



09.047

Luftfahrtgesetz. Teilrevision 1

Loi sur l'aviation. Révision partielle 1

Erstrat – Premier Conseil

CHRONOLOGIE

NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 16.03.10 (ERSTRAT - PREMIER CONSEIL)
STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 16.06.10 (ZWEITRAT - DEUXIÈME CONSEIL)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 18.06.10 (SCHLUSSABSTIMMUNG - VOTE FINAL)
STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 18.06.10 (SCHLUSSABSTIMMUNG - VOTE FINAL)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 21.09.10 (DIFFERENZEN - DIVERGENCES)
STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 28.09.10 (DIFFERENZEN - DIVERGENCES)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 01.10.10 (SCHLUSSABSTIMMUNG - VOTE FINAL)
STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 01.10.10 (SCHLUSSABSTIMMUNG - VOTE FINAL)

Antrag der Minderheit

(von Rotz, Binder, Bugnon, Föhn, Giezendanner, Hurter Thomas, Rickli Natalie, Schenk Simon)

Rückweisung der Vorlage 1 an den Bundesrat.

Bei der Ausarbeitung einer neuen Vorlage sind insbesondere folgende Punkte zu berücksichtigen:

1. Die Vorlage muss die Wettbewerbsfähigkeit der schweizerischen Luftverkehrsindustrie stärken und nicht durch die Einführung von zusätzlichen Aufsichtsabgaben schwächen.
2. Anstelle von neuen Einnahmen zur Erfüllung der Aufsichts- und Verwaltungsaufgabe durch das Bazl (Erhöhung des Kostendeckungsgrads), müssen die Aufgaben und die Kosten des Bazl im Zusammenhang mit der EASA reduziert werden.
3. Der schweizerischen Luftfahrt muss neben der volkswirtschaftlichen Wichtigkeit auch in Bezug auf den Wirtschaftsstandort Schweiz Rechnung getragen werden.
4. Der Bundesrat hat zudem die klare Ablehnung der Einführung einer Aufsichtsabgabe im Rahmen der Vernehmlassung zu akzeptieren.

Proposition de la minorité

(von Rotz, Binder, Bugnon, Föhn, Giezendanner, Hurter Thomas, Rickli Natalie, Schenk Simon)

Renvoyer le projet 1 au Conseil fédéral.

Lors de l'élaboration d'un nouveau projet, il sera tenu compte des points suivants:

1. Le projet doit renforcer l'industrie aéronautique suisse et non l'affaiblir par l'institution d'une nouvelle taxe de surveillance.
2. Au lieu de permettre à l'OFAC de réaliser de nouvelles recettes en remplissant sa mission de surveillance et ses tâches administratives (amélioration du taux de couverture des coûts), les tâches et les coûts de l'OFAC en rapport avec l'AESA doivent être réduits.
3. Outre l'importance que revêt l'aviation pour l'économie, il faut également tenir compte de l'importance qu'elle revêt pour la place économique suisse.
4. Le Conseil fédéral doit accepter le refus catégorique exprimé lors de la procédure de consultation au sujet de l'introduction d'une taxe de surveillance.

Binder Max (V, ZH), für die Kommission: In diesem Jahr feiern wir hundert Jahre Schweizer Luftfahrt. Die Errungenschaften in der Luftfahrt von der Zeit der grossen Flugpioniere mit sehr einfachen Fluggeräten bis zu den heutigen, hochtechnischen Flugzeugen können sich in jeder Hinsicht sehen lassen. Trotzdem werden die Leistungen und die Bedeutung der Luftfahrt oft unterschätzt, nicht zuletzt von der Politik. Grundlage für die heutige Debatte ist der luftfahrtpolitische Bericht des Bundesrates aus dem Jahre 2004. Das Parlament hat diesen im Mai 2005 zur Kenntnis genommen. Nach diesem Bericht setzt sich der Bundesrat im Rahmen einer





nachhaltigen Entwicklung für eine zusammenhängende, umfassende und prospektive Luftfahrtpolitik ein. Er schreibt dazu: "Oberstes Ziel der schweizerischen Luftfahrt ist die Sicherstellung einer optimalen Anbindung der Schweiz an die europäischen und weltweiten Zentren." Es geht hier also um die Wettbewerbsfähigkeit einer bedeutenden Wirtschaftsbranche.

Der Schweizer Luftfahrt kommt eine herausragende volkswirtschaftliche Bedeutung zu. Einige Fakten: Sie erzielt jährlich eine Wertschöpfung von etwa 26 Milliarden Schweizerfranken; sie bietet etwa 180 000 Arbeitsplätze an; jeder Kanton – jeder Kanton! – profitiert davon. Sie deckt ihre Kosten zu 94 Prozent selber; im Vergleich dazu deckt die Bahn ihre Kosten zu 66 Prozent und die Strasse die ihren zu 90 Prozent, wenn wir den privaten und den öffentlichen Verkehr zusammennehmen. Der Luftverkehr erhält im Unterschied zur Strasse und zur Schiene praktisch keine finanziellen Leistungen des Bundes. Nur etwa 90 Millionen von den rund 7,5 Milliarden Franken Bundesausgaben für den Verkehr gehen an die Luftfahrt. Im luftfahrtpolitischen Bericht steht weiter, dass auch der Luftverkehr öffentlicher Verkehr ist. Der Luftverkehr hat die durch ihn verursachten Lärm- und Umweltbelastungen in den letzten zwanzig Jahren massiv gesenkt. Dies alles gilt es an dieser Stelle einmal deutlich zu machen und auch anzuerkennen.

Folgerichtig widmet sich die Teilrevision 1 des Luftfahrtgesetzes vor allem der Wettbewerbsfähigkeit der Schweizer Luftfahrt. Eine Teilrevision 2 soll sich mit Infrastrukturanpassungen, unter anderem auch mit dem Einfluss des Bundes auf die Landesflughäfen, befassen. Eine Teilrevision 3 soll allenfalls die Frage der Trägerschaft der Landesflughäfen zum Gegenstand haben. Wann und mit welchem genauen Inhalt die Teilrevisionen 2 und 3 kommen, ist noch offen.

Die wichtigsten Elemente der Vorlage 1 sind: die Einführung einer neuen Aufsichtsabgabe in Artikel 6b; die Festlegung von Grundsätzen für die Gebührenerhebung auf Flugplätzen in Artikel 39; ein neues Konzept für die Finanzierung der Flugsicherung mit der Aufhebung der Quersubventionierung zwischen Landesflughäfen und anderen Flugplätzen und der Einteilung der Flugplätze in Kategorien nach Artikel 49; die Übernahme der Kosten während einer Übergangszeit für nichtentschädigte Leistungen der Skyguide im benachbarten Ausland gemäss Artikel 101b; die Aufhebung der Rechtsgrundlage für die ehemalige Schweizerische Luftverkehrsschule und die Schaffung einer Rechtsgrundlage in Bezug auf Sicherheitsnormen, die über die anerkannten Regeln der Technik hinausgehen.

Ihre Kommission hat zu dieser komplexen Thematik eine breite Anhörung durchgeführt. Am 24. August 2009 waren die Spitzenvertreter der Aerosuisse, der Swiss, der Flughäfen Genf und Zürich, des Verbands Schweizer Flugplätze und der Skyguide in der Kommission anwesend und stellten sich unseren Fragen. Die Kommission ist einstimmig auf das Gesetz eingetreten. Allerdings gibt es einen Rückweisungsantrag der Minderheit von Rotz. Die Minderheit argumentiert damit, dass neue Gebühren der Zielsetzung der Wettbewerbsfähigkeit der Luftfahrt widersprechen. Diese aus allen SVP-Vertretern bestehende Minderheit ist, was die Berücksichtigung der Vernehmlassung zu Artikel 6b anbelangt, mit dem Bundesrat absolut nicht einverstanden. Obwohl von den 47 Vernehmlassungsteilnehmern deren 44 neue Gebühren ablehnten und sich nur drei, nämlich der Kanton Solothurn, die SP und die Grünen, positiv äusserten, hat der Bundesrat sie im Entwurf belassen. Selbst den früher erfolgten Entscheid des Parlamentes, auf das Bundesgesetz über die Erhebung von Gebühren und Abgaben im Bereich des UVEK nicht einzutreten, respektierte der Bundesrat nicht.

Die Mehrheit der Kommission ist der Meinung, eine Rückweisung der Vorlage würde zu einer unnötigen Verzögerung der Revision führen; das Problem könne in der

AB 2010 N 399 / BO 2010 N 399

Detailberatung diskutiert und auch angegangen werden. In der Detailberatung beantragt Ihnen die Mehrheit der Kommission, die Aufsichtsabgabe in Artikel 6b abzulehnen.

Ich bitte Sie, der Mehrheit zu folgen und den Rückweisungsantrag der Minderheit von Rotz abzulehnen. Zu den weiteren umstrittenen Artikeln werde ich mich in der Detailberatung äussern.

Die Kommission hat das Gesetz am 2. November 2009 in der Gesamtabstimmung mit 22 gegen 4 Stimmen gutgeheissen.

Ich mache Sie darauf aufmerksam, dass es bei diesem Geschäft noch eine Vorlage 2 gibt, nämlich den Bundesbeschluss über die Weiterführung der Beteiligung der Schweiz an der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA). Die Schweiz nimmt seit dem 1. Dezember 2006 im Rahmen des Abkommens zwischen der Schweiz und der EU über den Luftverkehr an der EASA teil. Grundlage dafür ist ein Parlamentsbeschluss aus dem Jahre 2005. Gleichzeitig wurde damals das Luftfahrtgesetz geändert. Der Bundesrat erhielt die Kompetenz, mit der EASA Vereinbarungen abzuschliessen, die eine Delegation von Befugnissen an die Agentur vorsehen, welche die Flugsicherheit und die Aufsicht betreffen. Eine neue EU-Verordnung beinhaltet nun neue Sanktionsmöglichkeiten der EASA gegenüber Luftfahrtunternehmen. Diese neue Kompetenz ist nicht



durch eine bestehende Delegation an den Bundesrat abgedeckt. Sie müsste dereinst dem Parlament vorgelegt werden. Damit solche Anpassungen künftig durch den Bundesrat erfolgen können, wird ihm mit diesem Bundesbeschluss über eine entsprechende Ausdehnung der Kompetenzen die Ermächtigung dazu gegeben. Die Kommission beantragt Ihnen mit 24 zu 0 Stimmen bei 1 Enthaltung, diesem Bundesbeschluss zuzustimmen.

Die Revision des Luftfahrtgesetzes in der vorliegenden Form ist für die Wettbewerbsfähigkeit der Schweizer Luftfahrt äusserst wichtig. Ich möchte Ihnen jetzt schon zu bedenken geben, dass Sie Artikel 39 unbedingt genau in der Form annehmen sollten, wie sie heute von der Kommission präsentiert wird. Es war damals ein grosses Anliegen sämtlicher Akteure, eine Lösung zu finden, die letztlich für alle tragbar ist, für alle machbar ist und für alle auch fair ist. In einem schwierigen, langwierigen Prozess zwischen den verschiedenen Akteuren, das heisst zwischen den Fluggesellschaften und den Flughafenhaltern, also den Kantonen, aber auch unter Mitwirkung des Bazl wurde ein fast historischer, schweizerischer Kompromiss geschlossen, der hier nicht mehr aufgebrochen werden sollte. Wir waren in der Kommission überzeugt, dass die Politik eigentlich überfordert ist, hier die richtige Lösung zu finden. Deshalb sind wir ebenfalls überzeugt, dass die Formulierung in Artikel 39 den Ansprüchen aller Seiten gerecht wird.

Germanier Jean-René (RL, VS), pour la commission: Notre commission est favorable à l'entrée en matière sur ce projet de révision de la loi sur l'aviation. En effet, les modifications apporteront des éclaircissements sur beaucoup de points afin d'adapter le cadre juridique aux besoins actuels.

Pour la commission, la préoccupation majeure est d'apporter des conditions-cadres favorables au bon développement de ce secteur économique. Il faut relever que l'aviation civile a un très fort impact sur l'économie du pays et sur l'emploi. Il est admis que ce secteur génère quelque 176 000 postes de travail et une valeur ajoutée de l'ordre de 26 milliards de francs. Ainsi, il faut que la modification de la loi renforce la compétitivité de notre industrie aéronautique, des opérateurs, des aéroports et autres, et il faut surtout qu'elle permette à nos aéroports de supporter la comparaison internationale au niveau des coûts liés aux taxes et émoluments perçus dans ce marché très régulé.

La sécurité n'a pas de prix. Cette affirmation permet d'envisager toutes les dépenses possibles, car nous voulons une sécurité optimale. Cependant, éliminer quelques pour cent supplémentaires de risque sera impossible même avec les plus gros investissements; il y a lieu de trouver la juste proportion en matière de surveillance et de sécurité. Les coûts de la surveillance ne sont certainement pas linéairement proportionnels aux augmentations du nombre de vols ou de passagers. Il y a lieu, selon la majorité de la commission, de garder une administration proportionnée aux tâches à accomplir.

Nos aéroports doivent rester compétitifs parce qu'ils apportent une contribution importante au maintien d'une place économique suisse forte. Cela est valable aussi bien pour les aéroports internationaux que pour les aérodromes régionaux, qui permettent à l'ensemble du pays d'être accessible par voie aérienne. L'équilibre financier de nos aéroports doit leur permettre d'investir dans les infrastructures et de proposer un service de qualité aux usagers, ce qui est essentiel pour l'image de notre pays. Ainsi ils resteront attractifs pour les compagnies d'aviation qui les utilisent. Il ne faut pas oublier que nos aéroports sont parfois la propriété de cantons, comme à Genève, de villes ou de privés. Ils ont un devoir de service public, mais ils ont l'obligation de maintenir leur équilibre financier.

Après de grandes discussions, un équilibre a été trouvé entre les différents partenaires pour fixer des taxes d'aéroport équitables qui prennent en compte le besoin des compagnies aériennes, dont Swiss; celles-ci doivent rester compétitives sur le marché international. La comparaison entre le produit des taxes perçues par nos aéroports et celui perçu par les autres aéroports internationaux dans les pays voisins est un élément qui influe sur le niveau de compétitivité de notre place aéronautique.

Comme les compagnies d'aviation, les aéroports sont des infrastructures de transport non subventionnées; il y a lieu de prendre en compte cet état de fait lorsque l'on aborde la révision partielle de cette loi, qui devra se faire en trois étapes selon le plan du Conseil fédéral.

Les modifications de la loi se basent sur le rapport sur la politique aéronautique de la Suisse 2004. Elles portent notamment sur les points suivants: une définition des meilleures pratiques dans le domaine pour qu'elles soient adaptées à l'état actuel des techniques; une élimination des subventionnements croisés; une prise en charge des pertes de Skyguide, qui doit en effet financer des activités à l'extérieur de nos frontières.

La commission fédérale réunissant les acteurs de la branche, qui fonctionnait comme interlocuteur du gouvernement, a été abrogée, car elle a été jugée peu efficace. Le Conseil fédéral nous a assuré que cette modification n'entraverait en rien les relations avec la branche.

Par sa proposition de renvoi, la minorité von Rotz demande au Conseil fédéral de renoncer à l'introduction



d'une taxe de surveillance grevant la capacité concurrentielle des différents opérateurs de ce secteur des transports. Le fait que cette taxe de surveillance ait été biffée par la commission à l'article 6b devrait inciter la minorité à retirer sa proposition de renvoi. Cette taxe de surveillance prévue dans le projet représente quelque 21 millions de francs, ce qui, clairement, pour la majorité de la commission, est inacceptable pour un secteur des transports qui, je le rappelle, n'est pas subventionné et qui doit être financé par ses utilisateurs.

Au nom de la majorité de notre commission, je vous demande donc de ne pas renvoyer ce projet au Conseil fédéral, comme le demande la minorité von Rotz. Evidemment, si le conseil ne devait pas suivre la majorité de la commission à l'article 6b, pour éviter cette nouvelle taxe de surveillance, la majorité des membres de la commission vous inviterait à rejeter le projet de révision de cette loi. Je reviendrai donc sur cette problématique à l'article 6b.

Pour Skyguide, je l'ai dit, et pour le financement de notre contrôle aérien, la majorité de la commission approuve le fait que l'on ait résolu le problème du financement temporaire des activités de Skyguide à l'étranger.

Je vous demande donc d'entrer en matière sur ce projet et de suivre la majorité en rejetant la proposition de la minorité von Rotz.

von Rotz Christoph (V, OW): Eintreten auf diese Gesetzesrevision war für die SVP-Fraktion im Grundsatz nie

AB 2010 N 400 / BO 2010 N 400

bestritten. Wir sind aber ganz klar gegen die Einführung einer Aufsichtsabgabe auf Kosten der Luftfahrt. Es ist unbestritten, dass die schweizerische Luftfahrt auch zum öffentlichen Verkehr gehört und für den Wirtschaftsstandort Schweiz und für unsere Volkswirtschaft von grösster Wichtigkeit ist. Daraus wird auch klar, dass die schweizerische Luftfahrt mit dieser Revision der Luftfahrtgesetzgebung gestärkt werden muss und nicht geschwächt werden darf.

Mit der Teilrevision 1 des Luftfahrtgesetzes will der Bundesrat die Leitsätze aus dem luftfahrtpolitischen Bericht gesetzlich verankern und seine Aufsichtstätigkeit präzisieren. Der Bundesrat will diese Teilrevision aber auch nutzen, um in Artikel 6b eine Grundlage für die umstrittene Aufsichtsabgabe zu schaffen. Mit dieser neuen Aufsichtsabgabe sollen die zusätzlichen 24 Stellen beim Bundesamt für Zivilluftfahrt (Bazl) finanziert und der Kostendeckungsgrad beim Bazl erhöht werden. Nur weil die schweizerische Luftfahrt einen guten Kostendeckungsgrad hat, darf sie nicht zusätzlich belastet werden. Aus der Transportrechnung der Luftfahrt geht ein Kostendeckungsgrad von 94 Prozent hervor. Im Vergleich dazu weist die Strasse einen Kostendeckungsgrad von 90 Prozent und die Bahn lediglich einen solchen von 66 Prozent auf.

Der Luftverkehr hat zudem bisher auch keine finanziellen Leistungen vom Bund bekommen und hat seine Infrastrukturen verursachergerecht selber finanziert. Auch wenn die Luftfahrtunternehmen Gewinne machen, was aus unternehmerischer Sicht absolut richtig ist, habe ich kein Verständnis dafür, wenn damit von den Befürwortern dieser Abgabe die zusätzliche Aufsichtsabgabe begründet wird, die dann den Gewinn wiederum schmälert. Nachdem das Bazl das Rad der Flugsicherung mit der Teilnahme an der Europäischen Agentur für Flugsicherheit nicht mehr neu erfinden muss, müssen auch im Bazl immer wieder Abläufe und Strukturen auf Kostenoptimierungen hin überprüft werden. Es dürfen nicht einfach auf der Einnahmenseite neue Finanzierungsquellen gesucht und erfunden werden.

Ich komme nun zu Ziffer 4 meines Rückweisungsantrages – Stichwort Vernehmlassung: Der Bundesrat schickte diese Teilrevision in die Vernehmlassung. Die Antworten interessierten den Bundesrat aber absolut nicht. Er ignorierte schlicht und einfach die Rückmeldungen, welche die umstrittene Aufsichtsabgabe betrafen. Alle Kantone ausser dem Kanton Solothurn sowie fast alle Parteien und Organisationen äusserten sich gegen die Einführung und Umsetzung der neuen Aufsichtsabgabe. Der Bundesrat beharrt aber einfach stur auf der Aufsichtsabgabe – vermutlich in der Hoffnung, dass es niemand merkt – und unterbreitet dem Parlament nach der Vernehmlassung ganz munter und völlig unbeeindruckt die Vorlage mit der von fast 90 Prozent der Vernehmlasser abgelehnten Aufsichtsabgabe. Da stellt sich nun einfach die Frage: Was nützen Vernehmlassungen, wenn der Bundesrat klare Rückmeldungen nicht zur Kenntnis nehmen will und sie einfach ignoriert?

Nachdem die Kommission nun aber das sture Beharren des Bundesrates bemerkt hat und nach einer langen Beratung gegen diese neue, zusätzliche Aufsichtsabgabe in Artikel 6b ist, ziehe ich hier meinen Minderheitsantrag zurück. Ich bitte Sie aber, in Artikel 6b der Kommissionsmehrheit zu folgen und den Antrag der Minderheit Fehr Jacqueline abzulehnen, damit diese Aufsichtsabgabe für die schweizerische Luftfahrt nicht eingeführt wird. Damit geben Sie dem Bundesrat auch einen klaren Hinweis, dass er in Zukunft die Vernehmlassungen wieder besser lesen sollte und die Rückmeldungen ernst zu nehmen hat. Sollten Sie diese Aufsichtsabgabe in Artikel 6b beibehalten, wird die SVP-Fraktion dieses Gesetz in der Schlussabstimmung ablehnen.



Hutter Markus (RL, ZH): Die Luftfahrt ist eine Wachstumsbranche, die direkt und indirekt Zehntausende von Arbeitsplätzen schafft. Sie ist zudem für die Gesamtwirtschaft ein zentraler Standortfaktor, da eine hervorragende Anbindung an das internationale Luftverkehrsnetz für die Schweiz unerlässlich ist. Die vorliegende Teilrevision muss deshalb darauf ausgerichtet sein, die Wettbewerbsfähigkeit der Schweizer Luftfahrt zu stärken. Die FDP-Liberale Fraktion unterstützt eine Klärung und Verankerung von Grundsatzfragen im Luftfahrtgesetz und damit auch diese Teilrevision.

Wie kaum ein anderer Bereich bewegt sich das Luftfahrtsystem Schweiz in einem internationalen Verbund, und es wird deshalb auf internationaler Ebene vorbestimmt. Dies macht den Spagat zwischen verschärften Sicherheitsanforderungen und einer exzessiven Überregulierung noch grösser. Vor der Gefahr eines Schweizer Alleingangs, mit welchem man die strengen internationalen Standards aus Prinzip noch übertreffen will, ist auch das Luftfahrtgesetz nicht gefeit. Die FDP-Liberale Fraktion unterstützt alle Anstrengungen, die Sicherheit in der Luftfahrt zu erhöhen, wendet sich aber entschieden gegen jede Art von Musterknaben-Syndrom, das einen illusorischen, unfinanzierbaren, absoluten Sicherheitsbegriff zum Ziel hat und jede irgendwo geäusserte Empfehlung gerade zur Pflicht erklärt. Wir fordern klar, dass das Bazl den Handlungsspielraum bei den EA-SA-Auflagen ausnützt und die Aufsicht mit Augenmass ausübt. Es ist überdies eine Illusion zu glauben, mit zusätzlicher Regulierung lasse sich per se mehr Sicherheit generieren.

