



Ordonnance sur les émoluments de l'OFAC (OEmol-OFAC)

Notice explicative

Introduction

1. Le projet d'Ordonnance sur les émoluments de l'OFAC (OEmol-OFAC) est une révision totale de l'ordonnance sur les taxes perçues par l'OFAC (OTA, RS 748.112.11). Cette dernière sera abrogée lors de l'entrée en vigueur de l'OEmol-OFAC, prévue au 1^{er} janvier 2008.
2. Dans le contexte du financement de 60 postes supplémentaires accordés à l'OFAC, le Parlement et le Conseil fédéral ont chargé en 2004 le DETEC de financer la moitié de ces postes supplémentaires par le biais d'une révision de l'ordonnance sur les taxes perçues par l'OFAC. L'objectif de la modification est donc la création d'un instrument permettant d'améliorer le taux de couverture des frais et couvrant toutes les prestations effectuées par l'OFAC sur la base de la législation nationale ou internationale (relevant principalement de la participation de la Suisse depuis le 1^{er} décembre 2006 à l'Agence européenne de la sécurité aérienne, AESA). Le projet prend en considération les derniers développements juridiques en matière d'émoluments, à savoir l'Ordonnance générale sur les émoluments (OGE mol, RS 172.041.1) et le Règlement (CE) no 488/2005 de la Commission du 21 mars 2005 relatif aux honoraires et redevances perçus par l'Agence européenne de la sécurité aérienne.
3. Le projet tient également compte des conclusions du Rapport du Contrôle fédéral des Finances (Bericht über die Prüfung der Einnahmenrubrik Gebühren sowie deren Kostendeckungsgrad), du 9 juillet 2004, d'où il ressort que l'OTA doit être modifiée afin d'améliorer la couverture des frais jugée insuffisante actuellement. Il convient aussi de réduire les catégories d'émoluments, principalement celles avec des montants très bas, au profit de cadres tarifaires (la « fourchette » générale de l'OTA va de CHF 0,40 à CHF 700'000.--) améliorant la transparence des coûts.
4. Dès le 1er janvier 2008, l'OFAC devrait être un office GMEB (GMEB = Gestion par mandats de prestations et enveloppes budgétaires, FLAG en allemand). Le projet d'ordonnance tient compte de ce nouveau régime avec lequel il est compatible.
5. En respect de la pratique fédérale visant à ne pas répéter les articles d'un texte normatif auquel une loi ou une ordonnance renvoient, le projet ne reprend pas les dispositions de l'OGE mol. Lorsqu'il est cependant nécessaire de les reprendre par souci de logique législative (cf. art. 3, al. 1), la même formulation est conservée afin d'éviter toute différence d'interprétation. Enfin, le projet correspond aux ordonnances les plus récentes en matière d'émoluments d'autres autorités fédérales.
6. Il faut signaler que l'OEmol-OFAC ne concerne pas les taxes d'aéroports ni les redevances de navigation aérienne, celles-ci étant perçues sur la base de l'ordonnance sur l'infrastructure (OSIA, RS 748.131.1), respectivement l'ordonnance sur le service de la navigation aérienne (OSNA, RS 748.132.1).

Partie générale (art. 1 à 13)

Dans cette partie, seuls sont mentionnés les articles qui méritent une attention particulière ou qui sont nouveaux par rapport à l'ordonnance actuellement en vigueur.

L'**art. 1, al. 1**, définit les bases légales sur lesquelles reposent les prestations de l'OFAC, en citant non seulement la législation nationale mais également les règlements européens applicables en vertu de la participation de la Suisse à l'AESA depuis le 1^{er} décembre 2006, à savoir:

- le Règlement (CE) n° 1702/2003 de la Commission du 24 septembre 2003 établissant des règles d'application pour la certification de navigabilité et environnementale des aéronefs et produits, pièces et équipements associés, ainsi que pour la certification des organismes de conception et de production, et

- le Règlement (CE) n° 2042/2003 de la Commission du 20 novembre 2003 relatif au maintien de la navigabilité des aéronefs et des produits, pièces et équipements aéronautiques, et relatif à l'agrément des organismes et des personnels participant à ces tâches.

