

Le soutien de nos deux chambres renforcera la position de l'OFAC et du Conseil fédéral auprès de la commission spécialisée de la Communauté européenne et permettra, à terme, au Conseil fédéral de définir sa propre législation et les conditions d'aptitude pour les pilotes professionnels qui effectuent des tâches, entre autres, d'intérêt public, déléguées à des compagnies privées, par exemple dans les domaines suivants: sauvetage, construction de paravalanche et de pare-pierres, catastrophes naturelles, travail dans des forêts de protection, construction d'infrastructures, combat de feux de forêt, etc.

La commission soutient l'objectif de la motion, qui vise à ne pas appliquer la limite d'âge de 60 ans aux pilotes professionnels d'hélicoptère, prévue par le règlement de l'Union européenne. Elle souhaite que les pilotes chevronnés puissent continuer à voler après 60 ans et estime que, le cas échéant, la réalisation de contrôles d'aptitude et d'examens médicaux plus fréquents serait un moyen approprié pour satisfaire aux normes de sécurité.

Aux yeux de la commission, les dérogations négociées par le Conseil fédéral et l'Office fédéral de l'aviation civile ne permettent pas d'apporter une solution durable au problème parce qu'elles génèrent une insécurité juridique inutile pour les pilotes concernés. En outre, le risque existe toujours que les demandes de dérogation soient rejetées. Or un refus a des conséquences immédiates pour les pilotes professionnels concernés, qui n'ont plus la possibilité de pratiquer leur métier et sont contraints à l'âge de 60 ans de se réorienter professionnellement.

La commission propose, par 10 voix contre 0 et 2 abstentions, d'adopter la motion.

Leuthard Doris, Bundespräsidentin: Erlauben Sie mir hier ein paar Präzisierungen. Wir erachten diese Motion nach wie vor als übertrieben und unnötig. Es schadet uns aber wahrscheinlich auch nicht, wenn Sie sie annehmen.

Es ist als Erstes zu sagen, dass die Altersgrenze von 60 Jahren für Pilotinnen und Piloten im gewerbsmässigen Lufttransport weltweit seit Jahrzehnten verbindlich ist. Die EU hat das dann vor zig Jahren auch für die Inlandflüge übernommen. Das Schweizer Helikoptergewerbe hat sich dem immer verweigert. Wir haben dann eine Ausnahmeregelung vom EU-Recht verlangt, sind wir doch über das Luftverkehrsabkommen eigentlich verpflichtet, hier das EU-Recht zu übernehmen. Das hat denn auch funktioniert: Im Moment ist es also so, dass sieben – sieben! – schweizerische Piloten im Besitz einer solchen Ausnahmegewilligung sind. Es funktioniert, insofern können wir eigentlich keinen Handlungsbedarf erkennen.

Zum Zweiten gilt diese Altersgrenze nicht für Rettungsflüge, auch nicht für Arbeitsflüge, etwa zum Zweck von Bau- und Forstarbeiten; hier gibt es keine Alterslimite. Wir verstehen also nicht, weshalb es in der Praxis irgendwo ein Problem geben soll.

Wir arbeiten nach wie vor an dieser einvernehmlichen Lösung mit der EU und nicht an einer Konfrontation.

Abstimmung – Vote

Für Annahme der Motion ... 36 Stimmen

(Einstimmigkeit)

(0 Enthaltungen)

15.3545

Motion FDP-Liberale Fraktion.

Bürokratieabbau.

Allen Unternehmen die Befreiung von der CO2-Abgabe ermöglichen

Motion groupe libéral-radical.

Pour une réduction

de la charge administrative.

Donner à toutes les entreprises

la possibilité de se faire exempter

de la taxe sur le CO2

Nationalrat/Conseil national 21.09.16

Ständerat/Conseil des Etats 15.03.17

Antrag der Kommission

Annahme der modifizierten Motion

Proposition de la commission

Adopter la motion modifiée

Präsident (Bischofberger Ivo, Präsident): Sie haben einen schriftlichen Bericht der Kommission erhalten. Die Kommission beantragt einstimmig, die Motion gemäss ihrem Änderungsantrag in Ziffer 4 des Berichtes anzunehmen.

Luginbühl Werner (BD, BE), für die Kommission: Die Motion beauftragt den Bundesrat, die CO2-Verordnung dahingehend zu ändern, dass allen Unternehmen, die zu einer CO2-Abgabe verpflichtet sind, eine Befreiung von dieser Abgabe ermöglicht wird.