Die unabwendbare Folge der verstärkten Anstrengungen, die Sicherheit in der Luftfahrt zu verbessern, sind massive Zusatzkosten. Somit müssen wir mit dieser Teilrevision des Luftfahrtgesetzes auch die Frage der Finanzierung lösen. Diese Frage darf nicht getrennt werden von der Forderung nach Effizienz und von der Frage, welche Anreize es braucht, um die Kosten möglichst gering zu halten. Aber genau hier hegen wir noch Zweifel, weil das Bazl als Aufsichtsbehörde vor allem mit massiven Personalaufstockungen permanent auf sich aufmerksam macht und, losgelöst von Benchmarks und Effizienzbeweisen, seine ständig steigenden Gesteungskosten zum Massstab der Sicherheit erkürt. Diese Teilrevision des Luftfahrtgesetzes darf kein Freipass für das Bazl sein, um mit übermässig aufgestocktem Personal übertriebene Aufsicht und Regulierung zu betreiben. Ein kleiner Vergleich: Das deutsche Luftfahrt-Bundesamt hat etwa 380 Stellen – gegenüber 274 gemeldeten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des Bazl –, und das, obschon Deutschland nicht nur etwa zehnmal grösser ist, sondern auch entsprechend mehr Flugplätze, Piloten, Lizenzen usw. verwalten muss. Hier wird es also an uns, am Parlament, liegen, die Aufsichtsbehörde kritisch zu begleiten. Die mit dieser Teilrevision einhergehende Kompetenzerweiterung für das Bazl darf ausserdem nicht dazu missbraucht werden, beispielsweise die Sportaviatik mit steigenden Gebühren zu erdrosseln oder übertriebene Umweltfachstellen aufzubauen, deren Kosten dann die Benutzer zu tragen haben.

Zu den wesentlichen Elementen der Vorlage: Die FDP-Liberale Fraktion lehnt die Einführung einer Aufsichtsabgabe grundsätzlich ab. Die Luftfahrt und ihre Infrastruktur sind entscheidende Faktoren für die Attraktivität des Wirtschaftsstandortes Schweiz, insbesondere im Hinblick auf unsere stark exportorientierte Wirtschaft. Die Linienluftfahrt ist ein wichtiger Träger des öffentlichen Verkehrs, und sie finanziert ihre Infrastruktur bereits heute nach dem Verursacherprinzip. Die Aufsichtsabgabe würde den Luftfahrtstandort zusätzlich mit bis zu 21 Millionen Franken pro Jahr belasten und damit seine internationale Wettbewerbsfähigkeit schwächen. Die Finanzierung der nötigen zusätzlichen Stellen im Bazl soll nach unserer Meinung nicht über eine neue Abgabe, sondern über einen Nachtragskredit und das ordentliche Budget erfolgen.

Die Flughafenengebühren konkretisiert die Kommission in Artikel 39 Absatz 2bis nach Kategorien. Gemäss Artikel 39 Absatz 4bis legt der Bundesrat fest, welche Kosten und welche Erträge für die Gebührenrechnung heranzuziehen sind. Dieser Kompromiss löst den Konflikt zwischen Flughafenhaltern und Flughafenutzern über den Einbezug der in den Flughäfen erwirtschafteten Erträge wie beispielsweise jene aus Parkhäusern und Einkaufszentren. Unsere Fraktion schliesst sich dem Kompromiss an und unterstützt den Kommissionsantrag.

Betreffend Flugsicherung beantragt unsere Fraktion, Skyguide künftighin von Stempelabgaben zu befreien. Bei der

AB 2010 N 401 / BO 2010 N 401

fliegerischen Aus- und Weiterbildung gemäss Artikel 103a folgt die FDP-Liberale Fraktion mehrheitlich dem Antrag der Minderheit Binder. Nach Auflösung der Schweizerischen Luftverkehrsschule (SLS) sind einerseits selbstverständlich die entsprechenden Bestimmungen im Luftfahrtgesetz zu streichen, andererseits gewinnen nach dem Wegfall des wesentlichen Pfeilers der Nachwuchsförderung für die Luftfahrt die verbleibenden Bestimmungen über die Aus- und Weiterbildung eine grössere Bedeutung. Die blosser Fortschreibung des bisherigen Artikels 103a, wie dies Bundesrat und Kommissionsmehrheit vorschlagen, wird dieser Bedeutung nicht gerecht. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Aus- und Weiterbildung in der Luftfahrt sowohl bezüglich



Organisation und Trägerschaft der Ausbildungsgänge wie auch bezüglich Finanzierung und Engagement des Bundes eine spezielle Entwicklung erfahren hatte, die mit der Auflösung der SLS ein abruptes Ende fand. Dementsprechend ist nun im revidierten Gesetz eine genügende Grundlage für ein Bundesengagement zu schaffen.

In Artikel 108a wurden von der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen die Anforderungen an die Sicherheit im Luftverkehr präzisiert, um einen schweizerischen Alleingang mit übertriebenem und teurem Perfektionismus zu verhindern. Diese Präzisierung macht für uns aufgrund des bereits genannten Erfordernisses der Effizienz sehr viel Sinn und entspricht unserem Willen, hier die nötigen Leitplanken zu setzen.

Die FDP-Liberale Fraktion tritt auf die Vorlage ein. Sie stimmt der Teilrevision zu, sofern die Aufsichtsabgabe abgelehnt wird, die Sicherheitsanforderungen an internationale Standards angebunden werden und bezüglich der Flughafengebühren die Lösung der Kommission angenommen wird.

Hany Urs (CEg, ZH): Die in der Teilrevision 1 des Luftfahrtgesetzes beantragten Änderungen sind teilweise Umsetzungen von Leitsätzen des luftfahrtpolitischen Berichtes aus dem Jahr 2004. In seiner Botschaft zur Teilrevision hat der Bundesrat in der Übersicht die Änderungen aufgelistet. Im Gegensatz zum luftfahrtpolitischen Bericht fehlt hier aber das Bekenntnis, dass auch der Luftverkehr ein wichtiger Pfeiler des öffentlichen Verkehrs ist. Unsere exportorientierte Wirtschaft ist auf die Luftfahrt als öffentliches Verkehrsmittel angewiesen. Entsprechend darf dieser Grundsatz nicht einfach nur ein Bekenntnis sein und bleiben, sondern er muss auch in der vorliegenden Gesetzesteilrevision bei den entsprechenden Artikeln konsequent umgesetzt und festgeschrieben werden. Wo notwendig, hat die Kommission dem Bekenntnis, dass die Luftfahrt, genauso wie die Strasse und die Schiene, ein wichtiger Träger des öffentlichen Verkehrs ist, mittels Anträgen Nachachtung verschafft.

In Artikel 103a wird die fliegerische Aus- und Weiterbildung für Militärpiloten, Berufspiloten, Fluglehrer und Fernspäher dahingehend geregelt, dass die Ausbildung zur Hauptsache in privaten Schulen zu erfolgen hat. Der Bundesrat verpflichtet sich aber nicht abschliessend, dass die Aus- und Weiterbildung mittels direkter finanzieller Unterstützung zu erfolgen hat.

Die Artikel 103b bis 103d des geltenden Rechts sind der heute nicht mehr existierenden Schweizerischen Luftverkehrsschule gewidmet und müssen daher gestrichen werden.

Als Ersatz für die Artikel 103b und 103c lege ich Ihnen einen Einzelantrag vor. Damit verlange ich, dass der Bund die Aus- und Weiterbildung sowie die Forschung und Entwicklung neuer Technologien im Bereich der verschiedenen Sparten der Luftfahrt fördert. Ich halte fest, dass in Artikel 103b Absatz 2 die Anerkennung der Aviatikberufe innerhalb des schweizerischen Berufsbildungssystems anzustreben ist. Die auf der Fahne aufgeführten Minderheitsanträge Binder gehen in die gleiche Richtung, regeln aber zu detailliert und werden zugunsten des Einzelantrages zurückgezogen.

Im luftfahrtpolitischen Bericht stellte sich der Bundesrat noch hinter die Verpflichtung zur Förderung der Ausbildung im Luftfahrtbereich. Er hielt damals fest, dass die Aus- und Weiterbildung in den Verantwortungs- und Förderbereich des Bundes gehöre. Bleibt man dem Grundsatz treu, dass die Luftfahrt Bestandteil des öffentlichen Verkehrs ist, muss die Ausbildungsförderung durch den Bund im Gesetz festgeschrieben werden.

Ich bitte Sie, auf die Vorlage einzutreten, meinem Einzelantrag zuzustimmen und so die Sicherstellung des beruflichen Nachwuchses im Luftfahrtbereich im Gesetz festzuschreiben.

Hochreutener Norbert (CEg, BE): Urs Hany hat jetzt ein paar Grundlagen des Gesetzes erläutert. Wir kommen dann bei der Detailberatung noch darauf zurück. Ich möchte nur ein, zwei Detailpunkte herausgreifen und damit zeigen, wie es gelungen ist, bei diesem Gesetz einen guten Kompromiss zu finden.

Eine echte Herausforderung war beispielsweise die gesetzliche Lösung bezüglich der Flughafengebühren. Es geht um die Frage, wieweit der Non-Aviatik-Bereich, also der Bereich Duty-free-Shops, Parkhäuser usw. in die Gebührenrechnung einbezogen werden kann oder muss. Es ist unbestritten, dass diese Einrichtungen in engem Zusammenhang mit den Flughäfen stehen. Das heisst, der Kunde geht in erster Linie an den Flughafen, um zu fliegen. Im Umfeld benutzt er dann beispielsweise den Duty-free-Shop oder das Parkhaus. Es ist deshalb eigentlich klar, dass die Betreiber dieser Geschäfte einen Teil des Gewinns, den sie letztlich dem Flugbetrieb verdanken, nicht für sich abschöpfen können. Ein Teil der Erträge soll deshalb dem Flughafenbetreiber bzw. dem Flugbetrieb angerechnet werden, damit die Flughafengebühren entsprechend gesenkt werden können. Das erhöht letztlich die Wettbewerbsfähigkeit unserer Luftfahrt.

Das Problem war nun die unterschiedliche Ausgangslage bei den Flughäfen Genf und Zürich. In Zürich sind es vor allem Private, welche die Geschäfte und Parkhäuser besitzen, in Genf ist es der Kanton. In der Folge konnte dann eine Lösung gefunden werden, bei der dem Bundesrat die Kompetenz gegeben wird, das Problem



je nach Ausgangslage zu lösen. Das ist eine sehr flexible Lösung, und das zeigt, dass wir bei diesem Gesetz sehr gute Kompromisse gefunden haben.

Ein weiterer Punkt betrifft die Frage der Abgeltung der Aktivitäten von Skyguide im grenznahen Raum. Skyguide kann seine Aktivitäten in Deutschland, Italien und Österreich im Umfang von 40 Millionen Franken nicht in Rechnung stellen. Es laufen zwar Verhandlungen mit diesen Ländern, welche aber sehr kompliziert sind. Wir müssen deshalb in diesem Gesetz für die Entschädigung von Skyguide sorgen.

Die CVP/EVP/glp-Fraktion bittet Sie, auf die Revision einzutreten. Sie bringt bessere Rahmenbedingungen für die schweizerische Luftfahrt, die im harten internationalen Konkurrenzkampf steht, und sie will auch die Anbindung der Schweiz an das europäische und an das weltweite Netz sicherstellen. Der wichtigste Punkt ist die Erhöhung der Sicherheitsstandards der schweizerischen Luftfahrt. Wir haben es hier, das wird oft unterschätzt, mit einem wichtigen Wirtschaftszweig zu tun – der Kommissionssprecher hat bereits darauf hingewiesen -: Es geht um 180 000 Arbeitsplätze und um eine Wertschöpfung von 24 Milliarden Franken. Es geht also um einen sehr bedeutenden Verkehrsträger.

Wir bitten Sie, auf die Vorlage einzutreten.

Teuscher Franziska (G, BE): Der Kommissionssprecher, Herr Binder, hat es zu Beginn gesagt – es muss alles einmal deutlich gemacht werden -: Er sagte, dass die Wirtschaft in der Schweiz vom Flugverkehr profitiert. Erlauben Sie mir deshalb auch eine Vorbemerkung: Wir Grünen haben kein Interesse daran, die Fliegerei mit irgendwelchen neuen Bestimmungen zu verbilligen. Der Flugverkehr wächst heute wie kein anderer Verkehrsträger. Die Zahl der transportierten Passagiere ist in den letzten zehn Jahren von rund 29 Millionen auf knapp 38 Millionen gestiegen. Die Fliegerei ist eine Plage, unter der viele Leute in der Schweiz wegen des Lärms leiden. Die Fliegerei ist ausserdem auch eine Plage

AB 2010 N 402 / BO 2010 N 402

für unser Klima, weil sie viel zur Klimaerwärmung beiträgt. Daher haben wir Grünen ein Interesse daran, dass man die Fliegerei nicht unbeschränkt ausbaut. Innerhalb von Europa beispielsweise sollte man nicht mehr fliegen; da steigt man besser auf den öffentlichen Verkehr um.

Nun zu den Tatsachen und zum Luftfahrtgesetz: Die Menschen wollen nicht aufs Fliegen verzichten, das zeigen die Zahlen. Deshalb braucht es klare, zeitgemässe Regeln dafür. Darum sind wir Grünen für Eintreten auf diese Revision. Damit werden die Leitsätze des Berichtes über die Luftfahrtpolitik der Schweiz aus dem Jahr 2004 umgesetzt. Wir schaffen damit auch präzise Rechtsgrundlagen für die Aufsichtstätigkeit des Bundesamtes für Zivilluftfahrt. Wir Grünen sind jedoch der Meinung, dass die Fliegerei ihre Kosten selber tragen muss, auch jene, die durch die zusätzliche Aufsichtstätigkeit des Bundes entstehen.

Wir werden erst nach der Detailberatung beurteilen, ob wir der Revision schliesslich zustimmen oder nicht. Insbesondere wehren wir uns dagegen, dass die Fliegerei zusätzlich noch mit Bundesgeldern unterstützt werden soll. Wenn Stellen geschaffen werden müssen, damit der Flugbetrieb sicherer wird, ist für uns Grüne klar, dass dafür nicht der Steuerzahler oder die Steuerzahlerin aufkommen soll. Die Stellen sollen von denjenigen bezahlt werden, welche von dieser Aufsichtstätigkeit profitieren, also von Fluggesellschaften, Flughäfen, Produktions- und Unterhaltsbetrieben. So werden wenigstens die Verursacher zur Kasse gebeten. Es gibt hier nun aber Leute – Herr von Rotz hat es vorhin ausgeführt –, die uns weismachen wollen, dass darunter die Wettbewerbsfähigkeit der schweizerischen Luftfahrtindustrie leiden würde. Die Aufsichtsabgabe, die der Bund mit diesem Gesetz einführen will, macht nach Berechnungen des Bundesrates rund 13 Rappen pro Fluggast aus. Es soll mir also niemand weismachen, dass deswegen die Fliegerei vor dem Ruin stehe.

Für uns Grüne ist das Getue um die Aufsichtsabgabe also unverständlich. Zudem möchten wir Sie alle daran erinnern, dass wir im letzten November die Grundlage dafür geschaffen haben, dass die Kerosinsteuer neu für den Flugverkehr eingesetzt werden kann. Wir Grünen waren damals dagegen, dass man mehr Steuergelder für die Förderung umweltbelastender Technologien zweckgebunden einsetzt. Aber die Stimmbevölkerung hat anders entschieden. Wir subventionieren heute den Flugbetrieb bereits in erheblichem Masse mit Steuergeldern, und wir verbilligen ihn damit. Es ist nicht mehr als gerecht, wenn die Fliegerei die durch sie entstehenden Sicherheitskosten selber trägt. 13 Rappen pro Fluggast sollten noch drinliegen.

Baumann J. Alexander (V, TG): Frau Kollegin, erlauben Sie mir eine Frage: Sie haben zwischen Luftverkehr und öffentlichem Verkehr unterschieden. Sind aber nicht Teile des Luftverkehrs Bestandteil des öffentlichen Verkehrs? Ich habe das immer so betrachtet. Wollen Sie das völlig ausblenden, um das Feindbild etwas zu kolorieren?

Teuscher Franziska (G, BE): Herr Baumann, es geht mir nicht um Feindbilder, es geht mir um das gesamte





Verkehrssystem. Darin hat der Luftverkehr mit den Langstreckenflügen sicher seine Bedeutung, aber der Boom des Luftverkehrs, den wir heute erleben, geht auf Kosten der Umwelt und auf Kosten der Gesundheit. Deshalb sollen hier die Verursacher zur Kasse gebeten werden.

Wasserfallen Christian (RL, BE): Frau Teuscher, Sie haben grossartig ausgeführt, man könne ja anstelle des Flugzeugs auch den öffentlichen Verkehr benützen. Wie sollen zum Beispiel die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des EDA anders als mit dem Flugzeug nach Asien kommen?

Teuscher Franziska (G, BE): Auch hier bitte ich Sie, Herr Wasserfallen, mir jeweils genau zuzuhören. Ich habe nicht gesagt, man könne den Flugverkehr generell durch den Bahnverkehr ersetzen. Ich habe gesagt: Flüge innerhalb von Europa sollte man streichen, da sollte man die Bahn benützen.

Brélaz Daniel (G, VD): Pour la plupart des orateurs qui m'ont précédé, l'aviation est avant tout une chance, quelle que soit sa forme, que ce soit pour le trafic des personnes ou pour celui des marchandises. Certains ont même poussé le lyrisme jusqu'à défendre l'industrie aéronautique suisse. Pour moi, à part éventuellement le controversé Pilatus, l'industrie en question n'existe pas!

La question consiste donc à savoir de quoi l'on parle réellement. Ce qui est à peu près clair, c'est que le transport aérien est un mal nécessaire pour les longs parcours. Comme cela a été dit, dans la mesure du possible – au niveau européen en tout cas – pour des distances de moins de 1000 à 1500 kilomètres, d'autres solutions, comme les transports ferroviaires à haute vitesse, devraient être privilégiées.

Le transport aérien sert aussi parfois à transporter en Suisse des quantités importantes de marchandises périssables venant de fort loin, avec des coûts de kérosène impressionnants par rapport au coût du produit finalement consommé. Ces caractéristiques sont réelles. Si nous devons subir – parce que c'est aussi nécessaire dans un certain nombre de cas – les nuisances du trafic aérien, nous ne devons pas les encourager. Or, la situation actuelle, en application des conventions internationales, fait qu'il est extrêmement difficile voire impossible pour un pays de prendre des mesures plus contraignantes que ce que prévoient les conventions internationales. En quelque sorte, le transport aérien est protégé par les conventions internationales contre une partie des mesures de lutte contre le bruit et de lutte contre la pollution.

Ainsi, grâce aux conventions internationales, le transport aérien a déjà des avantages naturels évidents. C'est pourquoi, dans le cadre des travaux concernant la loi sur l'aviation, le groupe des Verts entre en matière, bien sûr, parce que le sujet est bien réel, mais il réserve néanmoins son vote final en fonction des décisions qui seront prises par les deux conseils.

Pour nous, en aucun cas cette loi ne doit être prétexte à encourager encore plus une activité qui présente au final autant de difficultés pour les riverains et de problèmes de pollution en général. Bien sûr, comme pour toute technologie, il faut essayer de la faire évoluer vers les solutions les moins nuisibles, mais ce n'est pas en évitant des taxes justifiées ou en subventionnant un certain nombre d'activités parallèles que l'on fait des pas dans la bonne direction.

C'est pourquoi le groupe des Verts soutiendra, de manière systématique, les propositions qui tendent à limiter un tout petit peu l'expansion anarchique du trafic aérien et combattra celles qui visent à l'amplifier encore.

Hurter Thomas (V, SH): Die SVP-Fraktion begrüsst grundsätzlich die Revision des Luftfahrtgesetzes, soweit sie zur Stärkung der Luftfahrt in der Schweiz beiträgt. Die Revision schafft auch eine wichtige Voraussetzung für die Sicherheit der Luftfahrt. Die Revision muss aber zum Ziel haben, günstige operative Rahmenbedingungen zu schaffen. Frau Teuscher, die Luftfahrt ist keine "Plage", sie ist Teil des öffentlichen Verkehrs und wird zum Beispiel vom Bund mit zwei Promille der gesamten Bundesausgaben unterstützt; die Kosten für die Infrastruktur trägt sie selber.

Die SVP-Fraktion bittet Sie, sämtliche Minderheitsanträge sowie die Einzelanträge Bänziger abzulehnen und den Anträgen der Mehrheit zuzustimmen, ausser bei Artikel 49, also bei den Kosten der Flugsicherung, bei Artikel 103a, wo es um die fliegerische Aus- und Weiterbildung geht, und bei Artikel 107a, der den Datenschutz betrifft.

Die beiden Kernpunkte der Vorlage betreffen die Aufsichtsabgabe in Artikel 6b sowie die Flughafengebühren in Artikel 39. Ich werde deshalb vor allem auf diese beiden Artikel eingehen.

Bei Artikel 6b vermissen wir in der Vorlage des Bundesrates die Berücksichtigung der Antworten aus den Vernehmlassungen – das wurde hier bereits erwähnt. Diese

AB 2010 N 403 / BO 2010 N 403

Aufsichtsabgabe entspricht einer neuen Steuer und wurde, ausser von dreien, von allen Vernehmlassungsteil-





nehmern abgelehnt. Der Bundesrat hat sich über die Meinung der Mehrheit der Vernehmlassenden hinweggesetzt und will eine neue Steuer einführen. Insgesamt soll diese Steuer rund 18 Millionen Franken an Mehreinnahmen generieren. Auch hier, Frau Teuscher: Es geht nicht um 13 Rappen pro Passagier, sondern es geht um 50 Rappen pro Passagier.

