comment sortir de la crise?

Après des décennies d'activités florissantes, l'aviation suisse est en crise depuis près de trois ans. Simultanément, nos concurrents étrangers ont connu une forte croissance et se sont approprié à nos dépens des parts de marché. Ainsi, le nombre des passagers sur nos aéroports a baissé de 12% tandis que notre concurrent direct, l'Allemagne, enregistre dans le même temps une croissance de 12%. Cet exemple illustre la tendance générale que l'on déplore chez nous en matière d'aviation commerciale, même s'il existe des exceptions comme Genève. Cette tendance négative a été aggravée par de nombreux médias qui ont propagé l'idée que l'aviation commerciale suisse devait encore réduire sa taille jusqu'à devenir insignifiante. Pendant ce temps, nos voisins allemands développaient à toute allure leur «Initiative en faveur du transport aérien».

Dans l'intérêt de la Suisse, il est essentiel de mettre un terme à cette réduction de la voilure de notre aviation commerciale. Elle représente un facteur-clé de notre développement économique. En outre, il ne faut pas oublier que plus de 160'000 emplois en dépendent directement.

Que faut-il faire pour rétablir la situation ? Il faut commencer par créer un climat propice aux idées novatrices. La jungle législative de nos diverses réglementations parvient souvent à anéantir toute idée de progrès. La suppression de l'interdiction d'immatriculer en Suisse des avions légers, devrait permettre à Bertrand Piccard de réaliser le premier tour du monde sans escale en avion solaire en arborant la croix helvétique. Par ailleurs, nous devons dépasser les concurrences régionales et combler notamment la soit disant barrière de rösti. Nous devons tenir mieux compte de l'intérêt général du pays en voyant ce qui nous unit plutôt que ce qui nous divise.

Il faut que soient reconnus les avantages offerts à l'économie par l'aviation commerciale. Le rapport du Conseil fédéral sur l'aviation civile va dans la bonne direction et doit contribuer à renforcer cette volonté commune. Ce rapport a été fortement inspiré à ses auteurs par AEROSUISSE. Même si nous ne partageons sur certains points pas les vues du gouvernement, nous estimons que ce rapport constitue une bonne base pour le développement de l'aviation civile suisse. Il appartient désormais aux autorités, au terme de la procédure législative parlementaire, de prendre les mesures concrètes qui s'imposent. AEROSUISSE suivra activement ce processus dans l'intérêt des ailes suisses.

Paul Kurrus Président AEROSUISSE



**SIE SIND IHRER KONKURRENZ
EINEN SCHRITT VORAUSS.**

JET AVIATION

Telefon: 0800 AIRTAXI (247 829)
oder +41 58 158 8686, 24 Stunden

charter.europe@jetaviation.ch
www.jetaviation.com/chartereurope

Was die AEROSUISSE begrüsst

Die AEROSUISSE begrüsst ausdrücklich die Verabschiedung des luftfahrtpolitischen Berichtes, insbesondere im Hinblick auf die grosse Bedeutung der Luftfahrt für die Standortattraktivität und die wirtschaftliche Entwicklung der Schweiz. Der Bericht muss deshalb **prospektiv und entwicklungsorientiert** sein. Dies trifft leider nicht überall zu. Die AEROSUISSE heisst aber den grundsätzlichen Wechsel von einer passiven zu einer **aktiven** Luftfahrtpolitik gut und beurteilt die folgenden Aussagen als positiv:

- Luftverkehr ist **öffentlicher Verkehr**.
- Luftverkehr ist nicht Selbstzweck, sondern bildet eine gewichtige Voraussetzung für die **Standortattraktivität** der Schweiz und stellt einen bedeutenden wirtschaftlichen Faktor dar.
- Luftfahrtpolitik ist Bestandteil einer nationalen **Verkehrspolitik**.
- Internationale **Luftverkehrsverbindungen** (europäisch und ausser-europäisch) leisten einen wichtigen Beitrag ans Wirtschaftswachstum.
- Die Wichtigkeit der Luftfahrt in Bezug auf Industrie, Handel, Dienstleistungen und **Tourismus** in der Schweiz wird erkannt.
- Der Luftverkehr wird **weiter wachsen** - angebotsorientierte Infrastrukturpolitik auf den Landesflughäfen.
- Bereitschaft des Bundes, gewisse **Kosten der Sicherheitsmassnahmen** (Security) und bei der Flugsicherung, auch im Zusammenhang mit den deutschen Überflugsbeschränkungen, zu übernehmen.
- Vorgabe der **wirtschaftlichen Tragbarkeit** der Massnahmen zur Vermeidung der Lärmbelastung auf dem Flughafen Zürich.
- Wille zum **Beitritt zur EASA** und zur verstärkten Mitarbeit der Schweiz in internationalen Luftfahrtgremien.
- Wille zur **Förderung der Wettbewerbsfähigkeit** der schweizerischen Luftfahrt.
- **Konzentration des Fluglärms**, statt Verteilung.

