

KMU-FACTSHEET DER SCHWEIZER LUFTFAHRT PME-FACTSHEET DE L'AVIATION SUISSE

3/2019



© Kurt Oswald/AeCS

www.aeroclub.ch/redesign

**Der Luftraum über der Schweiz:
komplex, restriktiv, unübersichtlich –
und nicht mehr für alle.**

**L'espace aérien au-dessus de la Suisse:
complexe, restrictif, confus –
et désormais plus pour tout le monde.**

Flugsicherung und Flugsicherheit – gleiches Ziel doch anderer Weg ● ● ●

Flugsicherung ist Verkehrsleitung

«Flugsicherung» ist nicht mit «Flugsicherheit» zu verwechseln. Zwischen der Flugsicherung als Verkehrsleitung, welche auf einigen regionalen Flugplätzen der Schweiz erbracht wird, und dem Begriff «Flugsicherheit» ist zu unterscheiden.

Flugsicherheit heisst auch Safety First

Flugsicherheit «Safety» umfasst alles, was zu einem sicheren Flugbetrieb zählt und ist mit Standards und Regulatorien festgelegt. Die «Flugsicherheit» mit dem Paradigma «Safety-First» ist höchstes Gut der Luftfahrt – und hat bei allen Beteiligten oberste Priorität.

Die Flugsicherung in der Schweiz im Umbruch

Die Flugsicherung mit den Flugkosten und den Einrichtungen ihrerseits dient der sicheren Verkehrslenkung im Luftraum vom Start bis zur Landung. Bis 2015 galt die Flugsicherung als Bundesaufgabe, auch auf den Regionalflugplätzen. Mit der Übernahme von europäischem Recht und mit der Revision des Luftfahrtgesetzes wurde ohne Not auf das bewährte System verzichtet und den Regionalflughäfen die Finanzierung der An- und Abflüge überbürdet.

Unverhältnismässige Kosten werden zum Problem

Die Flugsicherung der staatlichen Skyguide auf den regionalen Flugplätzen kostet heute für acht regionale Flugplätze Altenrhein, Bern, Buochs, Grenchen, Les Éplatures, Lugano, Sion gesamthaft rund CHF 38 Millionen – dies bei Einnahmen aus Gebühren von CHF 5 Mio. und einem Beitrag aus der Mineralölsteuer von rund CHF 23 Mio. Der Flughafen Samedan hat vorausschauend seit längerem AFIS (Aerodrome Flight Information Service) eingeführt, ein Service, der auf die Bedürfnisse dieses Flugplatzes zugeschnitten ist. Die gesamte finanzielle Lücke von rund CHF 10 Mio. soll mit Um- und Abbau der Leistungen und einer Marktöffnung gedeckt werden. Dies ist bis heute nicht gelungen.

Mitfinanzierung durch die Spezialfinanzierung im Luftverkehr

Die Beträge, welche der Bund zur Finanzierung der Flugsicherung auf den regionalen Flugplätzen aufwendet, sind zweckgebundene Mittel aus der Treibstoffsteuer, welche in die Bundeskasse fliessen – gut zur Hälfte durch die Luftwaffe eingebracht. Es wird dazu keinen Franken aus dem allgemeinen Steuersubstrat entnommen wie bei anderen «Subventionen», z. B. an die Landwirtschaft oder an den ÖV zu Land. Die Handhabung als «Subvention» ist aus Sicht der beitragenden Luftfahrtteilnehmer falsch.

Die Flugsicherung kann zur Existenzfrage für die Regionalflugplätze werden

Die Mittel aus der Treibstoffsteuer reichen nicht aus, um die Kosten der Flugsicherung zu tragen, so wie es die ursprünglichen Erläuterungen zur Gesetzesrevision vorsahen. Es verbleiben nichttragbare Lasten bei den Flugplätzen, soll der hohe Sicherheitsstandard gewährt bleiben. Dies wird sich auch mit einer Marktöffnung kaum ändern. Abbau oder Umbau wird die Folge sein.

Die Sorgen der betroffenen Flugplätze – und der Allgemeinen Luftfahrt

Der Erhalt einer sicheren, leistungs- und konkurrenzfähigen Basis der Luftfahrt steht auf dem Spiel.

Es ist höchste Zeit, dass die Politik entsprechend in die Luftfahrt-politik des Bundesrates korrigierend eingreift.

Die Allgemeine Luftfahrt wird verdrängt ● ● ●

Seit Jahrzehnten herrschte bislang im schweizerischen Luftraum ein mehr oder weniger stabiles Gleichgewicht unter allen Benutzern – dieses ist in Gefahr.