En référence au Règlement (CE) no 488/2005 de la Commission du 21 mars 2005 relatif aux honoraires et redevances perçus par l'Agence européenne de la sécurité aérienne, l'**art. 1, al. 2**, fixe de nouvelles règles empêchant qu'une prestation soit soumise à un double émoluments. L'**al. 3** prévoit le paiement intégral des émoluments dus suite à une prestation effectuée à l'étranger, sur demande de l'OFAC, par une autorité étrangère en faveur d'une entreprise suisse. Il peut en effet arriver que les collaborateurs compétents de l'OFAC ne soient pas en mesure de se rendre à l'étranger pour accomplir une prestation (cf. distance, souveraineté, etc.). Ce 3^e alinéa couvre ce cas particulier en précisant que les émoluments facturés à l'étranger sont à payer intégralement et directement par le bénéficiaire de la prestation.

L'**art. 5** correspond au nouveau régime de perception des émoluments au niveau fédéral introduit par l'OGEmol. Les émoluments sont ainsi dans la plupart du temps calculés en fonction d'un émoluments de base augmenté selon le temps de travail nécessaire à l'accomplissement de la prestation, à l'intérieur d'un cadre tarifaire.

L'**art. 8** permet d'indexer le montant des émoluments en fonction de l'augmentation de l'indice suisse des prix à la consommation, sans passer par une modification de l'ordonnance. Un tel article se retrouve dans toutes les ordonnances récentes relatives à la perception d'émoluments.

L'**art. 12** autorise l'OFAC à percevoir un émoluments si celui-ci est consulté par une autorité cantonale ou communale, sauf si la réciprocité est accordée à la Confédération. Une telle consultation peut notamment avoir lieu dans le cadre de la construction d'installations annexes (art. 29 OSIA).

L'**art. 13, al. 2**, prévoit l'établissement de factures intermédiaires, à la fin d'étapes de travail bien précises. Un tel article est en effet indispensable afin que l'OFAC puisse percevoir des émoluments intermédiaires pour recouvrir une partie des frais engagés lorsque la prestation s'avère coûteuse et qu'elle s'étale sur plusieurs années.

Partie spéciale (art. 14 à 52)

1. Caractéristique principale

Afin de mieux couvrir le coût effectif des prestations effectuées, la partie spéciale du projet prévoit dans une grande proportion la perception d'émoluments calculés en fonction du temps consacré à l'intérieur d'un cadre tarifaire. Cette démarche répond aux conclusions du Rapport du Contrôle fédéral des Finances. Comme mentionné plus haut, la structure tarifaire choisie va également dans le sens du futur nouveau régime GMEB (FLAG) de l'OFAC en vigueur dès le 1er janvier 2008.

La partie spéciale est divisée en 8 sections, traitant des prestations liées aux domaines suivants:

- Aéronefs et appareils aéronautiques (**art. 14 à 21**)
- Registre des aéronefs (**art. 22 à 29**)
- Personnel aéronautique, d'entretien et du service de la navigation aérienne (**art. 30 à 37**)
- Manifestations publiques d'aviation et autorisations de police aérienne (**art. 38 et 39**)
- Entreprises et organismes de transport commercial (**art. 40 à 45**)
- Opérations non commerciales (**art. 46**)
- Organismes de formation (**art. 47 et 48**)
- Infrastructure (**art. 49 à 52**)

2. Modification des montants

Les émoluments fixes sont augmentés en fonction du coût réel du travail effectué, ce qui correspond à une augmentation moyenne d'environ 25 % par rapport aux montants adaptés la dernière fois en 1996.

Les montants mentionnés à l'intérieur d'un cadre tarifaire ont également été ajustés en fonction du coût réel de la prestation. De cette manière, la transparence des coûts est améliorée. Il est à relever que dans certains cas (cf. **art. 15, al. 1, let. b et c**) cette adaptation entraîne une réduction de l'émolument maximal par rapport à l'OTA.

Certains montants enfin sont restés inchangés car ils correspondent à des modifications récentes de l'OTA qui introduisaient de nouvelles prestations (**art. 40, 41 et 42** qui remplacent l'art. 38, al. 1 bis OTA).

3. Législation AESA

La Suisse participe à l'AESA depuis le 1er décembre 2006. Pour cette raison, la partie spéciale distingue deux régimes d'émoluments eu égard à la législation AESA, touchant spécialement les aéronefs et les appareils aéronautiques (**art. 14 et 18 à 21**), le personnel d'entretien (**art. 33 et 34**) et les organismes de formation à la maintenance (**art. 48**).

A. Emoluments perçus par l'AESA pour une prestation reposant sur la législation AESA et effectuée par l'AESA, facturés conformément au Règlement 488/2005:

- **art. 14, al. 1**: examens des appareils aéronautiques en vue de la délivrance de certificats de type et modifications (Règlement 1702/2003)
- **art. 18**: organisme de conception d'aéronefs et démonstration de la capacité de conception (Règlement 1702/2003).