Was die AEROSUISSE anders sieht

Die AEROSUISSE ist in einigen Bereichen mit der Haltung des Bundesrates nicht einverstanden. Der Verkehrskommission des Nationalrates sind daher durch die AEROSUISSE insbesondere folgende Anträge und Bemerkungen unterbreitet worden:

- Die **Umweltauswirkungen** des Luftverkehrs sollen nicht isoliert betrachtet werden, sondern sollen ins Verhältnis zu dessen Transportleistungen im Personen- und im Frachtverkehr gesetzt werden.
- Auf **Ruhezonen** zum Schutz vor Lärmimmissionen durch die Luftfahrt soll verzichtet werden.
- Auf flankierende Massnahmen, welche die **Freizeitaviatik** einschränken, soll verzichtet werden.
- Die Anbindung der Schweiz an europäische Zentren auf der Schiene und in der **Luft soll politisch gleichwertig** behandelt werden.
- Die Luftfahrtpolitik soll dem Luftfahrtstandort Schweiz eine mittel- und langfristige Perspektive und damit **Planungs- und Investitionssicherheit** verschaffen.

Les points positifs relevés par AEROSUISSE

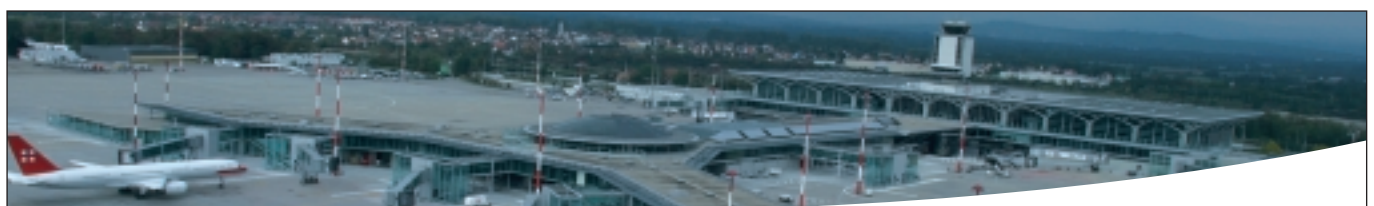
AEROSUISSE tient à exprimer sa satisfaction après l'adoption du rapport sur la politique aéronautique, notamment en raison de la grande importance que revêt le transport aérien en ce qui concerne l'attractivité et le développement économique de la Suisse. C'est la raison pour laquelle le rapport doit être considéré dans une optique **prospective et orientée vers le développement**. Ceci n'est malheureusement pas le cas partout. Néanmoins, AEROSUISSE approuve le changement fondamental que représente le passage d'une politique aéronautique passive à une politique active et juge que les points suivants sont positifs :

- Le transport aérien fait partie du **système des transports publics**.
- Le transport aérien n'existe pas pour lui-même, mais il constitue une condition essentielle de **l'attractivité** de la Suisse et représente un facteur économique important.
- La politique aéronautique fait partie intégrante d'une **politique nationale des transports**.
- Les **liaisons aériennes** (européennes et intercontinentales) contribuent largement à la croissance économique.
- L'importance du transport aérien en ce qui concerne l'industrie, le commerce, les prestations de services et **le tourisme** suisses est désormais reconnue.
- Le trafic aérien **poursuivra sa croissance**, d'où la nécessité d'une politique mettant l'accent sur le développement des infrastructures dans les aéroports nationaux.
- La Confédération se déclare prête à assumer certains **frais générés par les mesures de sécurité** (Security) et **le contrôle du trafic aérien**, également en ce qui concerne les restrictions imposées par l'Allemagne pour le survol de son territoire.
- Volonté de la Suisse d'adhérer à **l'EASA** et de collaborer plus étroitement avec les instances internationales des transports aériens.
- Volonté de **promouvoir la capacité concurrentielle** de l'aviation commerciale suisse.
- **Concentration** plutôt que **dispersion** des nuisances acoustiques dues au bruit des avions.