Die Allgemeine Luftfahrt (GA) mit all ihren Betriebsarten wird vermehrt – und in einer inakzeptablen Art und Weise – benachteiligt

Das seit Jahrzehnten bewährte Abflugverfahren bezüglich Nachlauf-turbulenzen startender Verkehrsflugzeuge auf dem Flughafen Zürich ist derart unbegründet verschärft worden, dass der Sichtflugverkehr dadurch fast zum Erliegen gekommen ist. Die stetig gewachsene Luftraumstruktur und die unnötig überzogenen Abstandsmargen behindern die Allgemeine Luftfahrt.

Die ausgehandelten Vereinbarungen zur Nutzung von Segelfluräumen und Fallschirmabsprung-Boxen im Grossraum um Zürich werden kaum mehr zugelassen. Die Betriebe, Fluggruppen und Organisationen stellen dazu empfindliche Einbussen fest.

Der Flughafen Zürich strebt eine grösstmögliche Flexibilität an, dies allerdings zu Lasten der GA auch mit immer restriktiveren Zeitfens-tervorgaben.

Es brauchte nicht mehr viel, um «das Fass» zum Überlaufen zu bringen

Der jüngste Bundesgerichtsentscheid gegen einen Skyguide-Lotsen kann nicht nachvollzogen werden. Das unverständliche Urteil tritt die geschaffene Sicherheits-Kultur mit Füßen. Einige Fluglotsen sahen sich daher nicht mehr in der Lage, ihren Dienst anzutreten. Um die Personalknappheit zu umgehen, wurde kurzerhand der Sichtflugverkehr suspendiert, obwohl dieser nicht im Geringsten mit den Geschehnissen zu tun hatte. Mit dieser Massnahme im Luftraum Zürich, infolge des Bundesgerichtsurteils, ist nun «das Fass übergelaufen».

Es geht um den Erhalt der unabdingbaren Basis der gesamten Schweizer Luftfahrt

Die General Aviation ist nicht mehr bereit, all diese Restriktionen und Einschränkungen zu akzeptieren. Die Betroffenen, welche sich dadurch zusehends mit existenziellen Problemen konfrontiert sehen, werden sich mit allen möglichen Mitteln zur Wehr setzen. Ein «Krisengipfel» ist geplant. Die Skyguide als zuständige Flugsicherung, das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) als regulierende Behörde, sowie die Luftfahrtverbände AeCS, VSF und AOPA sind aufgerufen, am runden Tisch eine Lösung zu suchen.

www.aeroclub.ch/redesign

Navigation aérienne et sécurité aérienne – même but atteint par moyens différents ● ● ●

La navigation aérienne, c'est la gestion du trafic

La « navigation aérienne » n'ose pas être confondue à la « sécurité aérienne ». Il convient de faire la distinction entre la navigation aérienne en tant que gestion du trafic, qui est assuré dans certains aéroports régionaux de Suisse, et le terme « sécurité aérienne ».

Sécurité aérienne veut aussi dire Safety First

La sécurité aérienne « Safety » englobe tout ce qui compte pour la sécurité des opérations aériennes et est définie par des normes et règlements. La « sécurité aérienne » avec le paradigme « Safety-First » est l'atout le plus important de l'aviation – et a la plus haute priorité pour toutes les parties concernées.

Le contrôle aérien en Suisse en profonde mutation

La navigation aérienne avec les contrôleurs aériens et leurs installations servent à assurer un contrôle sûr de la circulation dans l'espace aérien du décollage à l'atterrissage.

Jusqu'en 2015, la navigation aérienne était considérée en tant que tâche fédérale, y compris sur les aéroports régionaux. Avec l'adoption de la loi européenne et la révision de la loi sur l'aviation, le système éprouvé a été abandonné sans nécessité et les aéroports régionaux ont été surchargés par le financement des arrivées et des décollages.

Les coûts disproportionnés deviennent un problème

Les prestations de navigation aérienne de skyguide sur les aéroports régionaux d'Altenrhein, Berne, Buochs, Granges, Les Éplatures, Lugano et Sion s'élèvent actuellement à environ 38 millions de francs pour huit aéroports régionaux – avec des recettes de 5 millions de francs et une contribution de 23 millions de francs environ provenant des taxes sur les huiles minérales. L'aéroport de Samedan a déjà mis en place une procédure AFIS prospective. L'intégralité du déficit financier d'environ 10 millions de francs doit être couverte par la restructuration et la réduction des services ainsi que par l'ouverture du marché. Cela n'a pas abouti à ce jour.

Cofinancement par le financement spécial du trafic aérien

Les sommes que la Confédération consacre au financement de la navigation aérienne sur les aéroports régionaux sont des moyens affectés issus de l'impôt sur les huiles minérales qui est versé à la Caisse fédérale – dont plus de la moitié provient des Forces aériennes. Aucun franc n'est retiré de la base du substrat fiscal général comme cela est le cas pour d'autres « subventions », par exemple à l'agriculture ou aux TP dans les zones rurales. Du point de vue des usagers de l'aviation qui contribuent à l'impôt sur les huiles minérales, la considération en tant que « subvention » est incorrecte.