Der Gesetzgeber muss anerkennen, dass die Luftfahrt Teil des öffentlichen Verkehrs ist und ihre Infrastruktur selber finanziert. Damit ist das Verursacherprinzip umgesetzt. Das Bazl stellt zum Beispiel für jede Aufsichtstätigkeit Rechnung, sodass die Aufsichtstätigkeit schon heute kostendeckende Gebühren beinhaltet. Das Erfordernis der Kostendeckung kann somit nicht als Begründung angeführt werden, zumal dieses bereits bei der letzten Gebührenerhöhung dafür herhalten musste. Es ist auch kein übermässiges Wachstum der Luftfahrt zu verzeichnen – das wurde hier auch schon erwähnt –, womit es mehr Kontrollen gebraucht hätte. Im Gegenteil, der Kontrollaufwand ist sogar gesunken, da eben kein Wachstum stattfand und viele der aktuellen Vorschriften von der Europäischen Agentur für Flugsicherheit übernommen wurden. Wir begrüssen deshalb, dass die Mehrheit der Kommission der Luftfahrt keine neue Aufsichtssteuer aufbürden möchte.

Bei Artikel 39 Absatz 4bis geht es um die Flughafengebühren. Hier fand in der Kommission ein richtiges Feilschen statt – das wurde auch schon erwähnt. Schlussendlich fand eine Ämterversion eine Mehrheit. Diese Version haben Sie nun als Kommissionsantrag vor sich. Es ist sehr schade, dass hier von Frau Bänziger Einzelanträge eingereicht wurden, die diesen mühsam errungenen Kompromiss gefährden. Mit dem Kommissionsantrag haben wir einen Gesetzesvorschlag, der von Flughäfen, der Aerosuisse, dem Bazl, der Swiss, den Kantonen usw. unterstützt wird. Flughäfen haben ein Standortmonopol und sind in einer besonderen Marktsituation. Die Abgrenzung, was aus den aviatischen, das heisst den fliegerischen, und den nichtaviatischen Aktivitäten, wie zum Beispiel Parkhauseinnahmen oder Verkaufseinnahmen, in die Kassen des Flughafens geht und damit in die Berechnung des Flughafenerfolges einfließt, ist heute bei jedem Flughafen anders und damit willkürlich definiert. Die Frage, ob der Flughafen ein Einkaufszentrum oder ein Tor zur Welt und der Einkauf nur eine Ergänzung ist, ist sehr unterschiedlich geregelt. Es geht aber darum, hier einen fairen Ausgleich zwischen den Einnahmen aus dem Flugdienst und den Einnahmen aus den übrigen, nichtfliegerischen Tätigkeiten zu finden, weil dieser Ausgleich schlussendlich die Basis für die Berechnung der Gebühren darstellt. Es ist der Kommission gelungen, hier einen Kompromiss zu finden. Die Flughäfen werden verpflichtet, einen Teil der Einnahmen aus dem kommerziellen Geschäft – Läden, Restaurants, Parkhäuser usw. – für die Infrastruktur zu verwenden. Die Einzelheiten soll der Bundesrat regeln. Die SVP-Fraktion unterstützt die in der Kommission gefundene, tragfähige Lösung.

Um ein Schlüsselthema ging es auch bei Artikel 39 Absatz 5. Auch diesen Absatz möchte Frau Bänziger streichen. Hier geht es im Wesentlichen darum, dass die Fluggesellschaften in sogenannten Wellen arbeiten können; der Europaverkehr wird also in Wellen mit den Interkontinentalflügen koordiniert. Damit kann eine bessere Auslastung der Anlagen erreicht werden. Der Bundesrat wollte hier am sogenannten "peak pricing" festhalten und damit diese Optimierung torpedieren. Der Kommission ist es auch hier gelungen, einen guten Kompromiss zu finden. Wenn nun gemäss dem Antrag Bänziger Artikel 39 Absatz 5 gestrichen würde, würde das heissen, dass gar keine Lenkungsmöglichkeit mehr vorhanden wäre. Das wäre sicher nicht in Ihrem Sinn, auch nicht im Sinn der Linken und wahrscheinlich auch nicht im Sinn der Grünen. Dieser Antrag muss deshalb unbedingt abgelehnt werden.

Die Einzelanträge Bänziger zu Artikel 37 Absatz 1bis sowie Artikel 40b Absatz 1 sollten ebenfalls abgelehnt werden. Es ist nicht einzusehen, weshalb kleinere Bauvorhaben nicht von der Plangenehmigungspflicht ausgenommen werden sollen, wie dies ja bereits in Artikel 37 Absatz 1 vorgesehen ist. Eine solche Unterscheidung ist sachgerecht, da sie auch im übrigen Baurecht besteht.

In Artikel 40 Absatz 1 will Frau Bänziger die Grundlage streichen, damit Skyguide gewisse Aufgaben an Tochtergesellschaften übertragen kann. Es ist nicht nachvollziehbar, warum die klaren Schranken nicht genügen sollen. Der Antrag auf Streichung ist damit einfach unbegründet.

Herr Hany erkannte Handlungsbedarf: Gemäss seinem Antrag zu Artikel 103b ist im Gesetz nach wie vor eine genügende Grundlage für ein Engagement des Bundes bei der Aus- und Weiterbildung nötig.

Ich bitte Sie also im Namen der SVP-Fraktion, auf dieses Geschäft einzutreten und sämtlichen Mehrheitsanträgen, ausser jenen zu den Artikeln 49, 103a sowie 107a, zuzustimmen und die Einzelanträge Bänziger abzulehnen.

Fehr Jacqueline (S, ZH): Die SP-Fraktion ist für Eintreten. Zur Erinnerung und Einbettung: Der politische Hintergrund dieser Gesetzgebung sind die verschiedenen Katastrophen der Luftfahrtindustrie. Im Nachgang zu diesen schweren Unfällen ist einem niederländischen Institut der Auftrag erteilt worden, die Sicherheitskultur der schweizerischen Luftfahrt zu untersuchen. Die Resultate dieses Berichtes waren wenig schmeichelhaft



und zeigten in verschiedenen Bereichen einen dringenden Handlungsbedarf auf; im Fokus stand insbesondere das Bazl. Das Bazl ist in der Folge umgestaltet worden. Luftfahrtpolitik und Sicherheit wurden strikt getrennt. Politisch kniffliger umzusetzen war die klare Aussage des Expertenberichtes, dass das Bazl für die Aufsicht deutlich mehr Stellen brauche. Genau an diesem Punkt sind wir heute. Auf die weiteren Grundlagen der heutigen Gesetzesberatung, luftfahrtpolitischer Bericht usw., möchte ich hier nicht näher eingehen. Die Berichterstatter haben dazu ja bereits Ausführungen gemacht. Deshalb möchte ich direkt zu den zentralen Punkten dieses Gesetzes kommen.

Wenn ich ehrlich bin, muss ich sagen, dass diese Gesetzesvorlage mein Herz nicht wirklich höher schlagen lässt. Letztlich ist es doch schlicht und einfach im Interesse der Luftfahrt, dafür zu sorgen, dass bezüglich Sicherheit nicht die geringsten Zweifel aufkommen. Wer in der Luftfahrt bei der Sicherheit spart, sägt am Ast, auf dem er sitzt. Genauso ist es in unserem eigenen Interesse, dass wir der Skyguide die nötigen Mittel zur Verfügung stellen, damit sie unseren Luftraum korrekt überwachen kann.

Die SP-Fraktion unterstützt bei dieser Gesetzesrevision im grossen Ganzen den Entwurf des Bundesrates.

In der Frage der Aufsichtsabgabe sind wir der Meinung, dass die Luftfahrtindustrie die Kosten für die Sicherheit über eine Aufsichtsgebühr in diesem Bereich selber finanzieren soll. Wir sind sehr erstaunt, wie locker hier die bürgerliche Mehrheit eine neue Staatsaufgabe zu schaffen bereit ist.

Bei Artikel 39, den Flughafenengebühren, unterstützen wir den gefundenen Kompromiss. Bei der Frage der Ausbildung sind wir ebenfalls sehr erstaunt, wie da plötzlich eine neue Staatsaufgabe geschaffen wird – und dies zu Zeiten der Aufgabenüberprüfung. Wir unterstützen hier den Bundesrat. Beim Datenschutz gegenüber Angestellten des Luftfahrtpersonals unterstützen wir die Mehrheit und den Bundesrat, die hier eine gesetzlich klar geregelte Lösung anstreben.

Ich bitte Sie im Namen der SP-Fraktion, auf die Vorlage einzutreten.

Pedrina Fabio (S, TI): Je m'exprime au nom du groupe socialiste, qui apporte son soutien à l'entrée en matière sur cette révision partielle de la loi sur l'aviation. Ce projet de modification a été inspiré par les catastrophes – en particulier celles d'Überlingen et de Zurich, avec Crossair – qui ont touché l'aviation suisse ces dernières années: il s'agit donc d'une révision qui vise à donner une base plus solide à la sécurité du trafic aérien. Lesdites catastrophes ont conduit au fameux rapport NLR – dressé par une agence spécialisée néerlandaise – puis, par

AB 2010 N 404 / BO 2010 N 404

la suite, au rapport sur la politique aéronautique de la Suisse 2004, effectué par le Conseil fédéral.

Par cette modification de la loi, le Conseil fédéral vise à ancrer les lignes directrices dudit rapport et à préciser dans ce contexte son activité de contrôle. Les points les plus importants de cette réforme, qui représentent aussi les éléments de conflit de cette loi, sont les émoluments de surveillance, la réglementation des redevances aéroportuaires, les prescriptions concernant le financement des activités de Skyguide portant sur l'espace aérien des pays voisins et, enfin, la question du financement de la formation du personnel de vol.

En premier lieu, le groupe socialiste, contrairement aux acteurs du secteur, soutient l'introduction de la taxe de surveillance, en particulier pour le financement de 24 nouvelles places de travail à l'OFAC répondant à une activité de contrôle accrue. Mais c'est surtout pour obtenir un plus haut degré de couverture des coûts que le groupe socialiste soutient le Conseil fédéral qui propose une nouvelle source de recettes pour la surveillance. Compte tenu du fait que l'aviation civile est à l'origine de 10 pour cent des émissions suisses de CO₂, ce qui contribue de manière significative aux problèmes climatiques en Suisse, le groupe socialiste considère qu'il est absolument nécessaire d'appliquer le principe de causalité au secteur concerné, secteur au demeurant fort polluant et qui ne constitue qu'une composante partielle du trafic public. Ainsi, le but est de faire porter les coûts mentionnés à l'industrie aéronautique, et non plus aux citoyens par le biais d'impôts ordinaires dans le cadre du budget fédéral.

En approuvant la taxe de surveillance, nous disons non à un subventionnement ultérieur du transport aérien qui, suite au vote populaire de novembre dernier, profite déjà des taxes sur le kérosène. A notre avis, ce genre de contrôle sur le secteur du transport aérien n'est pas une "haute tâche" de l'Etat qui doit être financée avec l'argent de la communauté. A l'article 6b, le groupe socialiste vous invite donc à suivre la minorité Fehr Jacqueline.

En deuxième lieu, en ce qui concerne la réglementation des redevances aéroportuaires, nous sommes d'accord avec la solution de compromis qui admet une rentabilité adéquate, tout en prenant en compte les activités commerciales du secteur non aéronautique des aéroports.

En troisième lieu, à propos des montants non payés à Skyguide pour couvrir ses activités de surveillance



portant sur l'espace aérien des pays voisins – l'Allemagne, la France et l'Italie –, le groupe socialiste est d'accord de participer à hauteur de 24 millions de francs, à verser en guise de compensation pour ces activités extraterritoriales nécessaires.

En quatrième lieu, en ce qui concerne la formation du personnel de vol, le groupe socialiste rejettera la proposition de minorité qui vise à mettre également cette charge sur les épaules des caisses publiques. Il plaide ici aussi pour l'application du principe de causalité.

En cinquième et dernier lieu, à propos du deuxième projet de loi concernant l'Agence européenne de la sécurité aérienne, le groupe socialiste exprime son soutien à l'idée de poursuivre la collaboration avec cette institution.

En considération des éléments exposés, je vous invite, au nom du groupe socialiste, à entrer en matière.

Leuenberger Moritz, Bundesrat: Es geht in dieser Vorlage neben der Aufsicht über die Sicherheit und die damit verbundenen neuen Stellen, über die jetzt hauptsächlich diskutiert worden ist – und über die bei der Beratung der Einzelanträge diskutiert werden wird –, auch um ein neues Berechnungssystem für die Flugsicherungsgebühren, damit die heute bestehende Quersubventionierung zwischen den Regionalflughäfen und den nationalen Flughäfen etwas abgemindert wird. Es geht zudem um die temporäre Übernahme von Ertragsausfällen durch den Bund, die der Skyguide im Ausland entstehen.

Wir sind für die Sicherheit verantwortlich. Die Unfälle von Halifax, Bassersdorf, Nassenwil oder Überlingen sind vorher genannt worden. Als eine Folge davon ist auf unser Ersuchen vom Nationalen Luft- und Raumfahrtlaboratorium der Niederlande (NLR) ein Bericht erstellt worden. Gestützt auf diesen Bericht wurde das Bazl im Jahre 2005 total neu organisiert, wobei man neu von 60 Stellen ausging. Es gab eine Nachkontrolle vom NLR, die im Jahre 2006 abgeschlossen wurde. Das NLR stellte fest, es würden weiterhin 44 Stellen fehlen. Es sind dann haushaltneutral 20 Stellen geschaffen worden; jetzt geht es um die 24 restlichen Stellen.

Ich kann Ihnen hier sagen, dass die Icao soeben auch eine Überprüfung des Bazl gemacht hat; solche Überprüfungen werden bei allen Aufsichtsbehörden in der ganzen Welt regelmässig gemacht. Wir kennen die provisorischen Resultate der Überprüfung: Dem Bazl und Skyguide wird ein gutes Zeugnis ausgestellt; es wird aber moniert, dass weiterhin Stellen fehlen.

Die grosse Frage sind jetzt eigentlich gar nicht diese Stellen, die Kommission hat diesen Bedarf ja anerkannt. Die grosse Frage ist: Wie sollen diese Stellen finanziert werden? Wir haben Ihnen vorgeschlagen, das haushaltneutral zu tun. Wenn schon gerügt wurde, wir hätten die Vernehmlassung zu wenig zur Kenntnis genommen, möchte ich Sie immerhin darauf aufmerksam machen, dass es ja auch andere Äusserungen zuhanden des Bundesrates gibt, wie er im Bundeshaushalt zu verfahren hätte. So haben wir kürzlich in den Von-Wattenwyl-Gesprächen von mindestens drei Bundesratsparteien harsche Worte gehört, weil wir zu wenig sparen würden. Zudem haben wir in diesem Bereich sowohl von der Finanzkontrolle als auch von der Finanzkommission ganz ausdrücklich die Rüge erhalten, in der Sicherheitsaufsicht sei der Kostendeckungsgrad zu gering.

Gestützt darauf haben wir Ihnen eine Vorlage unterbreitet, die dem Verursacherprinzip folgt. Ich darf Sie darauf aufmerksam machen, dass auch andere Staaten zum Teil oder vollständig dem Verursacherprinzip folgen. Ich erinnere Sie auch daran, dass wir sogar geprüft haben, ob wir das Bazl nicht in eine öffentlich-rechtliche Anstalt umwandeln und aus der Bundesverwaltung ausgliedern sollen, damit es diese ganze Aufsicht selbstständig regeln kann – im Sinne des Verursacherprinzips. Ich sage Ihnen unumwunden, dass dieser Gedanke noch nicht vom Tisch ist, und zwar deswegen nicht, weil ein sogenanntes Konsolidierungsprogramm auf uns zukommt. Es gibt bald eine Vernehmlassung, und ich frage mich manchmal: Wie sollen wir solche Aufgaben erledigen, wenn wir das alles mit beschränkten Bundesmitteln tun müssen? Nun gut, das steht jetzt nicht zur Diskussion. Ich weiss es, doch ich wollte Ihnen einfach eine Perspektive aufzeigen. Wir müssen auch daran denken.

Ich bin froh, dass Sie heute die Aufstockung der Stellen nicht bestreiten. Darüber, wie sie bezahlt werden sollen, werden wir in der Detailberatung diskutieren und entscheiden.

Binder Max (V, ZH), für die Kommission: Ich habe gemerkt, dass Sie dieses Gesetz sehr wohlwollend aufnehmen. Dennoch einige Bemerkungen, vor allem an die Adresse von Frau Teuscher:

1. Frau Teuscher, es ist keine Frage: Für die Schweizer Bevölkerung ist die Luftfahrt keine "Plage". Die Luftfahrt ist in der Gesamtbevölkerung hoch anerkannt. Es mag durchaus so sein, dass es punktuell um die Flughäfen herum eine gewisse Kritik gibt. Aber solche Kritik können Sie an jeder Eisenbahnlinie, jeder Strasse, an jedem Fuss- und Veloweg auch finden. In diesem Sinn haben Sie nicht Recht.

2. Frau Teuscher, es geht hier nicht darum, die Luftfahrt zu verbilligen, sondern die Schweizer Luftfahrt wettbewerbsfähig zu halten oder zu machen, das heisst, ihr nicht zusätzliche Kosten anzulasten. Es geht nicht um



eine Verbilligung, sondern um die Verhinderung neuer, zusätzlicher Kosten.

3. Frau Teuscher, in Artikel 86 der Bundesverfassung, dem das Volk im letzten November zugestimmt hat, heisst es auch nicht "Verbilligung und Beiträge an die Luftfahrt", sondern es heisst, ein Drittel gehe an Umweltmassnahmen. Vergessen Sie das nicht, da sind wir Ihnen sehr weit entgegengekommen.

Herr Brélaz hat gesagt, die Luftfahrtindustrie sei ein notwendiges Übel. Da hat er auch nicht Recht. Im Bereich der Luftfahrtindustrie gibt es in der Schweiz sehr viele Arbeitsplätze.

AB 2010 N 405 / BO 2010 N 405

Wir haben zwar keine eigentliche Luftfahrtindustrie in der Schweiz, ausser den Pilatuswerken, aber wir haben sehr viele Zulieferbetriebe zur internationalen Luft- und Raumfahrtindustrie. Auch die Grünen und die Linken sollten endlich einmal die enormen Leistungen im Bereich der Umwelt anerkennen, sei das beim Lärm, sei das durch den verringerten Verbrauch von Treibstoffen, die die Luftfahrt in den letzten zwanzig Jahren erbracht hat und auch weiterhin zu erbringen gedenkt.

Das sind meine Bemerkungen. Insgesamt danke ich Ihnen aber für die positive Aufnahme dieser Vorlage.

Germanier Jean-René (RL, VS), pour la commission: Nous avons perçu, dans ces attaques contre le transport aérien, la volonté d'entraver le transport aérien pour lutter contre les émissions de CO₂. Cette volonté repose sur le même raisonnement que pour les places de parc: en interdisant les places de parc, on limitera le trafic. Bien souvent les voitures tournent en rond, mais enfin, ce qui est certain – et nous avons eu beaucoup d'informations là-dessus –, c'est que le meilleur moyen de lutter contre les émissions de CO₂ en matière d'aéronautique, c'est de faciliter l'accès aux infrastructures et de permettre aux avions d'avoir les lignes les plus directes possible.

Les possibilités de limiter les émissions de CO₂ dans ce domaine sont immenses – de l'ordre de 15 à 20 pour cent –, pour éviter que les avions ne tournent en rond en dessus des zones d'aéroport en attendant de pouvoir atterrir. Il faut pour cela des infrastructures aéroportuaires efficaces et une loi-cadre qui facilite l'accès de ces vols à nos aéroports.

D'autre part, quand on parle de l'industrie aéronautique, il ne s'agit bien sûr pas de Boeing, ou d'Airbus pour la France, avec leurs grandes industries. Pour la Suisse, l'industrie aéronautique, c'est la mobilité de toute cette activité économique. L'économie de notre pays est tournée vers l'extérieur, vers le monde même, et l'apport de ce secteur de mobilité non subventionnée à l'économie suisse est immense. Et nous devons vraiment y veiller pour préserver les emplois dans ce pays.

Les 21 millions de francs que l'on veut faire payer aux partenaires par cette nouvelle taxe pour couvrir les frais de surveillance sont véritablement prohibitifs pour certaines petites compagnies et partenaires modestes de ce pays. Et nous vous inviterons vraiment tout à l'heure à suivre la majorité, c'est-à-dire à biffer l'article 6b qui est le coeur de cette révision.

Je ne ferai pas d'autres commentaires, puisque l'entrée en matière n'est pas combattue et que la proposition de renvoi au Conseil fédéral de la minorité von Rotz a été retirée.

Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen

L'entrée en matière est décidée sans opposition

Präsidentin (Bruderer Wyss Pascale, Präsidentin): Der Rückweisungsantrag der Minderheit von Rotz ist zurückgezogen worden.

1. Bundesgesetz über die Luftfahrt

1. Loi fédérale sur l'aviation

Detailberatung – Discussion par article

Titel und Ingress; Ziff. I Einleitung; Ersatz von Ausdrücken; Ingress; Art. 3 Abs. 1; 3a; 3b Einleitung, Bst. d-h; 4 Abs. 1; 5; 6 Abs. 2

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Titre et préambule; ch. I introduction; remplacement d'expressions; préambule; art. 3 al. 1; 3a; 3b





introduction, let. d-h; 4 al. 1; 5; 6 al. 2

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 6b

Antrag der Mehrheit

Abs. 1

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Abs. 2

Der Bundesrat legt die Gebührenansätze fest.

Abs. 3–5

Streichen

Antrag der Minderheit

(Fehr Jacqueline, Aeschbacher, Allemann, Brélaz, Graf-Litscher, Lachenmeier, Levrat, Pedrina, Teuscher)

Abs. 2–5

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Art. 6b

Proposition de la majorité

Al. 1

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Al. 2

Le Conseil fédéral fixe le montant des émoluments.

Al. 3–5

Biffer

Proposition de la minorité

(Fehr Jacqueline, Aeschbacher, Allemann, Brélaz, Graf-Litscher, Lachenmeier, Levrat, Pedrina, Teuscher)

Al. 2–5

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Fehr Jacqueline (S, ZH): Wie in der Eintretensdebatte schon klar wurde, handelt es sich hier um das Kernstück der Vorlage, um die Frage, wer die zusätzlichen 24 Stellen des Bazl finanzieren soll, die es gemäss Expertenbericht braucht, um den nötigen Sicherheitsstandard zu gewährleisten.

Gestützt auf verschiedene Parlamentsbeschlüsse oder Kommissionsbeschlüsse sieht der Bundesrat in seiner Vorlage vor, dass diese Stellen über eine Aufsichtsgebühr von der Luftfahrtindustrie selber finanziert werden müssen. Die Mehrheit der Kommission will hier eine neue Staatsaufgabe schaffen und ist der Meinung, dass der Staat diese Stellen über die Steuern finanzieren muss. Wie ich bereits in der Eintretensdebatte gesagt habe, schliesst sich die SP-Fraktion dem Bundesrat an.