Ce qu'AEROSUISSE désapprouve

Dans certains domaines, AEROSUISSE n'est pas d'accord avec la position adoptée par le Conseil fédéral. C'est pourquoi AEROSUISSE a soumis les propositions et les remarques suivantes à la Commission des transports et des télécommunications du Conseil national :

- **L'impact sur l'environnement** du transport aérien ne doit pas être considéré isolément, mais doit tenir compte de ses prestations en matière de trafic de passagers et de fret.
- Il faut renoncer à l'instauration de **zones de tranquillité** protégées des nuisances sonores provoquées par le trafic aérien.
- Il faut également renoncer aux mesures annexes qui limiteraient les activités de **l'aviation générale**.
- Sur le plan politique, que ce soit par **le rail ou par la voie des airs**, les liaisons entre la Suisse et les métropoles européennes doivent être traitées sur un pied d'égalité.



Ihr direkter Gateway aus der Schweiz, Frankreich und Deutschland zu mehr als 130 Zielen im Linien- und Charterverkehr. www.euroairport.com



- Erträge aus der **Mineralölsteuer** auf Flugtreibstoffen für Inlandflüge sollen nicht nur für Landesflughäfen verwendet werden.
 - Unter den Verkehrsträgern soll jeweils das **wesensgerechte Verkehrsmittel** gefördert werden, damit auch die freie Wahl des Verkehrsmittels gewährleistet bleibt.
 - Die **Luftfahrtkommission** soll aufgewertet und nicht abgeschafft werden.
 - Die **Bedeutung der Regionallughäfen und der Flugfelder** soll im Bericht besser berücksichtigt werden.
 - Der Bund soll sich dafür einsetzen, dass Skyguide im Rahmen des **Single European Sky** den Luftraumblock über der Schweiz und dem angrenzenden Ausland übernehmen kann.
 - Der **Beitritt zur EASA** soll nicht zu einer weiteren Erhöhung der Regeldichte in der Luftfahrtindustrie führen.
- La politique aéronautique doit ouvrir à la Suisse des perspectives à moyen et long terme et prévoir à long terme une réelle **sécurité en matière de planification et d'investissements**.
 - Les taxes perçues sur les carburants utilisés pour les vols intérieurs ne doivent pas être affectés uniquement au profit des aéroports nationaux.
 - Il faut que, parmi tous les moyens de transport, **le plus adapté et le plus adéquat** soit favorisé, afin que le libre choix des voyageurs soit toujours garanti.
 - La **Commission de l'aviation civile** ne doit pas être abolie mais elle doit, au contraire, être dotée de compétences accrues.
 - Le rapport doit également tenir compte de tous les **aérodromes**.
 - La Confédération doit faire en sorte que, dans le cadre du **Single European Sky** (ciel européen unique), le contrôle de l'espace aérien au dessus de la Suisse et des régions avoisinantes soit confié à l'entreprise Skyguide.
 - L'adhésion à **l'EASA** ne doit pas conduire à un alourdissement supplémentaire de la réglementation à laquelle le transport aérien est déjà soumis.

Impressum AEROSUISSE Letter, erscheint quartalsweise
Herausgeber: AEROSUISSE, Monbijoustrasse 14, 3001 Bern, T 031 390 98 90, www.aerosuisse.ch **Redaktion:** Aero Publications GmbH, Hansjörg Bürgi, Ober-
 teufenerstrasse 58, 8428 Teufen, T 01 881 72 62, www.skynews.ch **Layout:**
 Team media GmbH, 8912 Obfelden **Druck:** Reinhardt Druck, 4012 Basel

Neue Mitglieder / nouveaux membres

Folgende Firmen aus der Schweizer Luftfahrtindustrie haben sich zu einem Beitritt zur AEROSUISSE entschlossen – Les entreprises suivantes, toutes actives dans la branche aéronautique suisse, ont décidé d'adhérer à AEROSUISSE:



Aéroport de Sion

Der zivil wie auch militärisch benützte Flugplatz Sion kann mit seiner 2000 Meter langen Piste und dank dem Instrumentenlandesystem viele internationale Charterflüge aufnehmen. Das Terminalgebäude ist für 2600 Passagiere pro Tag ausgelegt. Für die internationale Business und General Aviation spielt Sion ebenfalls eine wichtige Rolle.