Der Bundesrat beantragt die Ablehnung der Motion, und zwar aus folgendem Grund: Es war bei der damaligen Beratung des CO2-Gesetzes klarer Wille des Parlamentes, dass die Befreiung von der CO2-Abgabe nicht flächendeckend für alle möglich sein soll. Entsprechend hat der Bundesrat in der CO2-Verordnung festgelegt, welche emissionsintensiven Tätigkeiten zur Abgabebefreiung berechtigen. Dass anstelle der Tätigkeiten die Nettobelastung aus der CO2-Abgabe nach Abzug der Rückverteilung ausschlaggebend sein soll, wurde bei der Beratung des CO2-Gesetzes explizit abgelehnt. Eine Umsetzung der Motion wäre daher auf Verordnungsstufe nicht möglich, sondern bedingte eine Gesetzesänderung.

Am 21. September 2016 hat der Nationalrat die Motion mit 96 zu 96 Stimmen bei 2 Enthaltungen mit Stichentscheid der Präsidentin angenommen. Für diesen Fall hat der Bundesrat von seiner Möglichkeit Gebrauch gemacht, im Zweitrat eine Abänderung der Motion zu beantragen. Der vom Bundesrat vorgeschlagene Text lautet wie folgt: "Der Bundesrat wird beauftragt, für die Zeit nach 2020 allen Unternehmen aus Wirtschaftszweigen, die durch die CO2-Abgabe belastet werden, unter Wahrung der Verhältnismässigkeit eine Befreiung von der CO2-Abgabe zu ermöglichen. Der Bundesrat wird dazu aufgefordert, die gesetzlichen Grundlagen für die Zeit nach 2020 entsprechend auszuarbeiten."

Die Kommission erachtet diesen Vorschlag des Bundesrates als verhältnismässig und zielführend. Es ist offensichtlich, dass das Ziel der ursprünglichen Motion auf dem Weg der Verordnungsänderung nicht erreicht werden könnte.

Die Vernehmlassungsvorlage zur bevorstehenden Totalrevision des CO2-Gesetzes sieht Änderungen im weiteren Sinne der Motionsforderung vor.

Die Kommission ist ausserdem mit dem Bundesrat zusammen der Meinung, dass im Sinne der Vollzugseffizienz auch weiterhin eine Mindestemissionsgrenze zur Abgabebefreiung festgelegt werden soll. Das Weglassen einer solchen hätte zur Folge, dass bis zu zehntausend Unternehmen zusätzlich um eine Abgabebefreiung ersuchen könnten, was einen

beträchtlichen administrativen Aufwand verursachen würde. Der Vorschlag des Bundesrates trägt mit dem Teilsatz "unter Wahrung der Verhältnismässigkeit" diesen Bedenken Rechnung.

Die Kommission beantragt Ihnen einstimmig, der geänderten Version zuzustimmen.

Leuthard Doris, Bundespräsidentin: Das Zauberwort ist hier "unter Wahrung der Verhältnismässigkeit". Denn die OECD hat in einem Länderbericht vom November 2015 unser Befreiungssystem als ineffizient und verzerrend dargelegt und eigentlich das Konträre gesagt: Wir müssten die Zahl von Unternehmen oder die Voraussetzungen an Unternehmen, die sich hier befreien oder von der Rückerstattung profitieren können, noch mehr einschränken. Im diesem Sinne muss man es schon genau anschauen, nicht dass das dann dazu führt, dass eigentlich die Ziele der CO₂-Abgabe unterlaufen werden. In diesem Sinne kann sich der Bundesrat der abgeänderten Motion anschliessen.

Präsident (Bischofberger Ivo, Präsident): Ich stelle fest, dass sich der Bundesrat dem Änderungsantrag der Kommission anschliesst.

Angenommen – Adopté

14.3840

**Motion Joder Rudolf.
Schweizer Helikopter
fliegen gemäss
schweizerischem Recht**

**Motion Joder Rudolf.
Soumettre l'exploitation
d'hélicoptères en Suisse
au droit suisse**

Nationalrat/Conseil national 16.06.16
Ständerat/Conseil des Etats 15.03.17

Antrag der Mehrheit
Ablehnung der Motion

Antrag der Minderheit
(Hösli, Wicki)
Annahme der Motion

Proposition de la majorité
Rejeter la motion

Proposition de la minorité
(Hösli, Wicki)
Adopter la motion.

Präsident (Bischofberger Ivo, Präsident): Es liegt ein schriftlicher Bericht der Kommission vor. Der Bundesrat beantragt die Ablehnung der Motion.