Es handelt sich bei diesem Artikel um zwei Diskussionspunkte. Es geht einerseits darum, ob es diese Stellen in diesem Umfang braucht, und andererseits darum, wie diese allenfalls finanziert werden sollen. Die Verwaltung konnte in langen Diskussionen glaubwürdig darlegen, dass es diese Stellen braucht, und ich glaube, dass inzwischen auch die grosse Mehrheit der Kommission diese Ansicht teilt. Der bereits erwähnte Bericht, der nach den Unfällen erstellt wurde, hat das Bedürfnis klar ausgewiesen. Es ist ebenso klar, dass die Arbeiten im Umfeld der Aufsicht zunehmen, und da widerspreche ich Herrn Hurter. Die sogenannte freie Luftfahrtindustrie ist in Tat und Wahrheit eben eine sehr stark regulierte Industrie, eine Industrie, die insbesondere über internationale Gremien so reguliert ist, dass der nationale Spielraum sehr, sehr klein ist. Wir können uns schlicht nicht weigern, die entsprechenden Audits in der nötigen Gründlichkeit durchzuführen, und das bedingt einen sehr grossen Aufwand. Ebenso klar wurde in der Diskussion, dass Sicherheit und die Gewährleistung von Sicherheit die höchsten Güter sind, die die Luftfahrtindustrie zu verteidigen hat, und dass es nicht angeht, hier falsche Sparmassnahmen zu beschliessen.

Zum zweiten Diskussionspunkt: Wer soll diese 24 Stellen zahlen? Herr Bundesrat Leuenberger hat in seinem vorherigen Votum bereits dargelegt, wie die verschiedenen Kommissionen des National- und Ständerates in



der Vergangenheit zu dieser Frage Stellung genommen haben. Aus meiner Sicht ist es sehr interessant, wie rasch und wie locker die bürgerliche Mehrheit hier zu einer neuen Staatsaufgabe Ja sagt, und dies in Zeiten der Aufgabenüberprüfung, der Konsolidierungs- und Sparprogramme. Es ist das zweite Mal in

AB 2010 N 406 / BO 2010 N 406

dieser Session, dass die bürgerliche Mehrheit handstreichartig eine neue Staatsaufgabe schafft; das erste Mal geschah es beim Kinderzulagenreglement.

Diese Aufsichtsgebühr ist für die schweizerische Luftfahrt wirtschaftlich verkraftbar. Sie führt nicht zu einer Benachteiligung; dies zeigt sich insbesondere, wenn wir auf die anderen Länder schauen. Dort zahlt die Luftfahrtindustrie einen sehr viel höheren Anteil an die Sicherheit als in der Schweiz. In England finanziert die Luftfahrtindustrie 100 Prozent der dortigen Aufsichtsbehörde, in Frankreich sind es 42 Prozent, in Deutschland sind es 32 Prozent; in der Schweiz sind es nur 17 Prozent. Diese Zahlen zeigen klar, dass die schweizerische Luftfahrtindustrie im Vergleich zu ihren Hauptkonkurrenten heute in einer sehr privilegierten Situation ist und dass diese Aufsichtsgebühr an dieser Situation nichts ändern würde. Wir sind der Meinung, dass wir mit der Luftfahrtindustrie keine weitere privilegierte Industrie schaffen sollten, die sich vor allem dank grosszügiger Staatsunterstützung wirtschaftlich bewährt. Wir haben in der Vergangenheit schon genügend solche Sündenfälle begangen.

Als sozialdemokratische Fraktion sagen wir deshalb klar Ja zu dieser Aufsichtsgebühr und damit Ja zum Entwurf des Bundesrates.

Hurter Thomas (V, SH): Ich kann es gleich vorwegnehmen: Die SVP-Fraktion wird bei Artikel 6b Absätze 2 bis 5 der Kommissionsmehrheit und nicht dem Entwurf des Bundesrates zustimmen. Die SVP-Fraktion ist froh, dass zumindest die KVF-NR das Problem erkannt hat und nicht bereit ist, die Luftfahrt mit neuen Gebühren zu bestrafen. Es gilt hier auch zu erwähnen, dass die Luftfahrt Teil des öffentlichen Verkehrs ist und ihre Infrastruktur dennoch selber finanziert.

Bei Artikel 6b geht es nicht einfach um die Finanzierung von 24 Stellen, sondern es geht darum, ob wir grundsätzlich eine neue Steuer wollen, die in der Höhe nicht begrenzt ist. Selbstverständlich hat das Parlament dem Bazl den Auftrag gegeben, den Kostendeckungsgrad zu erhöhen. Dies wurde aber bereits bei der letzten Gebührenerhöhung als Grund vorgebracht, und der Grundsatz, dass mehr Geld auch gleich mehr Sicherheit bedeutet, gilt auch in der Aviatik nicht absolut. Offenbar hat man die Aussage des Bundesrates und des Bazl vergessen, wonach mit der Übernahme der Vorschriften der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA) weniger Arbeiten anfallen würden. In der Kommission meinte der Chef des Bazl nur, man habe sich eben getäuscht. Nach der massiven Gebührenerhöhung im Jahr 2008 braucht es jetzt nicht schon wieder neue Einnahmen. Zur Erinnerung sei an dieser Stelle noch erwähnt, dass die EASA in Zukunft eigene Kontrollinspektoren haben wird und wir diese dann auch noch bezahlen müssen.

Mit dem im Jahr 2002 abgeschlossenen Luftverkehrsabkommen zwischen der Schweiz und der EU übernimmt die Schweiz auf dem Gebiet der Luftfahrt alle europäischen Verordnungen und Richtlinien. Das bedeutet, dass die Schweiz eigentlich keine eigenen Erlasse mehr ausarbeiten müsste. Leider ist nun aber das Gegenteil der Fall. Es gibt führende Personen in der Luftfahrtbranche, die das Bazl als Inkassostelle bezeichnen und mit einer schwarzen Liste der Inspektoren drohen. Wir vermissen teilweise, dass sich das Bazl zugunsten der schweizerischen Luftfahrt einsetzt, statt blindlings jede Forderung der EASA zu übernehmen. Wir erwarten von diesem Bundesamt, dass es sich aktiver für unseren Standort einsetzt und gewisse Bedenken direkt bei der EASA deponiert.

Die gewünschte Gebührenerhöhung erfolgt nicht auf der Grundlage von effektiv anfallenden Kosten. Es ist eine reine Aufsichtssteuer; den geprüften Unternehmen wird heute schon jede Aufsicht in Rechnung gestellt. Bedauerlich ist, dass trotz dieser neuen Gebühr bei bisherigen Abgabepflichtigen keine Reduktion oder Streichung geplant ist; deshalb ist diese Aufsichtssteuer abzulehnen.

Die geplanten 24 neuen Stellen werden mit der rasanten Entwicklung der Luftfahrt begründet. Hier gilt es Folgendes in Erinnerung zu rufen: Im Jahr 2005 wurden 60, im Mai 2007 wurden 20 neue Stellen geschaffen. Die effektiven Kennzahlen entwickeln sich aber ganz anders: Sämtliche entscheidenden Kennzahlen sind stabil geblieben oder massiv zurückgegangen. So nahm z. B. die Zahl der immatrikulierten Flugzeuge in der Zeitspanne von 2000 bis 2008 um 10 Prozent, jene der Flugstunden um 25 Prozent und jene der Flugpersonal ausweise um 20 Prozent ab. Ein ähnliches Bild ergibt sich bei den Flugbewegungen oder den Passagierzahlen. Von einem Zusatzaufwand kann also nicht die Rede sein.

Die SVP-Fraktion wird diese Aufsichtssteuer ablehnen und der Mehrheit zustimmen. Gleichzeitig fordert sie das Bazl auf, sich im europäischen Umfeld vermehrt für den Standort Schweiz einzusetzen. Sicherheit definiert sich



nicht in erster Linie über Quantität und Bürokratie, sondern über einen gesamthafter, pragmatischen Ansatz. Falls diese Steuer nicht abgelehnt wird, wird die SVP-Fraktion die ganze Vorlage ablehnen.

Hany Urs (CEg, ZH): Aufgrund von Artikel 6b will der Bundesrat neu eine Aufsichtsgebühr für Unternehmen mit Sitz in der Schweiz erheben. Er will von den der Aufsicht unterstellten Unternehmen mit Sitz in der Schweiz zur Deckung von 40 bis 60 Prozent der Aufsichtskosten, die nicht durch Gebühren gedeckt sind, eine jährliche Aufsichtsabgabe erheben.

Die Kommissionsmehrheit lehnt diese neue Gebühr ab. Die Luftfahrt ist, ich sage es nochmals, ein wichtiger Träger des öffentlichen Verkehrs und finanziert ihre Infrastruktur bereits heute nach dem Verursacherprinzip. Eine solche Gebühr würde den Luftfahrtstandort Schweiz zusätzlich mit 21 Millionen Franken belasten und somit die Wettbewerbsfähigkeit massiv schwächen. Der Bundesrat argumentiert, die Aufsichtsabgabe sei notwendig, weil das Bazl den Kostendeckungsgrad auf 30 Prozent erhöhen müsse. Auch wenn Sie, Herr Bundesrat, in Ihrem Eintretensvotum bezüglich Kosten eine andere Haltung eingenommen haben und Frau Kollegin Jacqueline Fehr – sie ist leider nicht mehr im Saal – keine neue Staatsaufgabe schaffen will, argumentieren wir anders, nämlich wie folgt:

1. Grundsätzlich sind die Aufsichtstätigkeit über die Verkehrsträger Schiene, Strasse und Luft sowie der Schutz der Allgemeinheit vor allfälligen Gefahren eindeutig hoheitliche Aufgaben des Staates. Sie müssen somit aus allgemeinen Bundesmitteln finanziert werden. Dieses Prinzip gilt auch für die Luftfahrt und ist bereits heute geltendes Recht.
2. Die Luftfahrtbranche bezahlt bereits heute Gebühren für die Tätigkeit des Bazl. 2008 wurden diese Gebühren um ein Vielfaches erhöht, ihr Anwendungsbereich wurde stark erweitert. Das Bazl kann seine Inspektions-tätigkeit also heute schon in Rechnung stellen.
3. Wir wehren uns nicht gegen eine erhöhte Kontroll- und Aufsichtstätigkeit des Bazl. Sie wird von der Luftfahrtbranche im eigenen Interesse sogar begrüsst. Aber die Aufsichts- und Kontrolltätigkeit im öffentlichen Verkehr ist Sache des Staates und muss auch von ihm finanziert werden. Kommt hinzu, dass kein öffentlicher Verkehrsträger bereits heute mit so hohen Abgaben und Gebühren belastet wird wie die Luftfahrtbranche. Lehnen Sie diesen Minderheitsantrag bitte klar ab und folgen Sie der Mehrheit.

Lachenmeier-Thüring Anita (G, BS): Wir Grünen unterstützen die Minderheit Fehr Jacqueline und damit den Bundesrat. Es geht hier um die zentrale Frage: Wer bezahlt die Aufsicht, wer bezahlt die Sicherheit? Sind es die Verursacher, also die Personen, die fliegen? Oder ist es Herr Meier, der bewusst auf das Fliegen verzichtet, oder Frau Graber, die sich keine Ferien und schon gar keinen Flug leisten kann? Einmal mehr verstehe ich die bürgerlichen Parteien nicht. Sie rufen immer wieder zu Selbstverantwortung und Kostenwahrheit auf. Sie nehmen jedoch jede Gelegenheit wahr, um die Verantwortung und die Kosten auf den Staat und die Steuerzahler zu überwälzen.

Der Eigenfinanzierungsgrad der Aufsichtsbehörde ist heute sehr gering; er liegt, wir haben es schon gehört, bei 17

AB 2010 N 407 / BO 2010 N 407

Prozent. Zum Vergleich: In Deutschland sind es 32, in Frankreich 42 und in England 100 Prozent. Da mutet die Aussage von Herrn Hany, die Luftfahrt trage schon sehr viel bei, schon etwas eigenartig an. Es geht doch hier um die Sicherheit, darum, ob diese gewährleistet werden kann und wer sie bezahlt. Sind es die Verursacher oder eben Leute, die gar nie vom Fliegen profitieren können?

Kann diese Aufsichtsabgabe nicht erhoben werden, kann der internationale Sicherheitsstandard nicht eingehalten werden, so müssen wir mit einer Abnahme der Sicherheit rechnen. Für die Flugbetriebe geht es um ein Promille des Gewinns. Bei den Tickets geht es um 13, vielleicht auch 50 Rappen; wer da Recht hat, kann ich nicht sagen. Der Wettbewerb wird dadurch sicher nicht massgeblich gefährdet. Bezüglich Sicherheit geht es aber um sehr viel. Kann sie nicht bezahlt werden, können Unfälle auch nicht verhindert werden. Für die betroffenen Personen kann das tödlich sein. Wenn das Bazl die nötige Aufsicht mangels Finanzen nicht in ausreichendem Mass wahrnehmen kann, muss man weiterhin befürchten – ich nenne hier nur ein Beispiel –, dass Kleinflugzeuge auf Kinderspielplätze abstürzen, wie es vor drei Jahren in Basel geschehen ist. Wie durch ein Wunder hatten sich die Kinder Minuten vorher zu einem Znüni in ein anderes Gebäude begeben. Dort hat das Bazl, vielleicht mangels Personal, eindeutig versagt.

Es geht also nicht nur um die Sicherheit der Flugpassagiere, sondern vor allem auch um jene der Bevölkerung auf dem Boden. Natürlich kann nie hundertprozentige Sicherheit gewährleistet werden; das wurde auch in der Kommission immer wieder gesagt. Doch angesichts des Gefahrenpotenzials mangels Aufsicht und angesichts der Weigerung der Verursacher, die Kosten zu übernehmen, finden wir diese Aussage der bürgerlichen



Parteien eher zynisch.

Übernehmen Sie Eigenverantwortung, wenden Sie das Verursacherprinzip an und unterstützen Sie den Bundesrat und die Minderheit Fehr Jacqueline.

Hutter Markus (RL, ZH): Ich ersuche Sie im Namen der FDP-Liberalen Fraktion, hier der Mehrheit der Kommission zu folgen und den Entwurf des Bundesrates abzulehnen, und zwar aus drei Gründen:

1. Für uns ist die Aufsicht über die Verkehrsträger ganz klar eine hoheitliche Aufgabe. Gerade die Linienluftfahrt finanziert ihre Infrastruktur bereits heute nach dem Verursacherprinzip. Nun eine neue Einnahmenquelle zu schaffen und der Linienluftfahrt eine zusätzliche Belastung von 21 Millionen Franken aufzubürden, ist unserer Meinung nach nicht möglich. Das soll auf keinen Fall realisiert werden. Diese zusätzliche Abgabe widerspricht dem luftfahrtpolitischen Bericht. Wir erinnern daran, dass erst kürzlich, nämlich 2008, eine massive Gebührenerhöhung stattgefunden hat. Wir möchten auch daran erinnern, dass dieses Parlament im Jahr 2005 klar jede neue Gebühr und jede neue Abgabe im UVEK abgelehnt hat. Halten wir uns also auch heute an diesen Grundsatzbeschluss.

2. Wir lehnen die neue Aufsichtsabgabe auch wegen ihrer negativen Auswirkungen auf die Wettbewerbsfähigkeit des Luftfahrtstandorts Schweiz ab. Diese neue Aufsichtsabgabe benachteiligt die Schweiz gegenüber dem Ausland.

3. Einer solchen Aufsichtsabgabe liegt ein falscher Anreiz zugrunde. Es soll dazu angereizt werden, die Kosten möglichst tief zu halten; die Gestehungskosten sollen nicht einfach ohne zusätzliche Kontrolle auf die Beaufsichtigten überwältigt werden können. Wir wollen keine Aufblähung der Verwaltung über solche Aufsichtsabgaben; deshalb lehnen wir diese Aufsichtsabgabe ab.

Wir betrachten dies als zentralen Punkt der gesamten Revision des Luftfahrtgesetzes und werden dieser Vorlage ebenfalls nur dann zustimmen, wenn die Aufsichtsabgabe nicht kommt, wenn also hier die Kommissionmehrheit unterstützt wird.

Levrat Christian (S, FR): J'aimerais vous demander de soutenir à cet article la minorité Fehr Jacqueline.

Procédons par ordre. Deux questions se posent pour nous.

1. Est-il nécessaire de renforcer la surveillance prévue actuellement dans le contrôle aérien?

2. Comment cette surveillance renforcée doit-elle être financée?

Est-il nécessaire de renforcer cette surveillance et de créer dans un premier temps 24 postes supplémentaires à l'OFAC? Nous en sommes convaincus; nous sommes convaincus qu'une mise en oeuvre renforcée des recommandations élaborées suite aux accidents qui ont frappé notre aviation au début des années 2000 est indispensable. Nous sommes convaincus aussi qu'il convient de répondre aux exigences de l'AESA en matière de contrôles et de sécurité. La crédibilité internationale de nos autorités de surveillance dépend de ces contrôles et, avec elle, la crédibilité de l'ensemble de notre système aéronautique, ainsi que la crédibilité des acteurs engagés dans ce système, qu'il s'agisse des aéroports ou des compagnies d'aviation.

Ce besoin de postes supplémentaires, ce besoin de contrôles supplémentaires du côté de l'OFAC, n'est du reste que contesté marginalement dans les commissions où il a été traité, qu'il s'agisse de la Commission des transports et des télécommunications ou de la Commission des finances. On a reconnu à chaque fois la nécessité de renforcer ces contrôles, on a reconnu à chaque fois la nécessité d'améliorer notre dispositif de surveillance des compagnies aériennes et des acteurs de ce marché. Ainsi la Commission des finances a-t-elle déjà décidé d'accorder par le biais de crédits supplémentaires 14 des 24 postes requis cette année si nous devons majoritairement refuser ici un financement par l'intermédiaire de taxes de surveillance.

La réponse claire et univoque à la première question – est-il nécessaire de renforcer la surveillance? – est oui, aussi bien au sein de la Commission des transports et des télécommunications que dans la Commission des finances.

Beaucoup plus disputée est la seconde question: comment financer cette surveillance? Là, nous avons une réponse traditionnelle, donnée année après année dans le cadre des discussions budgétaires. La voici: c'est en prélevant des taxes de surveillance auprès des acteurs du marché et en chargeant les utilisateurs de financer les tâches de surveillance que cette intensification doit être garantie, parce qu'au final, ce sont eux qui en bénéficient. Du reste, ces taxes de surveillance constituent, en Europe du moins, le moyen usuel de financement des tâches étatiques de ce type. Ainsi la Grande-Bretagne finance-t-elle l'ensemble de ses coûts de surveillance par ce biais; la France en finance presque la moitié; la Suisse quant à elle en finance uniquement 17 pour cent.

Notre assemblée a donné à l'OFAC le mandat d'augmenter ce taux de couverture des coûts. Nous l'avons répété pratiquement chaque année lors des débats budgétaires: 17 pour cent de couverture des coûts, ce



n'est pas satisfaisant, et nous devons trouver des moyens pour augmenter ce pourcentage et nous rapprocher des pourcentages affichés par la France ou la Grande-Bretagne.

Le Conseil fédéral nous propose simplement aujourd'hui d'être cohérents avec les décisions prises et les opinions nourries au cours des années écoulées et de financer les tâches de surveillance supplémentaires par le biais de taxes spécifiques.

L'intensité du lobbying de Swiss et des autres acteurs de l'aviation dans cette affaire n'aura échappé à personne; nous en avons eu, tout à l'heure, quelques illustrations. Ce lobbying est compréhensible, mais il ne peut nous faire ignorer les réalités comptables. L'effort demandé à l'entreprise est parfaitement supportable: il se monte, pour la phase dont nous débattons aujourd'hui, à 800 000 francs par année. Ces taxes, qui doivent ensuite être augmentées graduellement, porteraient au pire sur une charge de 3 millions de francs pour Swiss, montant qu'il faut mettre en relation avec le bénéfice opérationnel de l'entreprise, qui est de presque 500 millions de francs pour 2008.

Permettez-moi enfin de poser une question simple: trouvez-vous normal qu'en Suisse, ce soient les contribuables qui financent la surveillance du système aérien alors que, dans

AB 2010 N 408 / BO 2010 N 408

des pays comme la France ou la Grande-Bretagne, ce sont en grande partie les utilisateurs de ce système qui le financent eux-mêmes? C'est la question à laquelle nous devons répondre aujourd'hui.

Nous vous invitons à soutenir la proposition de la minorité Fehr Jacqueline, parce qu'elle répond correctement aux deux questions qui sont posées. Faut-il renforcer la surveillance? Oui. Qui doit payer cette surveillance renforcée? Les acteurs du transport aérien, et non pas les contribuables.

Leuenberger Moritz, Bundesrat: Die Frage liegt auf dem Tisch. Es ist unbestritten, dass diese Stellen für die Sicherheitsaufsicht geschaffen werden müssen. Die Frage ist nur: Wie werden sie finanziert? Werden sie aus Steuergeldern finanziert oder gemäss unserem Entwurf nach dem Verursacherprinzip? Immerhin kann ich sagen: Es geht nicht um den ganzen Sicherheitsbereich; es geht um 24 Stellen; andere Stellen haben wir bereits verursachergerecht geschaffen.

Wir haben unseren Vorschlag gemacht, weil der Kostendeckungsgrad der Aufsichtsbehörde in anderen europäischen Ländern sehr viel höher ist: Bei uns ist er 17 Prozent; in England, es wurde gesagt, ist er 100 Prozent; in Frankreich etwas weniger als 50 Prozent. Es wurde von uns, unter anderem von der Finanzkommission immer wieder verlangt, wir sollten den Kostendeckungsgrad erhöhen – deswegen dieser Vorschlag.

Wir haben während der Kommissionsdebatten übrigens errechnet, was eine solche Erhöhung den einzelnen Player kosten würde. Es ist absolut marginal, es liegt etwa bei einem Prozent des Gewinns des einzelnen Players. Es ist also nicht so, dass die Branche oder irgendein Ast der Branche dadurch in existenzielle Schwierigkeiten käme. Deswegen und auch im Hinblick auf künftige Spardebatten und die Sanierung unseres Haushaltes möchten wir hier verursachergerecht vorgehen.