Grâce à son système ILS d'aide aux atterrissage aux instruments sur sa piste longue de 2000 mètres, l'aéroport de Sion, à vocation autant civile que militaire, est en mesure d'accueillir de nombreux vols charter internationaux. Son terminal a une capacité de quelque 2000 passagers par jour. Sion joue aussi un rôle important dans les secteurs du trafic d'affaires et de l'aviation générale.

www.sionairport.ch



Darwin Airline SA

Die im August 2003 gegründete neue Tessiner Darwin Airline verbindet seit Ende Juli 2004 Lugano-Agno mit Genf, Bern, Rom, London-City, Paris und Olbia. Eingesetzt werden bewährte Saab 2000. Darwin offeriert einen qualitativ hochstehenden Service bei ökonomischen Preisen.

La nouvelle compagnie aérienne tessinoise, fondée en août 2003, exploite depuis juillet 2004 des liaisons régulières au départ de Lugano-Agno à destination de Genève, Berne, Rome, London-City, Paris et Olbia. Pour ce faire, elle utilise des Saab 2000 aux qualités éprouvées. Darwin offre un service de qualité à des prix avantageux. www.darwinairline.com



JAPAT AG (c/o Novartis International AG)

Die JAPAT AG, eine 100-prozentige Tochterfirma der Novartis International AG, betreibt ab Basel einen Bombardier Global Express im Auftrag ihrer Mutterfirma und ist für den gesamten Flugbetrieb verantwortlich. Befördert werden ausschliesslich Mitglieder der Novartis-Geschäftsleitung.

La compagnie JAPAT SA, contrôlée à 100 % par Novartis International SA, exploite au départ de Bâle un Bombardier Global Express pour le compte de sa maison mère et assume l'entière responsabilité de ses opérations de transports aériens. Ses prestations sont exclusivement réservées aux membres de la direction de Novartis. www.novartis.com



Airport St. Gallen-Altenthein

Der direkt am Bodensee liegende Airport St. Gallen-Altenthein versteht sich als grenzüberschreitender Regionallflugplatz für die Ostschweiz, Vorarlberg, Liechtenstein und Süddeutschland. Austrian Airlines startet täglich mehrmals nach Wien, mit ausgezeichneten Anschlussverbindungen zu 140 weiteren Destinationen. Diverse Business-Jet-Operator landen in dem nur eine Autostunde von Zürich entfernten Airport.

Situé au bord du lac de Constance, l'aéroport régional saint gallois d'Altenthein intéresse aussi bien la Suisse orientale que le Vorarlberg, la principauté du Liechtenstein et le Sud de l'Allemagne. Austrian Airlines y exploite plusieurs liaisons quotidiennes à destination de Vienne en offrant d'excellentes correspondances vers 140 destinations dans le monde entier. En outre, divers opérateurs de business-jets desservent cet aéroport situé à une heure de route seulement de l'aéroport de Zurich.

www.airport-stgallen.com



Lions Air AG

Lions Air ist mit acht Pilatus PC-12 in Europa der grösste Betreiber dieses erfolgreichen Schweizer Mehrzweckflugzeugs. Für Charterflüge steht zudem eine 31-plätzig Dornier 328 zur Verfügung. Lions Air setzt die PC-12 sehr erfolgreich auch weltweit an Sportanlässen als fliegende Relaisstationen für die Übertragung von Live-TV-Bildern, Funksprüchen und Daten ein.