La navigation aérienne peut devenir une question d'existence pour les aéroports régionaux

Les moyens provenant de l'impôt sur les huiles minérales ne sont pas suffisants pour couvrir les coûts de la navigation aérienne, comme le prévoyaient les remarques initiales sur la révision de la loi fédérale sur l'aviation. Si l'on veut maintenir un niveau de sécurité élevé, les aéroports régionaux devront supporter des coûts inacceptables. Cela ne changera guère, bien que le marché soit désormais potentiellement

libéralisé. Le résultat sera une réduction et des modifications des prestations sur les aéroports régionaux.

Les préoccupations des aéroports concernés – et de l'aviation générale

Le maintien d'une base aérienne sûre, performante et compétitive est en jeu.

Il est grand temps que les décideurs politiques interviennent en conséquence dans la politique aéronautique du Conseil fédéral.

L'aviation générale est en train d'être évincée ● ● ●

Depuis des décennies, l'espace aérien suisse connaissait un équilibre plus ou moins stable entre tous les usagers. Cet équilibre est en danger.

L'aviation générale (AG), avec tous ses modes opératoires, est de plus en plus désavantagée – et ce, de manière inacceptable

La procédure de départ des avions de ligne décollant de l'aéroport de Zurich, qui a fait ses preuves depuis des décennies en matière de turbulence de sillage, a été durcie à tel point que le trafic aérien à vue est parvenu quasiment à l'arrêt. La structure de l'espace aérien en croissance constante et les marges de distance inutilement démesurées entravent l'aviation générale.

Les accords négociés sur l'utilisation des espaces de parapente et des boîtes de saut en parachute dans l'agglomération de Zurich ne sont quasiment plus autorisés. Les entreprises, les groupes de vol et les organisations ont constaté de graves pertes à cet égard.

L'aéroport de Zurich s'efforce d'obtenir la plus grande flexibilité possible, mais au détriment de l'AG et avec des exigences de plus en plus restrictives en matière de fenêtres temporelles.

Il n'a plus fallu grand-chose pour la fameuse « goutte de trop »

Le dernier arrêt du Tribunal Fédéral contre un contrôleur aérien de skyguide est incompréhensible. Cet arrêt représente un piétinement de la culture de sécurité qui a été créé. Certains contrôleurs aériens ne se sentent donc plus en mesure de remplir leurs fonctions. Afin d'éviter la pénurie de personnel, le trafic aérien à vue a été suspendu sans plus attendre, alors que celui-ci n'était en rien lié à ces événements. Cette mesure dans l'espace aérien zurichois, suite à cet arrêt du Tribunal fédéral, représente « la goutte de trop ».

Il s'agit de maintenir la base indispensable de toute l'aviation suisse

L'aviation générale n'est plus prête à accepter toutes ces restrictions et limitations. Les parties concernées, de plus en plus confrontés à des problèmes existentiels, se défendront par tous les moyens possibles. Un « sommet de crise » est prévu. Skyguide, en tant que prestataire responsable de services de la navigation aérienne, l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC), en tant qu'autorité de régulation, et les associations aéronautiques AeCS, ASA et AOPA sont appelées à une table ronde pour élaborer des solutions.

www.aeroclub.ch/redesign

Die Spezialfinanzierung im Luftverkehr und die Subventionen an die Luftfahrt ● ● ●

Die Schweiz kassiert auf Flugtreibstoffen eine Verbrauchssteuer ein

Entgegen der oft gehörten Meinung, dass die Luftfahrt steuerbefreit sei, sind die Treibstoffe für Flüge innerhalb der Schweiz seit langem mit einer Verbrauchssteuer belegt, so auch die Flüge der Luftwaffe.

Ein Teil der Verbrauchssteuer geht an die Luftfahrtbranche zurück

Bis zur Änderung des vormaligen Art. 86 der Bundesverfassung, flossen diese Steuermittel in die allgemeine Bundeskasse. Seit dieser Änderung ist verfassungsmässig festgelegt, dass die Hälfte des Reinertrages der Verbrauchssteuer auf Flugtreibstoffen zweckgebunden für Aufgaben und Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Luftverkehr zu verwenden ist.

Die Hälfte der Verbrauchssteuer fliesst weiterhin in die allgemeine Bundeskasse

Während die eine Hälfte der Treibstoffsteuer-Einnahmen zweckgebunden der Aviatik zur Minderung der gewachsenen regulatorischen Kosten zufällt, fliesst die andere Hälfte weiterhin in die allgemeine Bundeskasse.