Binder Max (V, ZH), für die Kommission: Tatsächlich sind wir hier bei einem Herzstück oder einem Stück des Herzens dieser Vorlage. Es geht um die Stärkung und die Finanzierung der Aufsicht. Ich habe zur Kenntnis genommen, dass wir uns alle einig sind, dass der Sicherheit im Verkehr oberste Priorität zukommt, und das insbesondere im Luftverkehr. Man kann nun bei der Interpretation dieser Sicherheit so weit gehen, dass man den Personalbestand laufend aufstocken muss. Aber auch die Sicherheitsanforderungen sind, nicht zuletzt aufgrund verschiedener Ereignisse, stark gewachsen. Nur, Frau Lachenmeier, der Absturz des Leichtflugzeugs in Basel hätte auch mit einer Aufsichtsabgabe geschehen können, völlig unabhängig davon, wer diese bezahlt. Was 2003 anerkannter Standard war, ist heute zum Teil nicht mehr genügend, nicht zuletzt deshalb, weil die EASA ihre Regulierungstätigkeit aufgenommen hat und sehr viele neue Auflagen macht. Über Sinn und Unsinn solcher Auflagen kann man sich durchaus streiten. Wir können uns aber gegenüber der Icao und der EASA auch nicht einfach verweigern. Mit dem Beitritt zur EASA übernahmen wir auch deren Regulierungen.

Nicht zuletzt führte das auch zur Personalbestandserhöhung im Bazl. Es wurde gesagt: Im Jahre 2005 waren es plus 60 Stellen, im Jahre 2008 plus 20 Stellen, finanziert über die Erhöhung der Gebühren im Jahre 2008. Jetzt sollen nochmals 24 Stellen geschaffen werden. Heute zählt das Bazl 260 Stellen. Nun sollen also weitere Stellen geschaffen werden, damit zusätzliche Aufgaben erledigt werden können. Die Mehrheit der Kommission stellt die Sicherheit nicht infrage, wohl aber die Forderung nach diesen Stellen respektive die Forderung nach der Bezahlung dieser Stellen. Die Kommission ist aber überzeugt, dass im bestehenden Betrieb noch Optimierungspotenzial vorhanden ist.

Zum Zweiten soll der Kostendeckungsgrad, der heute bei 17 Prozent liegt, auf 30 Prozent erhöht werden. Es



ist doch sehr interessant, dass jetzt alle nach dem Verursacherprinzip gerufen haben. Ich will nicht den einen gegen den anderen Verkehrsträger ausspielen. Aber wenn Sie sich überlegen, wie z. B. Teile des öffentlichen Verkehrs in Bezug auf den verursachergerechten Kostendeckungsgrad dastehen, dann darf sich die Luftfahrt insgesamt durchaus sehen lassen.

Es wird also ein höherer Kostendeckungsgrad gefordert. Wenn dieser Prozentsatz in anderen europäischen Staaten tatsächlich wesentlich höher ist, ist zu bedenken, dass die Luftfahrt in der Schweiz vom Staat finanziell praktisch nicht gestützt wird – dies im Unterschied zur Luftfahrt in anderen Staaten. Wenn Sie bei der Aufsicht den Vergleich mit Grossbritannien, mit Frankreich, mit Deutschland machen, dann müssen Sie auch die Subventionierung der Luftfahrt in diesen Staaten mit der Subventionierung der Schweizer Luftfahrt vergleichen.

Herr Bundesrat Leuenberger, Sie sagten, die Zunahme der Kosten wäre nur marginal. Das stimmt aber nur für jene, die sie nicht bezahlen müssen. Die Zunahme wäre aber durchaus relevant für jene, die die zusätzlichen Kosten bezahlen müssten. Es gibt denn auch keine verpflichtende Regel, die eine Erhöhung zwingend verlangen könnte. Die Schweiz ist hier autonom; das ist mir wichtig. Es kann uns niemand vorschreiben, den Kostendeckungsgrad zu erhöhen. Grundsätzlich ergibt sich aus den beiden Forderungen auch ein Widerspruch. Im luftfahrtpolitischen Bericht und in der Botschaft definiert der Bundesrat die Ziele der Revision klar. Die Wettbewerbsfähigkeit der Luftfahrt steht im Vordergrund. Luftverkehr mit Flugplan, d. h. Linienverkehr, ist öffentlicher Verkehr. Damit ist auch klar, dass die Aufsicht eine hoheitliche Aufgabe und demzufolge eine Bundesaufgabe ist.

Erschwerend für den Entwurf des Bundesrates und den Antrag der Minderheit sind zwei harte Fakten, die noch dazukommen: Wie schon beim Eintreten vermerkt, ist das Parlament im Dezember 2005 nicht auf ein Bundesgesetz über die Einführung von Abgaben im Bereich des UVEK eingetreten. Das Bazl gehört aber zum UVEK; deshalb ist dieser Entscheid des Parlamentes hier zu respektieren. Bereits im Jahr 2008 wurden, wie gesagt, die Gebühren haushaltneutral erhöht, um die erwähnten zwanzig Stellen zu finanzieren. Was heisst haushaltneutral? Man hat damals genau diese Gebühren erhöht, um diese zwanzig Stellen zu finanzieren. Die Einführung von Gebühren auf diesem Weg ist nicht statthaft; sie bringt zusätzliche Belastungen mit sich und steht damit klar im Widerspruch zur positiven Zielsetzung.

Die Kommission hat nach langer Diskussion beschlossen, dem Rat zu Artikel 6b Folgendes zu beantragen: Die Kommission stimmte in Absatz 1 dem Bundesrat zu, wonach das Bazl für Verfügungen und Dienstleistungen Gebühren erheben soll. In Absatz 2 delegiert die Mehrheit der Kommission – das Stimmenverhältnis betrug 16 zu 10 Stimmen – die Festlegung der Gebührenansätze an den Bundesrat. Bei den Absätzen 3 bis 5 beantragt Ihnen die Mehrheit die Streichung. Der Antrag der Minderheit ist abzulehnen.

Germanier Jean-René (RL, VS), pour la commission: Le transport aérien est un moyen de transport qui fait partie des services publics. Les infrastructures sont donc financées par les utilisateurs – c'est admis. La tâche de surveillance par contre ne doit pas peser sur les acteurs du marché aéronautique suisse, qui doit rester concurrentiel au niveau international. Ces tâches de surveillance chargeraient ce secteur économique de près de 21 millions de francs par année. Monsieur Levrat, vous avez dit tout à l'heure que pour Swiss cela représenterait une somme de 3 millions de francs. C'est vrai peut-être, mais cela veut dire qu'il resterait 18 millions de francs à assumer par d'autres sociétés, pour d'autres activités. Pour certaines petites sociétés actives dans les Alpes dans les domaines de la sécurité et du sauvetage, ce seraient plusieurs centaines de milliers de francs qu'elles devraient payer. Cela deviendrait véritablement prohibitif et menacerait leur existence. Ce n'est pas anodin.

Il y a lieu de traiter l'aviation sur un pied d'égalité avec les autres moyens de transport comme le rail ou la route. Ainsi, ces activités de surveillance sont une tâche de l'Etat et doivent être prises en charge par la Confédération. En

AB 2010 N 409 / BO 2010 N 409

commission, nous avons reçu des tableaux financiers comparatifs des tâches de surveillance par rapport à l'étranger. Il est vrai qu'en Grande-Bretagne, c'est 100 pour cent des tâches de surveillance qui est pris en compte et qu'en Suisse, c'est beaucoup moins en pourcentage. Mais pour comparer, il faudrait véritablement analyser les subventions versées aux compagnies aériennes dans les pays voisins. Que ce soit pour l'Italie, la Grande-Bretagne ou la France, quel pourcentage provient des finances publiques, quel pourcentage provient de l'argent des impôts de ce qui est versé aux compagnies aériennes pour les maintenir en vie? La branche, en Suisse, doit se débrouiller par elle-même, et pour cela nous ne devons pas la charger plus financièrement. La branche aéronautique contribue déjà, avec des taxes, au financement de diverses tâches réalisées par l'OFAC. Celles-ci sont définies dans une ordonnance sur les émoluments, et il y a eu des projets de les aug-



menter très fortement. Ce secteur économique est soumis à une forte régulation et chaque activité nécessite des autorisations qui sont facturées aux acteurs de la branche.

Il y a des taxes pour les concessions d'aéroport, pour chaque mouvement d'atterrissage, pour les travaux d'inspection, etc. Les compagnies paient pour les autorisations d'exploiter, pour les licences de pilotes et pour bien d'autres activités soumises à la régulation de l'Etat. Il faut savoir que l'Agence européenne de la sécurité aérienne prélève également des taxes.

Les tâches de surveillance qui devraient être du ressort de la Confédération sont, selon la majorité de la commission, un prétexte à facturation pour le financement de nouvelles activités administratives de l'OFAC. Elles prennent ainsi un caractère d'impôt, et cela a été vivement discuté en commission. Nous avons même demandé un avis de droit à ce sujet. Cela est inacceptable, car cette fiscalisation de notre industrie aéronautique représente un véritable affaiblissement de sa capacité concurrentielle.

La Suisse a signé un accord avec l'Union européenne sur le transport aérien qui est entré en vigueur en 2002. Cela implique que notre pays reprenne les ordonnances des pays européens et qu'il n'a plus à élaborer lui-même de nouveaux textes de loi, et cela particulièrement en matière de sécurité. Donc il n'a pas de nouveaux frais à assumer dans ce sens.

Le transport aérien suisse est soumis à de plus grandes charges financières que ses concurrents étrangers. Si nous, Parlement, avons décidé avec le peuple de modifier l'article 86 de la Constitution pour établir une répartition équitable des redevances sur les huiles minérales en faveur de l'aviation, il est donc illogique de reprendre d'une autre manière ce qui sera justement attribué au secteur aéronautique. Ainsi une majorité dit oui au principe du prélèvement d'émoluments, comme je l'ai dit, comme le prévoient les ordonnances pertinentes, mais elle dit non à de nouvelles taxes pour financer des tâches de surveillance.

Je vous demande donc de suivre la majorité et de rejeter la proposition de la minorité Fehr Jacqueline. La commission a pris sa décision par 16 voix contre 10.

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 09.047/3773)

Für den Antrag der Mehrheit ... 124 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 62 Stimmen

Präsidentin (Bruderer Wyss Pascale, Präsidentin): Ich darf Frau Brunshwig Graf und Herrn Grin ganz herzlich zum Geburtstag gratulieren. Herzliche Gratulation! (*Beifall*)

Art. 8

Antrag der Mehrheit

Titel, Abs. 1–3, 7

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Abs. 5

Das Bazl kann im Einvernehmen mit ... (Rest gemäss geltendem Recht)

Antrag der Minderheit

(Teuscher, Allemann, Brélaz, Fehr Jacqueline, Graf-Litscher, Lachenmeier, Pedrina)

Abs. 7

... Flugwege vorschreiben. Es trägt den Lärmschutzvorschriften des Bundes Rechnung. Es hört vorgängig ...

Art. 8

Proposition de la majorité

Titre, al. 1–3, 7

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Al. 5

Pour des raisons importantes, l'OFAC peut ... (Reste selon le droit en vigueur)

Proposition de la minorité

(Teuscher, Allemann, Brélaz, Fehr Jacqueline, Graf-Litscher, Lachenmeier, Pedrina)

Al. 7



... pour les atterrissages en montagne. Il tient compte des normes fédérales contre le bruit. Il consulte au préalable ...

Teuscher Franziska (G, BE): Bei Artikel 8 Absatz 7 geht es um die Aussenlandungen im Gebirge. Dem Bundesamt soll die Kompetenz gegeben werden, Flugräume und Flugwege im Gebirge vorzuschreiben. Diesen Punkt unterstützen wir Grünen. Mit unserem Minderheitsantrag wollen wir aber erreichen, dass das Bazl bei der Festlegung von Flugräumen und Flugwegen im Gebirge den Lärmschutzvorschriften des Bundes Rechnung tragen muss.

Ich halte hier noch einmal fest: Der Fluglärm ist eine Plage. Herr Hurter Thomas und Herr Binder haben mir in der Eintretensdebatte entgegengehalten, der Fluglärm sei keine Plage, ich würde das falsch sehen. Sie müssen nur einmal die Hausbesitzerinnen und Hausbesitzer und die übrigen Anwohnerinnen und Anwohner der Flughäfen Zürich und Genf befragen. Ich verfolge das als Bernerin ja nicht aus direkter Nähe, aber bei der Lektüre von Zeitungsberichten habe ich zur Kenntnis genommen, dass in Zürich wegen des Fluglärms ein richtiger Krieg ausgebrochen ist. Hausbesitzer kämpfen vor den Gerichten vehement für Entschädigungen wegen des Fluglärms. Damit ist doch eigentlich klar: Der Fluglärm ist, zumindest für die Anwohnerinnen und Anwohner, eine Plage.

Doch nun wieder zur Sache: Man könnte ja sagen, ein Flughafen im Mittelland verursache einfach Lärm und man habe diesen zu tolerieren. Im Gebirge ist das aber sicher anders. Flüge im Gebirge sind ein immenser Lärmfaktor; sie behelligen nicht nur die dort lebende Bevölkerung, sondern auch die Touristinnen und Touristen, und das hat negative Auswirkungen auf die Tourismusdestinationen in den Alpen. Das möchte ich all jenen sagen, die in der Eintretensdebatte darauf hingewiesen haben, wie wichtig der Luftverkehr für unsere Wirtschaft sei. Sie alle bitte ich, meinem Minderheitsantrag zuzustimmen.

Das Bazl muss verpflichtet werden, bei der Festlegung von Flugräumen und Anflugschneisen im Gebirge den Lärmschutzvorschriften des Bundes Rechnung zu tragen. Das liegt im Interesse des Tourismus, das liegt im Interesse unserer Ferienorte, das liegt auch im Interesse unserer Wirtschaft.

Präsidentin (Bruderer Wyss Pascale, Präsidentin): Die SP-Fraktion lässt ausrichten, dass sie den Antrag der Minderheit unterstützt.

Hurter Thomas (V, SH): Der Antrag der Minderheit will etwas ins Gesetz aufnehmen, was so oder so gemacht wird. Die SVP-Fraktion ist für eine schlanke Gesetzgebung und will deshalb keine weiteren Ausführungen zu einer bereits vorhandenen gesetzlichen Grundlage, die klar und ausführlich genug ist. Der von der Minderheit zusätzlich beantragte Satz ist absolut unnötig.

Aussenlandungen im Gebirge sind bereits sehr stark reglementiert. Insbesondere wird den Lärmschutzvorschriften

AB 2010 N 410 / BO 2010 N 410

genügend Rechnung getragen. Derzeit wird eine neue Aussenlandverordnung ausgearbeitet, in der zum Beispiel dem Schutz vor Lärm und Belastungen noch mehr Rechnung getragen wird.

In diesem Zusammenhang ist zu erwähnen, dass der Helikopteraviatik in der Schweiz, die sich übrigens mehrheitlich vorbildlich an die Lärmvorschriften und -reglemente hält, nicht immer mehr Steine in den Weg gelegt werden sollten. Wir alle sind glücklich, dass wir in Notfällen, wie zum Beispiel bei Bergrettungen oder schweren Unfällen auf den Skipisten, auf die Dienste der Notfallhelikopter zählen können. Wir dürfen aber nicht vergessen, dass genau diese Piloten eine vernünftige Ausbildung und genügend Training brauchen. Dieses Training muss aktiv im Gebirge erfolgen; das kann nicht irgendwo an einem Simulator stattfinden. Wir dürfen deshalb die Helikopterfliegerei nicht zu stark beschränken, sonst gefährden wir auch den hohen Standard bei Bergrettungen in der Schweiz. Deshalb ist es wichtig, dass bei der kommenden Ausarbeitung der Aussenlandverordnung darauf geachtet wird, dass der Helikopteraviatik nicht der Schnauf genommen wird.

Im Namen der SVP-Fraktion bitte ich Sie, den absolut unnötigen Minderheitsantrag zu Artikel 8 Absatz 7 abzulehnen.

Präsidentin (Bruderer Wyss Pascale, Präsidentin): Die FDP-Liberale Fraktion lässt ausrichten, dass sie den Antrag der Mehrheit unterstützt.

Leuenberger Moritz, Bundesrat: Ich habe nichts gegen den Minderheitsantrag, weil es für uns selbstverständlich ist, dass wir den Lärmschutzvorschriften Rechnung tragen müssen. Hinter die Argumentation von Frau Teuscher setze ich aber einige Fragezeichen, weil ich nicht der Meinung bin, dass die Bevölkerung in den Bergen mehr vor Lärm geschützt werden muss als diejenige in Agglomerationen, sei es beim Automobil-,



sei es beim Flugverkehr. Alle Schweizer sind vor dem Gesetz gleich. Das gilt auch für die Touristen und die Murmeltiere. Wir wollen die Lärmschutzvorschriften überall einhalten.

Binder Max (V, ZH), für die Kommission: Im Gegensatz zu Herrn Bundesrat Leuenberger komme ich zu einem anderen Schluss: Ich habe etwas gegen diesen Minderheitsantrag, gerade weil es sich um eine Selbstverständlichkeit handelt. Wenn wir beginnen, jede Selbstverständlichkeit aus einem Gesetz in das andere Gesetz zu übertragen, so werden unsere Gesetze irgendwann einmal nicht mehr lesbar sein. Die Kommission beantragt Ihnen mit 16 zu 8 Stimmen bei 1 Enthaltung, diese Selbstverständlichkeit nicht ins Gesetz zu schreiben und dem Antrag der Mehrheit zuzustimmen.

Im Übrigen stelle ich fest, dass die Lärmschutzvorschriften in diesem Saal über weite Strecken des Tages auch nicht eingehalten werden.

Germanier Jean-René (RL, VS), pour la commission: Concernant la problématique des atterrissages en montagne, j'aimerais profiter de l'occasion pour rappeler qu'en commission nous avons clairement accepté que des exceptions pour une brève durée puissent être faites par l'Office fédéral de l'aviation civile, cela d'entente avec les autorités cantonales et communales. Ce sont certainement les cantons et les communes qui ont le souci de veiller au bien-être des marmottes et des touristes, je peux vous le garantir.

A l'alinéa 7, concernant les atterrissages en montagne, la minorité Teuscher demande de rajouter la phrase qui prévoit de respecter les normes fédérales en matière d'émissions sonores. Même le Conseil fédéral l'a dit, cela est redondant parce que les normes fédérales doivent être respectées en montagne. Il est inutile de vouloir introduire cette précision dans le texte de loi.

La majorité de la commission, clairement, estime que cet ajout est superflu, et je vous demande, au nom de la majorité de la commission, de rejeter la proposition de la minorité Teuscher.

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 09.047/3774)

Für den Antrag der Mehrheit ... 108 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 48 Stimmen

Art. 8a; 20 Abs. 1; 22 Titel; 23 Abs. 1; 24 Titel, Abs. 1, 2; 25; 26; 26a-26c; 27 Abs. 2 Bst. a, 3; 29 Abs. 1bis, 4; 36d Abs. 1

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Art. 8a; 20 al. 1; 22 titre; 23 al. 1; 24 titre, al. 1, 2; 25; 26; 26a-26c; 27 al. 2 let. a, 3; 29 al. 1bis, 4; 36d al. 1

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 37 Abs. 1bis

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Antrag Bänziger

Streichen

Schriftliche Begründung

Das Plangenehmigungsverfahren wird hier aufgehoben. Damit wird die Mitwirkung in einem Bereich eingeschränkt, der zu Kapazitätssteigerungen des Flughafens führen kann. Ist ein Schnellabrollweg von untergeordneter Bedeutung? Wer definiert das?

In Absatz 2 desselben Artikels ist festgehalten, dass entweder das Departement oder aber das Bundesamt Genehmigungsbehörde ist. Kanton und Gemeinde sind ausgeschlossen. Beim Plangenehmigungsverfahren ist immerhin das kantonale Recht zu berücksichtigen. Beschliesst man also Absatz 1bis, ist bei untergeordneten Bauvorhaben schlicht keinerlei Einsprache mehr möglich. Das kantonale Recht bleibt unberücksichtigt.

Art. 37 al. 1bis

Proposition de la commission





Adhérer au projet du Conseil fédéral

Proposition Bänziger
Biffer

Leuenberger Moritz, Bundesrat: Ich bin etwas überrumpelt, weil ich dachte, der Antrag würde zuerst begründet, sodass ich mir eine Meinung bilden könnte. Aber die Begründung liegt offenbar im Antrag selbst. Da muss ich sagen, dass die Plangenehmigungen bei Flugplätzen heute bereits reine Bundeskompetenz sind. Kantonales Recht wird berücksichtigt, soweit es den Bau und den Betrieb des Flughafens nicht unverhältnismässig einschränkt; das ist die heutige Regelung. Von daher scheint uns der Antrag fürs Erste nicht unbedingt überzeugend.

Präsidentin (Bruderer Wyss Pascale, Präsidentin): Wir behandeln die Einzelanträge in Kategorie IV. Deshalb liegt die Begründung schriftlich vor.

Binder Max (V, ZH), für die Kommission: Dieser Artikel ist zwar neu im Gesetz, nicht aber in der Praxis: Artikel 28 der Verordnung vom 23. November 1994 über die Infrastruktur der Luftfahrt ermöglicht diese Praxis bereits. Bisher ist das aber eben nur auf Verordnungsstufe geregelt. Mit dem neuen Absatz 1bis soll nun die gesetzliche Grundlage geschaffen werden, um Bauvorhaben von untergeordneter Bedeutung unter bestimmten Voraussetzungen von der Plangenehmigungspflicht ausnehmen zu können. Die Kommission hat hier dem Bundesrat einstimmig zugestimmt und lehnt demzufolge den Antrag Bänziger ab.

AB 2010 N 411 / BO 2010 N 411

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 09.047/3775)

Für den Antrag der Kommission ... 108 Stimmen

Für den Antrag Bänziger ... 41 Stimmen

Art. 37d Titel, Abs. 1

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Art. 37d titre, al. 1

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 39

Antrag der Kommission

Abs. 1, 2

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Abs. 2bis

Die Gebühren umfassen insbesondere folgende Kategorien:

- a. Passagiergebühren;
- b. Sicherheitsgebühren;
- c. Landegebühren;
- d. Abstellgebühren;
- e. Lärm- und Emissionszuschläge;
- f. Nutzungsentgelte für die Benutzung zentraler Infrastruktur;
- g. Zugangsentgelte für die Flughafenanlagen.

Abs. 3

Der Flughafenhalter berücksichtigt ...

Abs. 4





Die Gebühren dürfen insgesamt maximal in solcher Höhe festgesetzt werden, dass sie die ausgewiesenen Kosten unter ...