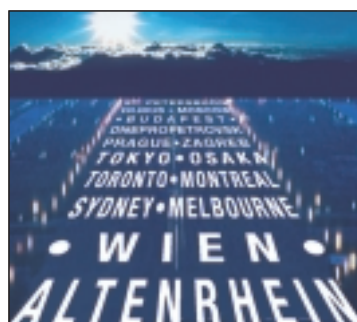
Lions Air, qui possède huit PC-12, est le plus important exploitant européen de cet appareil polyvalent construit en Suisse. Pour des vols charter, la compagnie dispose également d'un Dornier 328 de 31 places. Lions Air met aussi à disposition avec succès ses PC.12 dans le monde entier pour jouer le rôle de relais volants pour les retransmissions TV lors des manifestations sportives, de télécommunications et de transferts de données. www.lionsair.ch



PrivatAir AG

Die Genfer PrivatAir startete 1977 als Corporate Flight Division der Latsis Group und hat sich heute mit einer Flotte von über 50 Flugzeugen vom Learjet bis zur Boeing 757 zu einem weltweit führenden Anbieter im obersten Segment der Executive Aviation etabliert. Mit ihren Boeing- und Airbus-Businessjets fliegt PrivatAir für Lufthansa und Swiss reine Business-Linienflüge.

La compagnie genevoise PrivatAir a été créée en 1977 en tant que « Corporate Flight Division » du groupe Latsis. Avec sa flotte de plus de 50 appareils, du Learjet au Boeing 757, elle occupe aujourd'hui dans le monde entier une position dominante dans le secteur le plus élevé des transports aériens proposés aux hommes d'affaires. Avec ses jets Boeing et Airbus, tous configurés en classe Business, elle effectue des vols de ligne pour le compte de Lufthansa et de Swiss. www.privatair.com



Mit Austrian Airlines bis zu 4x täglich nach Wien und weiteren 140 Destinationen.

Reservationen bei Austrian Airlines

+41(0)1 286 80 88 oder bei Ihrem Reisebüro



Airport St. Gallen-Altenthein

www.airport-stgallen.com

Die Luftfahrt ist keine Kuh, die im Himmel gefüttert und auf Erden gemolken wird

Liebe Leserinnen und Leser

Vielleicht erinnern sich einige von Ihnen noch an die Werbeslogans, welche Mitte der 1980er Jahre dem Freisinn zu einem politischen Höhenflug verholfen haben. Einer davon hiess: «Der Staat ist keine Kuh, die im Himmel gefüttert und auf Erden gemolken wird». In der Zwischenzeit hat sich einiges geändert. Beispielsweise das Verhältnis zwischen Staat und Wirtschaft. Wollte man das heutige politische Abgaben- und Steuerklima mit einem Slogan illustrieren, so müsste dieser wohl - angelehnt an den eingangs zitierten - wie folgt heissen: «Die Wirtschaft ist keine Kuh, die im Himmel gefüttert und auf Erden gemolken wird». Da jede Leserin, jeder Leser dazu genügend eigene Beispiele aufzählen kann, beschränke ich mich an dieser Stelle auf nahe liegenden Gründen auf die Luftfahrt.

Nach einem ersten, gescheiterten Versuch im Jahre 1999 nimmt der Bund in seiner Gier nach neuen Mitteln gegenwärtig die Luftfahrt ein weiteres Mal ins Visier. Dabei hat man offensichtlich aus dem Scheitern vor fünf Jahren die Lehren gezogen und die Strategie geändert.

Anschleichen und die Beute aus dem Hinterhalt erlegen. So ungefähr dürfte die Strategie der Fiskalisten lauten. Denn wie sonst ist es zu erklären, dass für die geplante Gesetzesrevision keine Vernehmlassung durchgeführt wurde, während sonst für jeden Gartenpfahl, der neu eingeschlagen wird, die halbe Nation «vernehmlass» wird? Vielleicht aber tue ich den Fiskalisten in Bundesbern unrecht. Es könnte ja auch sein, dass sie das Anschleicheprinzip nicht aus taktischen Gründen, sondern vielmehr aus Scham gegenüber ihrer schon fast grenzenlosen Begehrlichkeit gewählt haben.