Die Subventionierten subventionieren sich selbst

Die «subventionierten» Zuschüsse sind vorgängig über die Treibstoffsteuer durch die Bezüger bezahlt. Wie in der Bundesverfassung festgehalten, sind diese Steuermittel ausschliesslich zweckgebunden zu verwenden, dies allerdings ohne Rechtsanspruch für die einzelnen Antragsteller, denn jedes «Subventionsgesuch» wird durch das BAZL umfassend geprüft und beurteilt, bevor eine allfällige Verfügung dazu erfolgt.

Die Flugsicherungskosten als bedeutender Posten

Anders als die Landesflughäfen sind seit der Luftfahrtgesetz-Revision im Jahre 2016 die Regionalflugplätze für die Finanzierung der Flugsicherung verantwortlich. Entgegen den ursprünglichen Erläuterungen, dass die Finanzierung durch die Treibstoffsteuer-Einnahmen abgedeckt ist, verbleiben trotz diesen Zuschüssen substanzielle Deckungslücken, welche die Flugplätze zu tragen haben, dies so aber nicht können.

Subventionen gehen an den staatlichen Monopolisten

Die «Subventionen» als Beitrag an die Kosten für die An- und Abflugdienste auf den Regionalflughäfen fliessen indirekt an den Bund zurück – an den staatlichen Flugsicherungsanbieter «Skyguide». Paradoxiere Weise fallen dabei zusätzlich noch hohe Mehrwertsteuerkosten an.

Diese Lasten sprengen die Tragbarkeit und stellen die Flugplätze vor existenzielle Probleme.

Le financement spécial du trafic aérien et les subventions en faveur de l'aviation ● ● ●

La Suisse perçoit des taxes d'accise sur le carburant d'aviation

Contrairement aux dires selon lesquelles l'aviation soit exonérée d'impôts, les carburants pour vols à l'intérieur de la Suisse sont depuis longtemps soumis aux droits d'accises, y compris les vols des Forces aériennes suisses.

Une partie de la taxe d'accise revient au secteur aéronautique

Jusqu'au moment de la modification de l'ancien art. 86 de la Constitution fédérale, ces fonds fiscaux étaient versés à la Caisse fédérale. Depuis cette modification, la Constitution prévoit que la moitié des recettes nettes provenant des droits d'accises sur le carburant d'aviation doit être affectée aux tâches et aux dépenses liées au trafic aérien.

La moitié de la taxe d'accise continue d'être versée dans la Caisse fédérale

Alors que la moitié des recettes des impôts sur les huiles minérales est destinée à l'aviation pour réduire l'augmentation des coûts réglementaires, l'autre moitié continue d'être versée à la Caisse fédérale générale.

Les soi-disant subventionnées se subventionnent elles-mêmes

Les allocations «subventionnées» sont versées d'avance par les bénéficiaires via les impôts sur les huiles minérales. Conformément à la Constitution fédérale, ces recettes fiscales doivent être utilisées exclusivement à des fins spécifiques, mais sans aucun droit légal pour les requérants individuels, car chaque «demande de subvention» fait l'objet d'un examen et d'une évaluation approfondis par l'OFAC avant que la décision soit prise.

Les coûts de navigation aérienne en tant qu'élément important

Contrairement aux aéroports nationaux, les aéroports régionaux sont responsables du financement de la navigation aérienne depuis la révision de la Loi sur la navigation aérienne en 2016. En dépit des explications initiales, selon lesquelles le financement soit couvert par les recettes des impôts sur les huiles minérales, des lacunes importantes subsistent dans la couverture des aérodromes malgré ces allocations.

Les subventions vont aux monopoles d'État

Les «subventions» versées à titre de contribution aux coûts des services terminaux sur les aéroports régionaux sont indirectement restituées à la Confédération – au fournisseur public de services navigation aérienne «Skyguide». Paradoxalement, cela entraîne en plus des coûts de TVA élevés.

Ces charges vont au-delà de l'accessibilité financière et posent des problèmes existentiels aux aérodromes.



Verband Schweizer Flugplätze VSF

www.aerodromes.ch

Association suisse des aérodromes ASA

www.aerodromes.ch



Aero-Club der Schweiz AeCS

www.aeroclub.ch

Aéro-Club de Suisse AeCS

www.aeroclub.ch



Aircraft Owners and Pilots Association AOPA

www.aopa.ch

Aircraft Owner and Pilots Association AOPA

www.aopa.ch



Swiss Business Aviation Association SBAA

www.sbaa.swiss

Swiss Business Aviation Association SBAA

www.sbaa.swiss



Verband Schweizer Flugplätze VSF
c/o Weisser Pardo AG
Kreuzstrasse 60, 8008 Zürich



044 392 21 50

info@aerodromes.ch

aerodromes.ch