Abs. 4bis

Der Bundesrat legt fest, welche Kosten und welche Erträge für die Gebührenberechnung heranzuziehen sind. Erwirtschaftet ein Flughafen in anderen als den unmittelbar für den Flugbetrieb notwendigen Geschäftszweigen Erträge, kann der Bundesrat die Flughafenhalter verpflichten, einen Teil der daraus erzielten Gewinne in die Gebührenrechnung mit einzubeziehen. Er regelt die Einzelheiten. Dabei trägt er den Interessen der Flughafenhalter und der Flughafenutzer sowie dem allgemeinen Marktumfeld und den spezifischen Anforderungen der einzelnen Flughäfen angemessene Rechnung.

Abs. 5

... berücksichtigen ist. Fluggesellschaften mit erheblichem Umsteigeverkehr dürfen im allgemeinen Marktumfeld dadurch nicht benachteiligt werden.

Abs. 6

Das Bazl hat die Aufsicht über die Gebühren. Bei Streitfällen zwischen Flughafenhaltern und Flughafenutzern genehmigt es auf Antrag die Gebühren. Der Bundesrat regelt das Verfahren.

Antrag Bänziger

Abs. 4bis

Streichen

Schriftliche Begründung

Der von der Kommission in der Detailberatung eingebrachte Artikel widerspricht dem Grundsatz der Kostenvahrheit. Er widerspricht dem Verursacherprinzip, denn er ermöglicht eine Quersubventionierung der Fluggebühren über Drittbetriebe.

Der Artikel schränkt zusätzlich die Wirtschaftsfreiheit ein. So soll es möglich sein, dass der Bundesrat den Flughafenhalter verpflichtet, Gewinnabschöpfungen bei Drittbetrieben zu machen, um Fluggebühren tief zu halten. Es kann nicht sein, dass der Bundesrat die Kompetenz erhält, dem Flughafenhalter zu erlauben, in die Gewinnverwendung von Drittbetrieben einzugreifen.

Abs. 5

Streichen

Schriftliche Begründung

Die Bemessung der Gebühren nach Auslastung der Anlagen ist ein sinnvoller marktwirtschaftlicher Ansatz, wie er beispielsweise bei der Alpentransitbörse gefordert und als sinnvoll erachtet wird.

Die zusätzliche Formulierung der Kommission ist hingegen wiederum ein Eingriff in dieses marktwirtschaftliche System zugunsten der Fluggesellschaften, die Grossflughäfen zu sogenannten Hubs machen möchten.

Es ist nicht die Aufgabe des Bundesrates, die einen den anderen via Gebührenordnung vorzuziehen. Im Gegenteil: Es macht Sinn, die Bemessung der Gebühren für sogenannte Slots nach marktwirtschaftlichen Kriterien festzulegen. Der Rest ist Wettbewerb. Es liegt an den Fluggesellschaften, selber attraktiv genug zu sein.

Art. 39

Proposition de la commission

Al. 1, 2

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Al. 2bis

Les redevances se répartissent notamment comme suit:

- a. redevances passagers;
- b. redevances de sûreté;
- c. taxes d'atterrissage;
- d. redevances de stationnement;
- e. redevances liées au bruit et à l'émission de substances nocives;
- f. redevances pour l'utilisation des infrastructures centrales;
- g. redevances pour l'accès aux installations aéroportuaires.

Al. 3, 4

Adhérer au projet du Conseil fédéral

(la modification ne concerne que le texte allemand)

Al. 4bis



Le Conseil fédéral détermine les coûts et les bénéfices qui doivent entrer dans le calcul des redevances. Si un aéroport réalise des bénéfices provenant de branches d'activités autres que celles liées directement à l'exploitation du trafic aérien, le Conseil fédéral peut obliger l'exploitant de l'aéroport à intégrer une partie des gains ainsi réalisés dans le calcul des redevances. Le Conseil fédéral fixe les modalités en tenant compte des intérêts de l'exploitant et des usagers de l'aéroport, de la situation du marché et des spécificités de l'aéroport concerné.

Al. 5

... journée. Les compagnies aériennes enregistrant un fort volume de transfert ne doivent pas en être désavantagées par rapport à la situation du marché.

Al. 6

L'OFAC surveille les redevances. En cas de litige entre l'exploitant de l'aéroport et les usagers, il approuve les redevances, sur proposition. Le Conseil fédéral règle la procédure.

Proposition Bänziger

Al. 4bis, 5

Biffer

Leuenberger Moritz, Bundesrat: Es geht zunächst einmal, was Absatz 4bis angeht, nicht um eine Belastung von Drittbetrieben. Absicht dieses Artikels ist es, dass innerhalb der Flughafenrechnung eine bestimmte Quersubventionierung zwischen dem gewinnbringenden, kommerziellen Teil des Flughafens und dem gebührenfinanzierten Flugbetrieb des Flughafens stattfinden kann. Die Überlegung dahinter ist diejenige: Wenn schon auf einem Flughafen ein solches Geschäft betrieben werden kann, kann es ja dank dem Flughafen einen sehr hohen Umsatz machen. Dieser hohe Umsatz soll dann auch bei denjenigen Teilen berücksichtigt werden, die für den Flugbetrieb eine Belastung darstellen. Diese Überlegung stand hinter diesem Artikel. Eine Quersubventionierung über Drittbetriebe wird mit diesem Artikel keineswegs gefordert.

Bänziger Marlies (G, ZH): Herr Bundesrat, Sie gehen doch mit mir einig, dass dieser Artikel von der Kommission

AB 2010 N 412 / BO 2010 N 412

zusätzlich eingeführt worden ist. Er entspricht in diesem Sinne nicht dem Grundwunsch des Bundesrates. Gehen Sie mit mir einig, dass dieser Artikel grundsätzlich dem Verursacherprinzip zuwiderläuft? Denn das Einkaufszentrum am Flughafen hält quasi die Preise für die Flüge tief, da die verordnete Gewinnabschöpfung bei den Flugnebenbetrieben eben eine Gebührenreduktion bei den Flügen zur Folge hat.

Leuenberger Moritz, Bundesrat: Nein, da kann ich Ihnen nicht unbedingt Recht geben, und zwar aus folgenden Gründen nicht: Unsere ursprüngliche Idee war die einer reinen Verursacherfinanzierung. Nun haben die Kommission und jetzt auch der Rat ein anderes Konzept beschlossen, nämlich die Finanzierung via Steuergelder. Dazu gehört aber auch, dass das etwas abgemildert wird und dass die indirekte Quersubventionierung innerhalb eines Flughafens möglich ist. Das ist, wie gesagt, gerecht, denn diese sehr lukrativen Bereiche im Flughafen sind nur so lukrativ, weil sie eben im Flughafen angesiedelt sind. Es gibt Geschäfte, die mit ihren Filialen im Flughafen sehr viel mehr verdienen als beispielsweise im Mutterhaus an der Bahnhofstrasse, weil so viele reiche Fluggäste – Scheichs und andere Touristen – enorme Summen ausgeben, während sie auf ihr Flugzeug warten. Ein Teil dieser Summen soll durchaus als Quersubventionierung benutzt werden. Es ist eine Teilquersubventionierung, der wir uns aus Gründen der Weltgerechtigkeit durchaus anschliessen können.

Binder Max (V, ZH), für die Kommission: Auch Artikel 39 gehört zum Herz dieses Gesetzes. Dabei geht es nicht um die Frage "Gebühren: ja oder nein?", sondern um die Frage "Wie viel?" und vor allem um die Verteilung. Zu Beginn der Diskussion über Artikel 39 gab es sehr grosse Meinungsverschiedenheiten – einerseits zwischen den Landesflughäfen und andererseits zwischen den Flughäfen und den Fluggesellschaften. Will man die Wettbewerbsfähigkeit der Luftfahrt fördern, sollten die Gebühren auch marktorientiert angesetzt sein. Das heisst, dass ein gewisser unternehmerischer Spielraum bestehen sollte. Sodann muss in einer nichtabschliessenden Liste gesagt werden, welche Kategorien diese Gebühren umfassen. Wie immer, wenn Geld eingenommen wird, muss zudem deklariert werden, wer die Empfänger sind.

Bei den Flughäfen haben wir die spezielle Situation, dass die Erträge einerseits aus dem aviatischen, andererseits aber auch aus dem nichtaviatischen Bereich kommen. Hier stellt sich die Frage: Wer bringt nun wem die Kunden bzw. die Passagiere? Ist es der Flughafen, der Kunden in die nichtaviatischen Bereiche bringt,



oder ist es der nichtaviatische Bereich, der Passagiere zum Flugzeug bringt? Ich glaube, diese Aufteilung ist nicht messerscharf vorzunehmen. Es geht hier schlicht und einfach um das Verhältnis zwischen dem Flughafenhalter und den Fluggesellschaften, die diesen Flughafen anfliegen. Es geht einerseits um die Frage: Wie viel müssen diese Gesellschaften bezahlen? Müssen sie sämtliche Kosten tragen, die der Betrieb eines Flughafens verursacht, bei der Abfertigung, bei der Erstellung und beim Unterhalt der Pisten? Damit stellt sich andererseits die Frage: Muss der Flughafen die Kosten reduzieren, weil er selbst auch massgebliche Erträge aus anderen Geschäftsbereichen wie Duty Free Shops oder Parkhäusern erzielt?

Wir mussten in der Kommission erkennen, dass die Politik in diesem Bereich der Regulierung überfordert ist. Die verschiedenen Akteure, also die Flughäfen, die Fluggesellschaften und das Bazl, haben nun in einer guten Art und Weise – ich bin fast geneigt zu sagen: in einer Parforceleistung – eine für alle taugliche Formulierung gefunden. Speziell die Absätze 4 und 4bis sind ein Kompromiss, der nach einem langwierigen und ernsthaften Prozess und in schwierigen Verhandlungen und Auseinandersetzungen zwischen Fluggesellschaften und Flughafenhaltern erarbeitet wurde. Auch das Bazl hat dabei mitgewirkt und steht ebenfalls zu dieser Regelung. Deshalb bitte ich Sie eindringlich, dieses nach guter Schweizer Art zustande gekommene Resultat nicht zu gefährden. Die Kommission stimmte Absatz 4bis mit 21 zu 2 Stimmen bei 3 Enthaltungen zu. Den übrigen Absätzen von Artikel 39 stimmte sie einstimmig zu. Ich beantrage Ihnen hier deshalb, die beiden Anträge Bänziger abzulehnen.

Bänziger Marlies (G, ZH): Kollege Binder, Herr Bundesrat Leuenberger hat bei der Gebühreumlagerung, also quasi der Quersubventionierung durch die Einkaufszentren um den Flughafen, jetzt im Wesentlichen vom Flughafen Zürich gesprochen. Gehen Sie mit mir einig, dass mit dieser Bestimmung zur Stärkung der Einkaufszentren um Flughäfen namentlich die Flugplätze Bern-Belp, Altenrhein oder auch andere regionale Flugplätze ein massives Interesse daran haben müssen, dass raumplanerische Eingriffe vorgenommen werden, damit sie ein Einkaufszentrum in ihrem Umfeld haben und so die Flughafengebühren tief halten können? Gehen Sie mit mir einig, dass dies einen Anreiz darstellt?

Binder Max (V, ZH), für die Kommission: Nein, Frau Bänziger, da gehe ich mit Ihnen nicht einig. Ich bin nicht der Meinung, dass kleinere Flughäfen nur aufgrund dieser Regelung jetzt plötzlich beginnen, Einkaufszentren an ihre Flughäfen anzugliedern. Ich kann mir das schlichtweg nicht vorstellen.

Es geht auch nicht nur darum, die Flughafengebühren tief zu halten. Es geht darum, die erwirtschafteten Erträge gerecht zu verteilen. Einerseits werden diese Erträge erwirtschaftet, weil es einen Flughafen mit Passagieren gibt, andererseits werden diese Erträge erwirtschaftet, weil es auch noch einen nichtaviatischen Bereich gibt, in dem eingekauft wird. Ich gehe nicht davon aus, dass der Flughafen Bern-Belp oder ein anderer nun massiv darauf drängt, Einkaufszentren zu bauen, nur um die Gebühren tief zu halten. Das ist nicht die Idee dieses Artikels.

Germanier Jean-René (RL, VS), pour la commission: C'est ici un article prépondérant qui concerne les redevances aéroportuaires, le prix juste et équilibré que les compagnies aériennes sont autorisées à demander pour financer nos aéroports. La situation est bien différente d'un aéroport à l'autre mais, avec la proposition de la commission, nous avons pu tenir compte de ces différences. La pression pour de fortes redevances – il faut le dire – se fait surtout sentir à Zurich, mais moins – voire pas du tout – à Genève.

Avec les alinéas 1 et 2, nous donnons la compétence à l'exploitant de l'aéroport de fixer des redevances et de statuer par voie de décision lorsqu'il y a contestation. Notre commission a soutenu un concept qui précise le cadre de fixation de ces redevances.

Ainsi, à l'alinéa 2bis, il est précisé comment sont répartis les types de redevances. Les critères qui permettent de fixer les montants de celles-ci sont énumérés à l'alinéa 3, et l'alinéa 4 précise un principe de causalité, à savoir que les montants perçus doivent être raisonnables en fonction du capital investi et ne pas dépasser les frais attestés. L'alinéa 4bis autorise un prélèvement sur les redevances commerciales autres que celles directement liées aux coûts du trafic aérien.

Par sa proposition, Madame Bänziger veut supprimer cet alinéa et elle rappelle qu'il s'agit d'une subvention croisée. On peut l'admettre, car cela fait partie d'un équilibre à trouver puisque ces activités commerciales sont finalement développées grâce à la présence d'un aéroport. Ainsi, ces entreprises bénéficieront de l'activité de leur aéroport et du trafic aérien se développant grâce à des redevances modérées. Cela a été longuement discuté en commission. Par exemple, à Genève, l'aéroport a investi 250 millions de francs pour des surfaces commerciales hors "duty free" sans que de l'argent de la Confédération ait été investi. Du côté du Conseil fédéral, et Monsieur le conseiller fédéral Leuenberger l'a rappelé tout à l'heure, il a été affirmé qu'il n'y avait aucune intention de développer des ressources financières supplémentaires par des tels prélèvements sur les



commerces. Il y a lieu de considérer ensemble les alinéas 4 et 4bis. Ainsi,

AB 2010 N 413 / BO 2010 N 413

selon le texte de loi, il faut tenir compte des frais attestés et du capital investi pour éventuellement recourir à des perceptions nouvelles.

Cet article tel que proposé par notre commission est le résultat d'un processus sérieux de discussions entre différents partenaires qui a permis d'élaborer ce compromis. Ainsi, si l'on biffe les alinéas 4 et 4bis, on déséquilibre l'ensemble de la loi.

C'est pourquoi, au nom de la commission, je vous invite à rejeter les propositions Bänziger et à voter comme la commission qui, par 21 voix contre 2 et 3 abstentions, s'est prononcée à l'alinéa 4bis en faveur de cette solution. Pour les autres alinéas de l'article 39, la commission était unanime.

Abs. 4bis – Al. 4bis

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 09.047/3776)

Für den Antrag der Kommission ... 105 Stimmen

Für den Antrag Bänziger ... 55 Stimmen

Abs. 5 – Al. 5

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 09.047/3777)

Für den Antrag der Kommission ... 135 Stimmen

Für den Antrag Bänziger ... 24 Stimmen

Übrige Bestimmungen angenommen

Les autres dispositions sont adoptées

Art. 39a; 40 Abs. 1, 2; 40a

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Art. 39a; 40 al. 1, 2; 40a

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 40b

Antrag der Kommission

Abs. 1

Die Gesellschaft kann bestimmte spezifische Flugsicherungsdienstleistungen auf Gesellschaften übertragen, die sich ganz oder teilweise in ihrem Eigentum befinden (Tochtergesellschaften). Die Statuten dieser Tochtergesellschaften werden vom Bundesrat genehmigt, der für jede von ihnen festlegt:

a. die Anforderungen hinsichtlich Gesellschaftssitz;

b. die von der Gesellschaft zu haltende Mindestbeteiligung und die von ihr zu haltenden Stimmrechte;

c. inwieweit die Tochtergesellschaften die gleichen Rechte wie die Gesellschaft geniessen, insbesondere in Bezug auf die Steuerbefreiungen nach Artikel 40e.

Abs. 2, 3

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Antrag Bänziger

Abs. 1 Bst. c

Streichen

Schriftliche Begründung



Hier geht es darum, dass Flugsicherheitsaufgaben auch an gemischtwirtschaftliche Unternehmen ausgelagert werden können. Dagegen ist nicht viel einzuwenden, sehr wohl aber gegen deren Steuerbefreiung. Eine Steuerbefreiung könnte einzig dann zur Diskussion stehen, wenn die Gesellschaft ausschliesslich dem Bund gehört. Selbst dann ist darauf hinzuweisen, dass die Steuerbefreiung eigentlich eine Vergünstigung der Sicherheitsgebühr darstellt. Dies steht im Widerspruch zur Verursachergerechtigkeit.

Wenn gemischtwirtschaftliche Gesellschaften von der Steuer befreit werden, widerspricht dies der Steuergerechtigkeit im Vergleich zu privatwirtschaftlichen Gesellschaften. Nur weil eine Gesellschaft zu einem Teil hoheitliche Aufgaben übernimmt, bedeutet dies nicht, dass sie als ganze Gesellschaft von Steuern befreit sein soll. Die vorgeschlagene Formulierung der Kommission lässt aber diese Auslegung zu. Darum ist die Formulierung in Artikel 40b Absatz 1 Buchstabe c zu streichen.

Art. 40b*Proposition de la commission**Al. 1*

La société peut déléguer certains services spécifiques de navigation aérienne à des sociétés qui sont entièrement ou en partie en sa possession (filiales). Les statuts de ces filiales sont approuvés par le Conseil fédéral, lequel détermine:

- a. les exigences ayant trait au siège de la société;
- b. la participation minimale que doit conserver la société et le nombre de droits de vote qu'elle doit détenir;
- c. les modalités selon lesquelles les filiales bénéficient des mêmes droits dont dispose la société, notamment pour ce qui est de l'exemption d'impôt au sens de l'article 40e.

Al. 2, 3

Adhérer au projet du Conseil fédéral

*Proposition Bänziger**Al. 1 let. c*

Biffer

Leuenberger Moritz, Bundesrat: Ich wollte nur darauf hinweisen, dass es bei der Bestimmung zur Steuerbefreiung der Tochtergesellschaften um eine Kann-Formulierung geht. Die Tochtergesellschaft von Skyguide sollte z. B. gleich behandelt werden wie die Mutter – aktienrechtlich gesprochen. Mit der Steuerbefreiung kann der aviatische Sektor entlastet werden. Diesen Handlungsspielraum möchten wir behalten.

*Abs. 1 Bst. c – Al. 1 let. c**Abstimmung – Vote*

(namentlich – nominatif; 09.047/3778)

Für den Antrag der Kommission ... 129 Stimmen

Für den Antrag Bänziger ... 22 Stimmen

*Übrige Bestimmungen angenommen**Les autres dispositions sont adoptées***Art. 40c, 40d***Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

*Angenommen – Adopté***Art. 40e***Antrag der Mehrheit**Einleitung, Bst. a, b*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Bst. c

Streichen



*Antrag der Minderheit*

(Lachenmeier, Allemann, Fehr Jacqueline, Graf-Litscher, Hämmerle, Pedrina)

Bst. c

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Art. 40e*Proposition de la majorité**Introduction, let. a, b*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Let. c

Biffer

AB 2010 N 414 / BO 2010 N 414

Proposition de la minorité

(Lachenmeier, Allemann, Fehr Jacqueline, Graf-Litscher, Hämmerle, Pedrina)

Let. c

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Lachenmeier-Thüring Anita (G, BS): Die Stempelsteuer wird erhoben, wenn beispielsweise eine Kapitalerhöhung bei der Skyguide notwendig wird. Sie beträgt zwischen 1 und 3 Prozent. Es ist eine übliche Steuer, welche nicht hoch ist und welche alle anderen Betriebe bezahlen müssen. Wir können nicht für einzelne Firmen Ausnahmen bewilligen, nur weil deren Lobbying im Rat stark genug war. Dieser Antrag wurde mit der Wettbewerbsfähigkeit von Skyguide begründet, gleichzeitig wurde jedoch auch betont, dass keine Kapitalerhöhung bevorstehe. Prophylaktisch soll eine übliche, demokratisch eingeführte Abgabe für einzelne Firmen grundlos erlassen werden. Die Wettbewerbsfähigkeit hängt nicht an einer geringen Stempelabgabe, sondern an der zuverlässigen Arbeit, welche ein Betrieb leistet.

In der Kommission – das können Sie selber feststellen – wurde keine Gelegenheit ausgelassen, das an und für sich gut verständliche Luftverkehrsgesetz dahingehend zu ändern, dass alle Betriebe rund um die Luftfahrt von unüblichen Subventionen und Steuergeschenken profitieren können. Die Minderheit lehnt dies ab und bittet Sie, die Steuergerechtigkeit nicht grundlos noch mehr zu strapazieren.

Zum Thema öffentlicher Verkehr: Es ist eine öffentliche Aufgabe, die tägliche Mobilität der Bevölkerung zu gewährleisten und die ökologische Mobilität zu fördern. Der Flugverkehr ist aber weder ökologisch noch für breite Bevölkerungsschichten notwendig, um Alltagsgeschäften wie Arbeit, Einkauf und Arztbesuchen nachzugehen. Darum sind wir gegen jeden Erlass von Abgaben, auch bei der Skyguide, die mit dem Flugverkehr zu tun hat.

Präsidentin (Bruderer Wyss Pascale, Präsidentin): Die FDP-Liberale Fraktion und die CVP/EVP/glp-Fraktion unterstützen den Antrag der Mehrheit, die SP-Fraktion unterstützt den Antrag der Minderheit Lachenmeier.

Hurter Thomas (V, SH): Ich kann es kurz machen. Es geht hier im Wesentlichen um die Befreiung der Skyguide von den Stempelabgaben. Im Moment haben diese für das Unternehmen keine grosse Bedeutung. Aber dies muss in Zukunft etwas anders angeschaut werden, denn im Zusammenhang mit der Vereinheitlichung der europäischen Flugsicherung, die im Moment im Gange ist, und mit der damit verbundenen Wettbewerbsfähigkeit können die Stempelabgaben zu einer unnötigen Belastung werden. Bei einer Kapitalerhöhung, die in Zukunft nicht ganz ausgeschlossen werden kann, könnte so schnell einmal ein grösserer Betrag zusammenkommen, und damit wäre die Skyguide nicht mehr wettbewerbsfähig.