Der langen Rede kurzer Sinn, die neuen Gebühren im Bereich des UVEK können nicht akzeptiert werden und der Ständerat hat in der Dezembersession 2004 denn auch zurecht Eintreten auf die Gebühren-Vorlage verweigert. Es ist nun alles daran zu setzen, dass auch der Nationalrat den neuen Begehrlichkeiten einen Riegel schiebt. Dazu gibt es genügend sachliche Gründe; allen voran die Tatsache, dass die neuen Konzessionsabgaben nichts weiteres als neue «Steuern» sind. Die geplanten Abgaben verschlechtern einmal mehr die Rahmenbedingungen für inländische Anbieter, verstossen ohne Vernehmlassungsgrundlage gegen Treu und Glauben und schwächen letztlich die Wettbewerbskraft des Luftfahrtstandortes Schweiz insgesamt.

Angesichts solcher Beutezüge auf neues Steuersubstrat wird man den Eindruck nicht los, dass der Bundesrat mit seiner Wachstumspolitik vor allem das Wachstum der Bundesverwaltung und der Staatsquote ankurbelt. Ganz im Sinne der Kuh, die gefälligst vom Bürger und der Wirtschaft gefüttert werden soll, damit sie vom Staat gemolken werden kann.

*Nationalrat Peter Weigelt
Präsident der Parlamentarischen Gruppe Luftfahrt*

Le transport aérien ne doit pas être traité comme une vache à lait

Chères lectrices, chers lecteurs,

Peut-être certains d'entre vous se souviennent-ils encore des slogans qui avaient permis au parti radical d'obtenir un franc succès au milieu des années quatre-vingt. L'un d'entre eux disait que «l'Etat n'est pas une vache que l'on nourrit dans le ciel et que l'on traite sur la terre». Depuis lors, la situation a beaucoup changé, notamment en ce qui concerne les relations entre l'Etat et l'économie. Pour illustrer aujourd'hui le climat politique en ce qui concerne les impôts et les charges, ce slogan devrait être: «L'économie n'est pas une vache qui va paître dans le ciel pour être traitée sur terre». Comme chacun peut, à ce propos, énumérer suffisamment d'exemples qui le concernent, je me bornerai ici à n'évoquer que le transport aérien.

Après une première tentative avortée en 1999, la Confédération, toujours à la recherche de nouveaux moyens financiers, s'attaque aujourd'hui, une fois de plus, à l'aviation civile. Manifestement, la leçon de l'échec d'il y a cinq ans a été tirée et la stratégie a été modifiée en conséquence. S'approcher surnoisement par derrière

et tendre une embuscade à la proie convoitée. C'est ainsi que l'on pourrait grossièrement résumer la stratégie de l'administration fiscale. Sinon, comment expliquer qu'aucune procédure de consultation n'ait été lancée pour la révision de la loi sur le transport aérien, alors qu'il faut consulter chez nous la moitié de la population pour ériger la moindre clôture de jardin? Il est aussi possible que je sois injuste vis-à-vis des responsables de l'administration fiscale de la Berne fédérale. Il se peut qu'ils n'aient pas choisi une approche à pas feutrés pour des raisons tactiques, mais bien plutôt parce qu'ils ont honte de leur rapacité presque sans limites.

Les nouvelles taxes et émoluments envisagés par le DETEC sont inacceptables et c'est à juste titre que le Conseil des Etats a refusé en décembre 2004 d'entrer en matière sur ce projet de loi fédérale. Il faut désormais tout faire pour que le Conseil national mette à son tour un frein à ces nouvelles exigences. Les raisons objectives de rejeter le projet ne manquent d'ailleurs pas, entre autres et avant tout le fait que les taxes qui frapperaient les nouvelles concessions ne seraient en réalité que des «impôts» supplémentaires. Ces taxes imposées sans procédure de consultation affaibliraient finalement la capacité concurrentielle de la Suisse sur le plan du transport aérien dans son ensemble.

Ces tentatives d'imposer de nouvelles taxes pour accroître les ressources fiscales montrent que la politique de croissance du Conseil fédéral privilégie avant tout la croissance de l'administration fédérale et de l'emprise exercée par l'Etat.

*Peter Weigelt, Conseiller national
Président du Groupe Parlementaire Aviation*



RUAG

Aerospace Defence Technology

wings of excellence

RUAG Aerospace

P.O. Box 301 · CH-6032 Emmen · marketing.aerospace@ruag.com · www.ruag.com

SECURITY IS OUR GOAL, QUALITY OUR STANDARD