Français Olivier (RL, VD), pour la commission: Réunie le 20 février 2017, la Commission des transports et des télécommunications a procédé à l'examen préalable de la motion, déposée par le conseiller national Rudolf Joder le 25 septembre 2014, reprise par le conseiller national Thomas Hurter, et adoptée par le Conseil national le 16 juin 2016. La motion charge le Conseil fédéral de modifier la législation, en vertu de l'article 23 de l'Accord entre la Confédération suisse et la Communauté européenne sur le transport

aérien, de manière à ce que l'exploitation d'hélicoptères en Suisse soit essentiellement soumise au droit suisse.

En effet, l'auteur de la motion estime que les normes juridiques établies par l'Agence européenne de la sécurité aérienne régissant l'exploitation des hélicoptères pénalisent fortement les entreprises suisses de transport par hélicoptère et ne créent aucune plus-value mesurable en matière de sécurité. De plus, elles engendrent un travail administratif important et font encore augmenter les coûts.

Le représentant de l'Office fédéral de l'aviation civile nous a rappelé que dans le cadre de l'accord bilatéral entre la Suisse et l'Union européenne sur le transport aérien, la Suisse reprend en principe le droit européen applicable à l'aviation afin d'assurer une harmonisation générale de la réglementation. Celui-ci s'appuie sur le règlement européen no 1178/2011 de la Commission européenne du 3 novembre 2011, dont j'ai cité tout à l'heure quelques dispositions, et qui détermine les exigences techniques et les procédures administratives applicables au personnel navigant de l'aviation civile. Ce règlement s'applique également à l'exploitation des hélicoptères.

L'accord sur le trafic aérien permet, sous conditions, de modifier partiellement l'accord, en tout temps, mais uniquement avec le consentement des deux parties. Le Conseil fédéral a utilisé cette clause pour des cas spécifiques, comme pour les vols de sauvetage et, depuis quelques années, tente d'obtenir une dérogation permanente auprès de l'AESA pour que les pilotes effectuant des vols commerciaux par hélicoptère en Suisse puissent conserver leur licence jusqu'à l'âge de 65 ans.

Le Conseil fédéral rappelle qu'il est dans l'intérêt de notre pays d'être intégré dans le marché européen du trafic aérien pour notre économie. Les entreprises suisses de transport par hélicoptère, par exemple – a-t-on appris –, ne pourraient pas être dispensées des règles européennes sans que la reconnaissance au niveau européen des certificats suisses accordée, par exemple, aux entreprises de construction et d'entretien soit compromise. Or, cette reconnaissance est d'une importance économique non négligeable pour de nombreuses entreprises du secteur aéronautique.

Aussi, le Conseil fédéral propose de rejeter la motion, alors que le Conseil national l'a, lui, adoptée, par 125 voix contre 63 et 0 abstention, le 16 juin 2016.

La commission, quant à elle, propose, par 9 voix contre 2 et 1 abstention, de rejeter la motion. En effet, elle reconnaît que l'exploitation d'hélicoptères en Suisse est soumise à des conditions spécifiques du fait des particularités topographiques du pays. Elle souhaite que la Suisse exploite au maximum la marge de manoeuvre que lui laisse l'accord sur le transport aérien en matière de réglementation. Les conditions d'exception déjà négociées dans ce cadre pour différents domaines revêtent, selon la commission, une grande importance pour la Suisse.

La majorité de la commission reprend en grande partie les arguments du Conseil fédéral et relève que la demande formulée par l'auteur de la motion, à savoir exempter la Suisse des règles européennes concernant le transport par hélicoptère, ne tient pas suffisamment compte du contexte global. En effet, l'accord sur le transport aérien présente aussi certains avantages, par exemple la reconnaissance au niveau européen des licences de pilotes suisses, en particulier dans les zones frontalières, permettant d'accéder au marché européen pour les entreprises suisses de construction et d'entretien ainsi que pour les vols commerciaux.

La majorité de la commission vous propose par conséquent de rejeter la motion.

La proposition de la minorité Hösli vise à adopter la motion. Elle considère que l'exemption des règles européennes est une mesure appropriée sans laquelle il est impossible de tenir suffisamment compte des particularités topographiques de la Suisse. On peut relever que la réflexion sur laquelle repose cette proposition ne se fonde que sur le marché intérieur. En soumettant l'exploitation d'hélicoptères au droit suisse, il sera possible de prendre en considération ces besoins spécifiques et de renoncer aux procédures de dérogation qui engendreraient un travail administratif important. Tels sont les arguments des défenseurs de la motion.