Ich bitte Sie deshalb im Namen der SVP-Fraktion, der Mehrheit der Kommission zuzustimmen und die Stempelabgaben zu streichen.

Leuenberger Moritz, Bundesrat: Dieser Minderheitsantrag entspricht ja unserem Entwurf, und deswegen unterstützen wir ihn auch. Es sind finanzpolitische Überlegungen, die uns dazu bewogen haben, Skyguide der Mehrwert- und Verrechnungssteuer und auch der Stempelabgabe unterstellen zu wollen. Die Skyguide unterliegt bereits heute der Mehrwertsteuer. Zudem ist die finanzielle Belastung durch die Stempelsteuer, wenn es um eine allfällige Kapitalerhöhung geht, im Gesamten gesehen gering: 1 Prozent der Gegenleistung für die ausgegebenen Beteiligungsrechte.



Aus diesem Grunde unterstützen wir den Antrag der Minderheit Lachenmeier, der ja unseren eigenen Entwurf wiederaufnimmt.

Binder Max (V, ZH), für die Kommission: Zu Artikel 40e Buchstabe c: In den Augen der Mehrheit der Kommission ist es nicht sinnvoll, dass Skyguide, bei der der Bund zu über 99 Prozent Eigner ist, Stempelabgaben leisten muss. Je nach Geschäftstätigkeit des Unternehmens könnte Skyguide abgabepflichtig werden. Im Moment ist das für Skyguide noch kein Problem. Aber eine Kapitalerhöhung, zum Beispiel um 100 Millionen Franken, hätte eine Stempelabgabe in der Höhe von 1 bis 3 Prozent oder von 1 bis 3 Millionen Franken zur Folge. Diese Mittel würden dann für den vorgesehenen Zweck verlorengelassen. Hingegen haben wir nichts gegen die Unterstellung von Skyguide unter die Mehrwert- und die Verrechnungssteuer einzuwenden. Ich bitte Sie, hier der Mehrheit zu folgen und die Stempelabgabe für Skyguide abzulehnen.

Germanier Jean-René (RL, VS), pour la commission: A l'article 40a, nous avons défini les principes de la délégation des services de navigation aérienne à une société. Celle-ci ne doit pas poursuivre de but lucratif et avoir un capital mixte partagé entre Confédération et partenaires privés. Bref, il s'agit de la garder sous contrôle de la Confédération.

Alors, à cet article 40e, il s'agit de définir une subdélégation de tâches. Il y a lieu de préciser que, lorsque l'on parle de société qui assure la surveillance, il s'agit concrètement, comme on l'a compris, de Skyguide. Le contrôle de la Confédération reste puisqu'elle a la responsabilité d'approuver les statuts de cette filiale en déterminant le siège de la société et la participation minimale à conserver.

Ces sociétés ne sont pas autorisées à être à but lucratif, on l'a vu tout à l'heure; c'est pourquoi la commission a accepté la nouvelle formulation de l'article 40e qui exempte la société d'impôt. Cela veut dire exemption d'impôt sous réserve de la TVA et de l'impôt anticipé.

La majorité de la commission vous demande d'ailleurs de supprimer la possibilité d'encaisser un droit de timbre. Il faut que Skyguide ait plus de liberté stratégique en vue de la future mise en place du système de contrôle européen Single European Sky. Skyguide a par exemple des participations à hauteur de 10 pour cent dans une société européenne European Satellite Services Provider, qui est composée d'un conglomerat de plusieurs pays européens.

Notre formulation va dans le sens d'ouvrir les possibilités stratégiques de participation au contrôle aérien à travers les frontières. En résumé, elle offre la flexibilité avec un contrôle de la Confédération.

Cet article 40b alinéa 1 a été accepté sans opposition et 4 abstentions. Je vous demande donc d'en faire de même et de refuser également la proposition de la minorité Lachenmeier qui a été rejetée par 13 voix contre 6 et 2 abstentions en commission. Elle veut maintenir la possibilité d'encaisser un droit de timbre et il faut que Skyguide, qui est une société à but non lucratif, puisse augmenter son capital social sans payer de droit de timbre.

Je vous remercie de soutenir la proposition de la majorité de la commission.

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 09.047/3779)

Für den Antrag der Mehrheit ... 110 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 53 Stimmen

Art. 40f Titel; 40g Titel; 41 Abs. 1, 1bis; 42 Abs. 1–4; 43 Abs. 1, 3, 4; 44 Abs. 1–3; 46; 48 Abs. 1, 2

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Art. 40f titre; 40g titre; 41 al. 1, 1bis; 42 al. 1–4; 43 al. 1, 3, 4; 44 al. 1–3; 46; 48 al. 1, 2

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 49

Antrag der Mehrheit

Abs. 1–6



Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

AB 2010 N 415 / BO 2010 N 415

Abs. 7

...

b. welche Flugsicherungskosten der Bund trägt;

...

Antrag der Minderheit

(Hochreutener, Amherd, Binder, Bugnon, Föhn, Hurter Thomas, Rickli Natalie, Schenk Simon, von Rotz)

Abs. 2

Streichen

Art. 49

Proposition de la majorité

Al. 1–6

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Al. 7

...

b. les frais du service de la navigation aérienne supportés par la Confédération;

...

Proposition de la minorité

(Hochreutener, Amherd, Binder, Bugnon, Föhn, Hurter Thomas, Rickli Natalie, Schenk Simon, von Rotz)

Al. 2

Biffer

Hochreutener Norbert (CEg, BE): Es geht bei Artikel 49 Absatz 2 um die Rahmenbedingungen für die Finanzierung der Flugsicherung. Ich möchte Absatz 2 streichen. Warum?

Die Formulierung des Bundesrates in Absatz 2 enthält ein veraltetes Finanzierungssystem. Es tönt zwar logisch, aber es ist eben nicht mehr zeitgemäss. Es folgt dem Prinzip der vollen Kostendeckung. Wenn mit Gebühren ein Gewinn erzielt wird, muss dieser Gewinn in Form von Gebührensenkungen den Kunden zurückgegeben werden. Das ist an sich richtig, aber es gibt ein Problem: Wenn nämlich umgekehrt in wirtschaftlich schlechten Zeiten keine Gewinne erzielt werden, müssen nach dem System gemäss Bundesrat die Gebühren erhöht werden. Das widerspricht dem vernünftigen Verhalten, dem ökonomischen Verhalten auf dem Markt. Die Erhöhung der Preise in schlechten Zeiten steht völlig quer zu einem ökonomisch vernünftigen Denken. Im Gegenteil: der Unternehmer, der ökonomisch handelt, handelt gerade umgekehrt.

Mit meinem Minderheitsantrag möchte ich mehr Flexibilität in das System bringen. Es geht um die unternehmerische Freiheit eines wichtigen Wirtschaftszweigs. Kommt hinzu, dass sich auf dem internationalen Markt ohnehin eine Reform des alten Systems abzeichnet. Es gibt neue Finanzierungsmodelle in Richtung dieses Antrages; sie werden in Europa bald einmal kommen.

Mit dem Entwurf des Bundesrates würden wir das alte System gewissermassen in Stein meisseln, gewissermassen fixieren und könnten dann nicht mehr auf Veränderungen reagieren.

Ich bitte Sie deshalb, meinem Minderheitsantrag zu folgen.

Präsidentin (Bruderer Wyss Pascale, Präsidentin): Die SP-Fraktion unterstützt den Antrag der Mehrheit.

Hurter Thomas (V, SH): Im Hinblick auf die künftige Entwicklung zum sogenannten Single European Sky, das heisst, zu einem europäischen Luftraum, der von wenigen, national losgelösten Flugverkehrsleitstellen kontrolliert werden wird, sollten wir unsere eigene nationale Flugsicherung im Moment nicht zu stark einengen. In Zukunft werden auch neue Modelle der Finanzierung der Flugsicherungsleistung geprüft werden. Deshalb sollte die Skyguide in der Gebührenpolitik eine gewisse unternehmerische Freiheit haben, um einerseits nicht je nach konjunktureller Lage die Gebühren anpassen zu müssen, wie das bereits erwähnt wurde, und um andererseits für die in Vorbereitung stehende Konzentration der Flugsicherungszentren in Europa gewappnet zu sein. Wir sind der Meinung, dass mit einer Streichung von Artikel 49 Absatz 2 die nötige Flexibilität eher erreicht werden kann, als wenn Absatz 2 stehengelassen wird.



Ich bitte Sie deshalb im Namen der SVP-Fraktion, den zu eng gefassten Absatz 2 von Artikel 49 zu streichen und damit den Minderheitsantrag zu unterstützen.

Präsidentin (Bruderer Wyss Pascale, Präsidentin): Die FDP-Liberale Fraktion unterstützt den Antrag der Mehrheit.

Leuenberger Moritz, Bundesrat: Wir wiederholen in diesem Absatz eigentlich nur den Grundsatz des Kostendeckungsprinzips, das bei jeder Gebührenerhöhung einzuhalten ist. Würde dieser Absatz gestrichen, hätten wir überhaupt keine Grundlagen mehr für die Berechnung der Flugsicherungsgebühren.

Das Kostendeckungsprinzip wird eingehalten, wenn über eine mehrjährige Periode die Gebühreneinnahmen die Kosten inklusive Verzinsung des investierten Kapitals nicht übersteigen. Das erfordert keine jährliche Anpassung der Gebühren. Es besteht genügend Spielraum für die Festlegung der Gebühren, ohne dass wir uns gleich dem Vorwurf der Verletzung des Kostendeckungsprinzips aussetzen.

Von daher bitte ich Sie, bei der vom Bundesrat vorgeschlagenen Formulierung und damit beim Antrag der Mehrheit zu bleiben.

Germanier Jean-René (RL, VS), pour la commission: A ce nouvel article, nous abordons la question des frais du service de la navigation aérienne pour assurer le contrôle en route et les mouvements sur les aéroports.

La majorité de la commission a approuvé le principe proposé par le Conseil fédéral, qui prévoit que "le produit des redevances ne doit pas excéder les frais attestés et une rémunération raisonnable du capital investi".

A l'heure actuelle, les prestations de sécurité aérienne sont soumises au principe dit du timbre-poste, c'est-à-dire qu'elles sont valables universellement: pour un même type d'avion, les redevances de sécurité aérienne sont les mêmes sur tous les aérodromes suisses. En d'autres termes, le même prix pour tous les mouvements sur n'importe quel aéroport.

L'évolution de la réglementation internationale tend vers une meilleure transparence des coûts et une suppression des financements croisés dans le domaine de la sécurité aérienne.

Les alinéas 3 à 5 jettent les bases d'une catégorisation des aérodromes sous l'angle des redevances de sécurité aérienne. Une catégorisation des aérodromes et un abandon du principe du timbre-poste pour les aéroports nationaux favoriseraient une concurrence accrue. En effet, l'important volume de trafic composé de gros avions engendre des redevances qui devraient couvrir les coûts de la sécurité aérienne, voire plus. Ces redevances pourraient donc être revues à la baisse et augmenter l'attractivité de nos aéroports internationaux, ce qui va dans le sens des préoccupations de la majorité de la commission.

Notre commission a aussi exprimé ses préoccupations au sujet des autres aérodromes, ceux dont le trafic plus modeste composé d'avions ne générant que peu de redevances ne permettrait pas de couvrir les frais actuels de sécurité aérienne. Pour éviter une explosion des tarifs rendant problématique l'utilisation de ces aérodromes, des mesures sont nécessaires, essentiellement destinées à couvrir les coûts des services, par exemple par l'utilisation du produit de l'impôt sur les huiles minérales, dont le principe a été voté le 29 novembre 2009. Il n'est cependant pas certain que la part prévue à ce jour – environ 20 millions de francs par an – suffise à couvrir le coût des services de la circulation aérienne sur les aérodromes régionaux. Les aérodromes régionaux jouent un rôle complémentaire qui a été reconnu.

Avec l'article 49 nous donnons une compétence au Conseil fédéral qui peut décider – ce n'est pas une obligation. Il sera nécessaire que le Conseil fédéral observe une certaine prudence lors de la mise en oeuvre de ces nouveaux

AB 2010 N 416 / BO 2010 N 416

mécanismes de financement, cela d'autant plus que les subventionnements croisés selon l'alinéa 4 ne seront pas autorisés entre différentes catégories d'aérodromes.

Selon l'esprit de la loi, la majorité de la commission souhaite des conditions de compétition optimales pour les aéroports nationaux et des conditions de viabilité pour les aéroports régionaux. Dans ce sens, elle vous demande de rejeter la proposition de la minorité Hochreutener, car la flexibilité que celle-ci demande pourrait aussi être obtenue par un système autorisé de provision à utiliser en cas de mauvaise conjoncture, système que le Conseil fédéral pourrait instituer.

Abs. 2 – Al. 2

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 09.047/3780)





Für den Antrag der Minderheit ... 88 Stimmen
Für den Antrag der Mehrheit ... 83 Stimmen

*Übrige Bestimmungen angenommen
Les autres dispositions sont adoptées*

Art. 56 Titel, Abs. 1, 2; 57 Abs. 1, 3; 60 Abs. 1, 1bis; 61; 70 Abs. 1; 75 Abs. 1, 5

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Art. 56 titre, al. 1, 2; 57 al. 1, 3; 60 al. 1, 1bis; 61; 70 al. 1; 75 al. 1, 5

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 91

Antrag der Kommission

Abs. 1

...

j. als Passagier die Sicherheit des Fluges oder der übrigen Passagiere oder der Besatzung gefährdet.

Abs. 2–4

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Art. 91

Proposition de la commission

Al. 1

...

j. compromet, en tant que passager, la sécurité du vol, la sécurité des autres passagers ou celle de l'équipage de l'aéronef.

Al. 2–4

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 101b

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 103a

Antrag der Minderheit

(Binder, Bugnon, Germanier, Hany, Hochreutener, Hurter Thomas, Rickli Natalie, Schenk Simon, von Rotz)

Titel

Förderung der Ausbildung von Luftfahrtpersonal im Allgemeinen

Abs. 1

Der Bund fördert die Aus- und Weiterbildung von Luftfahrtpersonal zum Zwecke der Stärkung von Wettbewerbsfähigkeit und Sicherheit in der Luftfahrt.

Abs. 2

Die Förderung erfolgt durch direkte finanzielle Unterstützung und durch Zurverfügungstellung von Infrastruktur des Bundes zu Selbstkosten.

Art. 103a





Proposition de la minorité

(Binder, Bugnon, Germanier, Hany, Hochreutener, Hurter Thomas, Rickli Natalie, Schenk Simon, von Rotz)

Titre

Encouragement à la formation du personnel aéronautique en général

Al. 1

La Confédération encourage la formation et le perfectionnement du personnel aéronautique afin de renforcer la compétitivité et la sécurité en matière de transport aérien.

Al. 2

Elle octroie notamment des aides financières directes à la formation et au perfectionnement du personnel aéronautique et met à disposition ses propres infrastructures à prix coûtant.

Art. 103b

Antrag der Mehrheit

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Antrag der Minderheit

(Binder, Bugnon, Germanier, Hany, Hochreutener, Hurter Thomas, Rickli Natalie, Schenk Simon, von Rotz)

Titel

Unterstützung der Auswahl von Luftfahrtpersonal

Abs. 1

Der Bund unterstützt Aktionen, Kurse und Assessments zur Auswahl von Luftfahrtpersonal, das zur Ausübung seiner Tätigkeit einer Erlaubnis des Bundesamtes bedarf.

Abs. 2

Er unterstützt insbesondere Vorbereitungskurse zur Auswahl von zivilen und militärischen Berufspiloten und Fallschirmaufklärern sowie Flugverkehrsleitern.

Abs. 3

Der Bundesrat ordnet die Aufsicht und setzt ein Organ ein, welches die Interessen der beteiligten Stellen aufeinander abstimmt.

Antrag Hany

Titel

Aus- und Weiterbildung, Forschung und Entwicklung

Abs. 1

Der Bund fördert die Aus- und Weiterbildung sowie Forschung und Entwicklung neuer Technologien im Bereich der verschiedenen Sparten der Luftfahrt.

Abs. 2

Die Anerkennung der Aviatikberufe innerhalb des schweizerischen Berufsbildungssystems ist anzustreben.

Abs. 3

Aufheben

Schriftliche Begründung

Bisher war die Nachwuchsförderung in den Artikeln 103a bis 103d des geltenden LFG geregelt. Gemäss Bundesrat und Kommissionmehrheit soll Artikel 103a bestehen bleiben. Durch die Auflösung der Schweizerischen Luftverkehrsschule (SLS) sind die Artikel 103b bis 103d teilweise obsolet geworden.

Um trotzdem über eine Rechtsgrundlage für eine Verpflichtung des Bundes zur Unterstützung der Ausbildung in der Luftfahrt zu erhalten, müssen die Artikel 103b und 103c wie vorgeschlagen im neuen Artikel 103b neu formuliert werden, während Artikel 103c des geltenden LFG wegfallen kann.

Eine Kommissionminderheit hat das Anliegen mit den neu formulierten Artikeln 103a bis 103d detailliert festgehalten. Infolge Überregulierung ist dieser Minderheitsantrag inzwischen zurückgezogen worden.

Im luftfahrtpolitischen Bericht auf Seite 1857 hat sich der Bundesrat noch hinter die verpflichtende Förderung der

AB 2010 N 417 / BO 2010 N 417

Ausbildung im Luftfahrtbereich gestellt. Er schrieb: "Deshalb gehört die Aus- und Weiterbildung des Luftfahrtpersonals zu den Verantwortungs- und Förderbereichen des Bundes."





Die Luftfahrt ist heute ein wichtiger Bestandteil des öffentlichen Verkehrs. Entsprechend erlässt der Bund Ausbildungsvorschriften und nimmt auch die Prüfungen für die zentralen Berufe in der Luftfahrt ab. Gleiches gilt für die jährlichen Wiederholungsprüfungen für Piloten im Linien- und Berufsverkehr.

Es wird heute als unbestritten anerkannt, dass die Sicherstellung des beruflichen Nachwuchses in allen Luftfahrtberufen im Interesse des Wirtschaftsstandortes Schweiz ist, da ohne diesen Nachwuchs auf Dauer keine wettbewerbsfähige Luftfahrt möglich ist. Zudem ist die Förderung der Ausbildung, z. B. von Verkehrspiloten, Flugverkehrsleitern und Flugzeugmechanikern, auch eine Investition in die technische Sicherheit der Luftfahrt. Der Bundesrat hat zwar im vorliegenden Revisionsentwurf den bisherigen Artikel 103a belassen, dieser ist aber für eine entschiedene und nachhaltige Förderung der Ausbildung nicht ausreichend.

Art. 103b*Proposition de la majorité*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Proposition de la minorité

(Binder, Bugnon, Germanier, Hany, Hochreutener, Hurter Thomas, Rickli Natalie, Schenk Simon, von Rotz)

Titre

Soutien apporté à la sélection du personnel aéronautique

Al. 1

La Confédération soutient toute action, cours ou séminaire d'évaluation en vue de la sélection des membres du personnel aéronautique qui, pour exercer leur activité, doivent être titulaires d'une licence de l'office.

Al. 2

Elle soutient notamment les cours de préparation servant à la sélection des pilotes professionnels militaires ou civils ainsi qu'à celle des éclaireurs parachutistes et des contrôleurs de la circulation aérienne.

Al. 3

Le Conseil fédéral règle la surveillance et crée un organe chargé de concilier les intérêts des services concernés.

*Proposition Hany**Titre*

Formation et perfectionnement, recherche et développement

Al. 1

La Confédération encourage la formation et le perfectionnement ainsi que la recherche et le développement de nouvelles technologies dans les différents domaines de l'aviation.

Al. 2

Il s'agit de favoriser la reconnaissance des métiers de l'aviation au sein du système suisse de formation professionnelle.

Al. 3

Abroger

Art. 103c*Antrag der Mehrheit*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Antrag der Minderheit

(Binder, Bugnon, Germanier, Hany, Hochreutener, Hurter Thomas, Rickli Natalie, Schenk Simon, von Rotz)

Titel

Unterstützung der Ausbildung von Luftfahrtpersonal

Abs. 1

Der Bund unterstützt die Aus- und Weiterbildung des Luftfahrtpersonals, welches zur Ausübung seiner Tätigkeit einer persönlichen Erlaubnis des Bundesamtes bedarf.

Abs. 2

Der Bund integriert die Ausbildung des Luftfahrtpersonals in das bestehende Bildungssystem der Schweiz.

Abs. 3

Der Bundesrat bestimmt auf dem Verordnungsweg die Anforderungen an unterstützungsberechtigte Aus- und Weiterbildungskurse, die Teilnahmevoraussetzungen und die Verteilung der Kosten.

**Art. 103c***Proposition de la majorité*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Proposition de la minorité

(Binder, Bugnon, Germanier, Hany, Hochreutener, Hurter Thomas, Rickli Natalie, Schenk Simon, von Rotz)

Titre

Soutien apporté à la formation du personnel aéronautique

Al. 1

La Confédération soutient la formation et le perfectionnement des membres du personnel aéronautique qui, pour exercer leur activité, doivent être titulaires d'une licence personnelle de l'office.

Al. 2

Elle intègre la formation du personnel aéronautique dans le système de formation qui est en vigueur en Suisse.

Al. 3

Le Conseil fédéral définit, par voie d'ordonnance, les conditions d'octroi des aides pour les cours de formation ou de perfectionnement, les modalités de participation et la répartition des coûts.

Präsidentin (Bruderer Wyss Pascale, Präsidentin): Herr Hurter Thomas vertritt den Minderheitsantrag Binder.

Hurter Thomas (V, SH): Um die Diskussion etwas abzukürzen, werde ich im Namen von Nationalrat Binder die Minderheitsanträge zu den Artikeln 103a bis und mit 103c zurückziehen. Das heisst aber nicht, dass wir von der SVP-Fraktion gegen einen Ausbildungsartikel sind. Wir sind indessen der Meinung, dass dieser Artikel etwas offener formuliert werden müsste, und deshalb werden wir den Einzelantrag Hany unterstützen.

Sowohl im luftfahrtpolitischen Bericht des Bundesrates als auch in den soeben erschienenen Faktenblättern zur Verkehrspolitik des Bundes, die wir gerade erhalten haben, wird die Wichtigkeit der Luftfahrt für die Schweiz und die Schweizer Wirtschaft hervorgehoben. Speziell wird im luftfahrtpolitischen Bericht die Förderung von Ausbildungsstätten für Luftfahrtberufe erwähnt und mit einem hohen Stellenwert für die schweizerische Luftfahrt begründet. Auch nach dem traurigen Untergang der Swissair und der damit verbundenen Auflösung der Schweizerischen Luftverkehrsschule (SLS) bleibt diese Ausrichtung unverändert.

Die Wettbewerbsfähigkeit und die Sicherheit der Luftfahrt sind letztendlich von der Ausbildung der Menschen in der Luftfahrt abhängig. Das ist eine Binsenwahrheit und wird uns immer wieder bewusst, wenn Unfälle passieren, die auf menschliches Versagen zurückzuführen sind. Es darf doch nicht sein, dass sich nur noch gut betuchte junge Menschen eine rund 120 000-fränkige Berufsausbildung leisten können. Mit Geld allein kauft man keine Qualität und schon gar keine Sicherheit. Auf der anderen Seite werden aber andere wichtige Bereiche mit hohen Ausbildungskosten – wie zum Beispiel jene für Ingenieure oder Ärzte – subventioniert. Es gibt wahrscheinlich auch wenige Berufsgattungen, deren Angehörige rund achtmal im Jahr anhand von Checks beweisen müssen, dass sie ihren Beruf noch ausüben können. Es geht mir nicht darum, diese Berufsgattungen gegeneinander auszuspielen, aber wenn der Bund berufliche Schlüsselstellen bezeichnet, soll er auch bereit sein, diese gezielt zu fördern.

Es ist wichtig, dass in diesem Gesetz eine Grundlage für ein Engagement des Bundes geschaffen wird, das mit jenem in der sonstigen Aus- und Weiterbildung – hier meine ich die Berufsbildung, die höhere Berufsbildung, die Fachhochschulen und die höheren Fachhochschulen – vergleichbar ist. Als wichtiges, längerfristiges Ziel muss aber auch erreicht

AB 2010 N 418 / BO 2010 N 418

werden, dass die Ausbildung des Luftfahrtpersonals in das bestehende Bildungssystem eingebettet wird.

Der Antrag der Minderheit Binder gleicht eher einer Verordnungsbestimmung. Wir ziehen deshalb diesen Antrag zugunsten des Einzelantrages Hany zurück. Die SVP-Fraktion wird grossmehrheitlich den Antrag Hany unterstützen.

Lachenmeier-Thüring Anita (G, BS): Auch beim Antrag Hany geht es um die Förderung des Flugverkehrs, nämlich indem man die Berufsbildung subventioniert. Die Grünen stimmen darum dem Antrag Hany, mindestens in seinem Absatz 1, nicht zu.

Die Handwerksbetriebe bilden ihre Berufsleute selbst aus. Die Betriebe – respektive der Verband, welcher durch Abgaben der Betriebe finanziert wird – bezahlen die Ausbildung, inklusive Berufslehrkräfte, selbst. Nur gerade die Kosten für die allgemeinen Fächer werden von den Kantonen übernommen. Die Ausbildung des



Flugpersonals wird bereits heute durch den Bund unterstützt. Er bezahlt rund 2,5 Millionen Franken für diese Ausbildung. Das ergibt ein Ungleichgewicht; das widerspricht der Kostenwahrheit, dem Prinzip, dass die Kosten vom Verursacher bezahlt werden sollen.

Das Brot beim Bäcker wäre wahrscheinlich etwas günstiger, würden der Bund und der Kanton für die Ausbildung der Bäckerlehrlinge aufkommen und nicht die Betriebe. Beim Luftverkehr wird mit dem Service public argumentiert. Ich frage Sie: Was ist lebensnotwendiger und wovon können mehr Bürgerinnen und Bürger profitieren, vom täglichen Brot oder vom Fliegen? Das Fliegen braucht es nicht zum Überleben, nicht einmal für die Mobilität. Die Zugs- und Busverbindungen sind so gut ausgestaltet, dass die ganze Bevölkerung davon profitieren kann; auch ältere und jüngere Menschen sind dadurch mobil.

Es gibt keinen Grund dafür, die Ausbildung des Flugpersonals noch mehr zu subventionieren, damit die unökologische Fortbewegungsart noch mehr gefördert und unterstützt wird, damit das Reisen in die fernen Länder noch billiger wird und die Angebote für Ferien in der Nähe nicht mehr konkurrenzfähig sind. Es geht den Grünen nicht um Heimatschutz, sondern um mehr Kostenwahrheit und um die Einhaltung des Verursacherprinzips. Nicht die Jugendlichen müssen die Ausbildung bezahlen, die sie machen, sondern die Flugbetriebe, die diese gutausgebildeten jungen Menschen dann auch einstellen.

Präsidentin (Bruderer Wyss Pascale, Präsidentin): Die FDP-Liberale Fraktion und die CVP/EVP/glp-Fraktion unterstützen den Antrag Hany.

Hämmerle Andrea (S, GR): In ihrem zurückgezogenen Antrag hat die Minderheit Binder einen detaillierten Ausbildungskatalog formuliert, inklusive der Forderung, der Bund solle diese Ausbildung mitfinanzieren. Der Einzelantrag Hany will das Gleiche mit einer offenen Formulierung auf Gesetzesebene. Dann wären die detaillierten Forderungen der Minderheit Binder auf Verordnungsebene umzusetzen. Das ist der Meccano.

Die Hauptbegründung für diese Anträge besteht ja darin, dass gesagt wird, die Luftfahrt sei öffentlicher Verkehr, Service public, etwa wie die SBB. Das ist nicht die entscheidende Frage. Tatsächlich zahlen die SBB die Ausbildung ihrer Lokomotivführer usw. selber, auch wenn die SBB von der öffentlichen Hand subventioniert werden. Das ändert nichts daran: Die SBB als Unternehmen zahlen die Ausbildung ihrer Leute selber. Das Gleiche gilt für die Post, gilt für die Swisscom. Diese Unternehmen zahlen das selber, obwohl es sich um Bundesbetriebe bzw. teilweise um subventionierte Betriebe handelt. Das ist also kein Argument.

Viel wichtiger scheint mir aber, meine Damen und Herren von der bürgerlichen Seite, die finanzpolitische Argumentation. Sie haben vorhin die Aufsichtsabgabe abgelehnt. Dieses Geld wird dem Bazl fehlen. Jetzt geben Sie dem Bund noch zusätzlich den Auftrag, die Ausbildung von Piloten usw. mitzufinanzieren. Einerseits nehmen Sie dem Bazl Geld weg bzw. bezahlen das nicht, was es machen muss, und andererseitsbürden Sie ihm noch neue Ausgaben auf.

Es handelt sich, wie man mir gesagt hat, sehr rasch um Beträge in zweistelliger Millionenhöhe pro Jahr, und das in Zeiten des Konsolidierungsprogramms, welches gerade vom UVEK wesentliche Sparbeiträge, Verzichtbeiträge verlangt! Dabei ist doch völlig klar: Wenn Sie dem UVEK jetzt Mehrausgaben aufbürden, muss es diese innerhalb des UVEK kompensieren. Bis jetzt war es jedenfalls immer so. Ich möchte Herrn Bundesrat Leuenberger fragen, wo er denn die 20 oder 30 Millionen Franken, die Sie jetzt vielleicht beschliessen werden, kompensieren will. Wir sollten schon einigermaßen kohärent sein und nicht einerseits dem Bazl Geld vorenthalten und es andererseits noch mit zusätzlichen Ausgaben belasten, die vollkommen systemfremd sind.

Im Namen der SP-Fraktion bitte ich Sie dringend, auch den Einzelantrag Hany abzulehnen, der nämlich genau das Gleiche will wie die zurückgezogenen Anträge der Minderheit Binder.

Leuenberger Moritz, Bundesrat: Es stehen sich hier die Qualität der Ausbildung und die finanziellen Sparziele des Bundesrates gegenüber. In diesem Dilemma hat der Bundesrat entschieden, von einer solchen Unterstützung abzusehen. Würden Sie sie dennoch beschliessen, so ginge es meiner Meinung nach nicht um Beträge von 20 oder 30 Millionen Franken, sondern um sehr viel weniger. Diese Beträge müssten wir innerhalb der Branche kompensieren.

Binder Max (V, ZH), für die Kommission: Nun muss ich aufpassen, dass ich im Namen der Kommission spreche. Dennoch möchte ich Ihnen zwei Passagen aus dem Luftfahrtpolitischen Bericht des Bundesrates präsentieren. Es heisst dort: "Deshalb gehört die Aus- und Weiterbildung des Luftfahrtpersonals zu den Verantwortungs- und Förderungsbereichen des Bundes. Es gibt heute nur wenige Bereiche, in denen der Ausbildung ein derart hoher Stellenwert zukommt, z. B. Spitzenmedizin. Linienpiloten müssen beispielsweise jährlich mindestens acht verschiedene Prüfungen absolvieren, damit sie ihre Flugberechtigung erhalten können." Der Bundesrat erklärt die Förderung der Aus- und Weiterbildung also eigentlich zur Bundesaufgabe. Weiter sagt



er: "Zur Erreichung dieses Ziels fördert der Bundesrat die Ausbildung, die Forschung und die Technologie im Bereich der Luftfahrt durch eine rasche Integration ins schweizerische Ausbildungssystem." Das ist eigentlich das, was Herr Hany will.

Die Kommission hat den Antrag der Minderheit – der ja jetzt zurückgezogen worden ist, weil er zu sehr den Charakter von Verordnungsbestimmungen hatte und eigentlich nicht gesetzeskonform war – aus finanzpolitischen Gründen abgelehnt, wie vor allem Herr Hämmerle richtig gesagt hat.

Ich bitte Sie im Namen der Kommission, der Mehrheit zu folgen, und zwar aus finanzpolitischen Überlegungen und – zum Teil wurde das auch in der Kommission geäußert – aus Gründen der Gerechtigkeit gegenüber andern Branchen, welche die Ausbildung ja auch selber finanzieren.

Art. 103a

Präsidentin (Bruderer Wyss Pascale, Präsidentin): Herr Hurter hat die Anträge der Minderheit Binder zu den Artikeln 103a, 103b und 103c zugunsten des Antrages Hany zurückgezogen.
Damit entfällt eine Abstimmung über Artikel 103a.

Art. 103b

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 09.047/3781)

Für den Antrag Hany ... 109 Stimmen

Für den Antrag der Mehrheit ... 61 Stimmen

AB 2010 N 419 / BO 2010 N 419

Ausgabenbremse – Frein aux dépenses

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 09.047/3782)

Für Annahme der Ausgabe ... 111 Stimmen

Dagegen ... 57 Stimmen

Das qualifizierte Mehr ist erreicht

La majorité qualifiée est acquise

Art. 103c

Angenommen gemäss Antrag der Mehrheit

Adopté selon la proposition de la majorité

Art. 103d

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 107a

Antrag der Mehrheit

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Antrag der Minderheit

(Hurter Thomas, Binder, Giezendanner, Schenk Simon, von Rotz)

Abs. 2, 5

Streichen



**Art. 107a***Proposition de la majorité*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Proposition de la minorité

(Hurter Thomas, Binder, Giezendanner, Schenk Simon, von Rotz)

Al. 2, 5

Biffer

Hurter Thomas (V, SH): Es wird immer wieder geltend gemacht, dass die Absätze 2 und 5 in diesem Artikel nur eine Ausformulierung der bestehenden Regelung seien. Dieser Auffassung kann sich die SVP-Fraktion aber nicht anschliessen, denn diese Absätze gehen viel weiter. Mit einer solchen Änderung können z. B. Strafregisterauszüge oder sehr persönliche Daten zur schulischen und fachlichen Ausbildung, zum beruflichen Werdegang, Untersuchungsergebnisse zur körperlichen und intellektuellen Eignung usw. an ausländische Stellen weitergegeben werden. Die Datenherausgabe darf sich aber nur auf jene Angaben beschränken, die ein Luftfahrtunternehmen zwingend an die ausländischen Behörden liefern muss. Dieser Regelung wird aber bereits mit dem heutigen Gesetz nachgelebt. Die Schweiz hat sich verpflichtet, sämtliche Bestimmungen der International Civil Aviation Organization (Icao) zu übernehmen. Damit sind auch die Voraussetzungen dafür geschaffen, dass es keiner weiteren gesetzlichen Bestimmung bedarf.

Der Chef des Bundesamtes für Zivilluftfahrt vertrat in der Kommission die Meinung, dass die Verordnung keine genügende gesetzliche Grundlage biete, um persönliche Daten auszuliefern. Ich muss Ihnen sagen: Zum Glück ist das so! Stellen Sie sich vor, Sie würden sich irgendwo in Europa bewerben und Ihr künftiger Arbeitgeber könnte einfach solche persönlichen Daten von den Schweizer Behörden einfordern. Ich glaube, dem würden Sie auch nicht zustimmen.

Die SVP-Fraktion wird die Minderheit unterstützen, denn sie will bei Artikel 107a die Absätze 2 und 5 streichen. Wir sind gegen den gläsernen Bürger. Auch wenn wir Schweizer bei der Umsetzung der europäischen Bestimmungen immer die Vorreiterrolle übernehmen möchten, braucht es keine zusätzlichen Datenschutzgesetze, da wir ja bereits die Icao-Bestimmungen vorbehaltlos übernommen haben.

Ich bitte Sie deshalb, die Minderheit zu unterstützen.

Allemann Evi (S, BE): Auf den ersten Blick leuchtet die Argumentation der Minderheit in der Tat ein. Es ist wirklich so, dass wir im Umgang mit sensiblen Daten vorsichtig sein müssen. Wir führten in der Kommission auch eine entsprechende Diskussion, und der Hintergrund für die doch etwas ausführliche Regelung im Bereich des Datenschutzes wurde uns plausibel erklärt. Diese Bestimmung wurde im Interesse jener Personen getroffen, die weltweit tätig sind. Es müssen Daten ausgetauscht werden können, gerade wenn es um Stellenwechsel geht; das geht nicht hinter dem Rücken der betroffenen Personen. Zudem beruht die Bestimmung auf Gegenseitigkeit. Auch in Deutschland und in Österreich ist dieser Datenaustausch so geregelt.

Nun, weshalb muss das unbedingt in dieses Gesetz geschrieben werden? Für gewisse Datenbearbeitungen verlangt das Datenschutzgesetz eben eine formell-gesetzliche Grundlage. Es genügt nicht, wenn wir das auf Verordnungsebene regeln oder einen Verweis machen. Es braucht eine formell-gesetzliche Grundlage, das gilt gerade für Absatz 2 sowie für den Transfer von Daten ins Ausland.

Es wurde uns in der Kommission auch versichert, dass damit nichts grundsätzlich Neues geschaffen wird, sondern dass einzig transparent gemacht wird, was mit den Daten geschieht. In diesem Sinne unterstützt die SP-Fraktion die Mehrheit.

Präsidentin (Bruderer Wyss Pascale, Präsidentin): Die FDP-Liberale Fraktion unterstützt den Antrag der Mehrheit.

Aeschbacher Ruedi (CEg, ZH): Es geht hier nicht um den gläsernen Bürger, es geht hier um den Austausch von Daten im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt und auch im Interesse der Sicherheit der Passagiere. Wenn Sie einmal mehr gegen die Bekanntgabe von Daten antreten, die eben ausgetauscht werden müssen, dann beachten Sie doch bitte, dass wir in Absatz 5 – ganz am Ende des Absatzes – eine Bestimmung haben, wonach diese Daten nur bekanntgegeben werden dürfen, wenn die Behörden und Einrichtungen einen angemessenen Schutz der übermittelten Daten gewährleisten. Damit haben wir eine doppelte Sicherheit. Es geht hier also nicht darum, den gläsernen Bürger, den gläsernen Piloten oder irgendwelche anderen Dinge zu haben, sondern es geht darum, die entsprechenden Unterlagen zu haben, damit die Sicherheit gewährleistet werden kann.



Ich bitte Sie daher, dem Antrag der Mehrheit zu folgen.

Leuenberger Moritz, Bundesrat: Bevor es das Datenschutzgesetz gab, konnte eine solche Regelung ohne spezielle gesetzliche Grundlage angewendet werden. Jetzt ändern wir das Gesetz, und bei dieser Gelegenheit wollen wir die gesetzliche Grundlage für eine Praxis schaffen, die notwendig ist.

Da verstehe ich jetzt den Widerstand nicht. Es geht hier um Sicherheit. Es wurde vorher als abschreckendes Beispiel genannt, dass dann sogar Informationen über Strafregisterauszüge über die Grenzen ausgetauscht werden könnten. Darum geht es aber ja gerade. Zunächst einmal muss ich betonen, dass das ein gegenseitiges Recht ist. Wir erfahren dann auch, ob ein Pilot aus dem Ausland vielleicht einen Strafregistereintrag hat.

Bei Richtern ist das etwas anderes. Soeben haben Sie erfahren: Eine Bundesrichterin hat ihre Arbeit begonnen. Dann ist ausgekommen, dass sie in Frankreich Urkundenfälschung begangen hat. Nun ist das schweizerische Rechtssystem in dieser Zeit nicht gerade zusammengebrochen. Aber wenn ein Pilot, von dem man nicht weiss, dass er x-mal wegen Alkohol am Steuer verurteilt worden ist, fliegen darf, dann kann ein Unglück geschehen. Ich verstehe diese

AB 2010 N 420 / BO 2010 N 420

Opposition also überhaupt nicht. Bedenken Sie auch, dass wir diese Informationen ja gegenseitig austauschen können.

Ich bitte Sie, diesen Streichungsantrag abzulehnen.

Hurter Thomas (V, SH): Herr Bundesrat, ich habe die folgende Frage: War denn die heutige gesetzliche Grundlage nicht genügend? Konnten Sie bis heute diesbezüglich keine Auskunft erhalten? Das wäre mir völlig neu.

Leuenberger Moritz, Bundesrat: Es ist jedenfalls nicht so, dass wir einfach die Icao-Anordnungen übernehmen könnten; das könnten wir nicht. Was wir gemacht haben, ist dieser Austausch, aber er hatte bis jetzt nicht die gesetzliche Grundlage, die das Datenschutzgesetz vorschreibt.

Germanier Jean-René (RL, VS), pour la commission: Il s'agit ici du traitement de données personnelles. La majorité estime que la communication des données au niveau international ne cause pas de problème. Il faut préciser aussi que la communication des données est réciproque et qu'elle est même nécessaire.

L'activité aéronautique est internationale, et la communication des données aux autorités compétentes à l'étranger est nécessaire pour assurer la mobilité professionnelle dans ce secteur. Il ne suffit pas de préciser les modalités de la communication des données dans l'ordonnance pertinente; elles doivent être inscrites dans la loi. Par rapport à la question posée, cela ne va pas changer la pratique actuelle, mais le fait d'inscrire les modalités précitées dans la loi va apporter plus de transparence.

Je vous prie donc de rejeter la proposition de la minorité Hurter Thomas et d'adopter celle de la majorité.

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 09.047/3783)

Für den Antrag der Mehrheit ... 109 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 53 Stimmen

Art. 107b

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 108a

Antrag der Kommission

Abs. 1

... im Luftverkehr fest. Von internationalen Standards kann er nur in begründeten Ausnahmefällen abweichen, wobei er sich an internationalen Vorschriften zu orientieren und den Stand der Technik sowie die wirtschaftliche Tragbarkeit zu berücksichtigen hat.

Abs. 2, 3





Streichen

Art. 108a

Proposition de la commission

Al. 1

... en matière de sécurité du trafic aérien. Il ne peut déroger aux standards internationaux que dans des cas exceptionnels dûment motivés mais doit néanmoins se fonder sur les prescriptions internationales et tenir compte de l'état de la technique et l'impact économique.

Al. 2, 3

Biffer

Angenommen – Adopté

Ziff. II

Antrag der Kommission

Titel, Abs. 1, 3

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Abs. 2

... von Artikel 49 Absatz 4, und soweit die gemäss bilateralen Abkommen anwendbaren europäischen Vorschriften keine gegenteiligen Bestimmungen enthalten, zur Finanzierung der Kosten anderer Flugplatzkategorien verwendet werden dürfen.

Ch. II

Proposition de la commission

Titre, al. 1, 3

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Al. 2

En dérogation à l'article 49 alinéa 4 et pour autant que les prescriptions européennes applicables en vertu des accords bilatéraux ne contiennent pas de dispositions contraires, le Conseil fédéral peut prévoir ...

Angenommen – Adopté

Ziff. III-V

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Ch. III-V

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Ziff. VI

Antrag der Kommission

Abs. 1

Dieses Gesetz untersteht dem fakultativen Referendum.

Abs. 1bis

Artikel 49 Absatz 4 tritt zusammen mit dem Bundesbeschluss vom 3. Oktober 2008 zur Schaffung einer Spezialfinanzierung für Aufgaben im Luftverkehr in Kraft.

Abs. 2

Der Bundesrat bestimmt das Inkrafttreten der übrigen Bestimmungen.

Ch. VI

Proposition de la commission

Al. 1

La présente loi est sujette au référendum.





Al. 1bis

L'article 49 alinéa 4 entre en vigueur en même temps que l'arrêté du 3 octobre 2008 sur la création d'un financement spécial en faveur de tâches dans le domaine du trafic aérien.

Al. 2

Le Conseil fédéral fixe la date de l'entrée en vigueur des autres dispositions.

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

(namentlich – nominatif; 09.047/3784)

Für Annahme des Entwurfes ... 105 Stimmen

Dagegen ... 56 Stimmen

2. Bundesbeschluss über die Weiterführung der Beteiligung der Schweiz an der Europäischen Flugsicherheitsagentur EASA (Aufnahme der Verordnung EG Nr. 216/2008 in den Anhang zum Luftverkehrsabkommen Schweiz-EG)

2. Arrêté fédéral portant approbation de la poursuite de la participation de la Suisse à l'Agence européenne de la sécurité aérienne AESA (Reprise du règlement CE no 216/2008 dans l'annexe de l'accord entre la Confédération suisse et la Communauté européenne sur le transport aérien)

AB 2010 N 421 / BO 2010 N 421

Detailberatung – Discussion par article

Titel und Ingress, Art. 1, 2

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Titre et préambule, art. 1, 2

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

(namentlich – nominatif; 09.047/3785)

Für Annahme des Entwurfes ... 160 Stimmen

(Einstimmigkeit)

Abschreibung – Classement

Antrag des Bundesrates

Abschreiben der parlamentarischen Vorstösse
gemäss Brief an die eidgenössischen Räte

Proposition du Conseil fédéral

Classer les interventions parlementaires
selon lettre aux Chambres fédérales

Angenommen – Adopté