B. Emoluments perçus par l'OFAC pour une prestation reposant sur la législation AESA et effectuée par l'OFAC, facturés conformément au projet de nouvelle ordonnance sur les émoluments de l'OFAC:

- **art. 19**: organisme de production d'aéronefs (Règlement 1702/2003)
- **art. 20**: organisme de maintenance d'aéronefs (Annexe II du Règlement 1592/2002)
- **art. 21**: organisme de gestion du maintien de la navigabilité (Annexe I, Sous-partie F, et Annexe II du Règlement 2042/2003)
- **art. 33 et 34**: examens et licences du personnel d'entretien
- **art. 48**: organisme de formation à la maintenance (Annexe IV du Règlement 2042/2003).

Il est à relever que les montants prévus dans le projet d'ordonnance pour des prestations reposant sur la législation AESA sont nettement inférieurs à ceux fixés par le Règlement 488/2005 pour des prestations identiques. Cet écart se justifie par le fait que les montants contenus dans les cadres tarifaires du projet ont été calculés de manière précise en fonction des coûts effectifs des prestations de l'OFAC, moins chères que celles de l'AESA.

4. Taxe de surveillance

La taxe de surveillance prévues aux art. 20, al. 1, 23, al. 4, et 24, al. 5, OTA est supprimée en tant que telle. L'argument principal pour cette suppression est l'absence de contre-prestation de l'OFAC qui n'est plus en mesure d'assurer un contrôle annuel cas par cas des aéronefs, cette activité de surveil-

lance ayant été confiée à un tiers. La taxe de surveillance est remplacée par un émolument administratif annuel correspondant à la gestion administrative courante du dossier d'un aéronef pour le maintien de l'immatriculation d'un aéronef (**art. 17, al. 7**).

En effet, chaque dossier fait concrètement l'objet d'une gestion administrative de la part de l'OFAC. Il apparaît dès lors normal que cette prestation soit couverte par un émolument. Celui-ci est dû même si l'aéronef ne reste pas au registre matricule toute l'année vu que même en cas de radiation d'un aéronef en début d'année, la gestion du dossier préalable à la radiation est à considérer comme une prestation. Le reste de l'**art. 17** est consacré au Registre matricule.

La suppression de la taxe de surveillance est également compensée par l'émolument de surveillance prévu par le Règlement 488/2005 perçu auprès des titulaires de certificats de type afin de couvrir les coûts supportés pour assurer la validité des certificats ainsi qu'auprès des organismes de conception d'aéronefs.

De plus, les **art. 19 à 21** permettent la perception d'un émolument, calculé en fonction du temps consacré, pour la surveillance courante des organismes de conception d'aéronefs de catégories spéciales, de production d'aéronefs, de maintenance d'aéronefs et de gestion du maintien de la navigabilité.

En conclusion, force est de constater que la suppression de la taxe actuelle de surveillance du registre matricule est d'une manière générale compensée par les émoluments basés sur une prestation concrète introduits par le nouveau régime. Il n'est cependant pas possible à l'heure actuelle de donner un taux précis de compensation, ni même de dire si le nouveau régime entraînera une augmentation des recettes de l'OFAC.

5. Autres articles de la partie spéciale du projet

- **art. 14, al. 2**: examens de type des aéronefs de catégories spéciales mentionnés à l'Annexe II du Règlement (CE) n° 1592/2002, examens de type de parties des aéronefs et examens d'admission de modifications et de réparations. Ces examens, ainsi que leur facturation, sont soumis à la législation suisse.

- **art. 15** (Examens de navigabilité): certaines catégories d'aéronefs n'étant pas couvertes par le règlement AESA, il est nécessaire de fixer les montants couvrant les prestations de l'OFAC liées à leurs examens.

- **art. 16** (Mesures environnementales): cet article prévoit un cadre tarifaire pour les mesures (de bruit notamment) effectuées par l'OFAC sur les aéronefs et autour des infrastructures.

- **art. 22 à 29** (Registre des aéronefs): aucun changement sauf augmentation des montants.

- **art. 30 à 32 et 35 à 37** (Personnel aéronautique et du service de la navigation aérienne): modifications mineures permettant une meilleure distinction des catégories de personnels et une adaptation aux prestations réelles de l'OFAC et à la législation JAR, augmentation des montants fixes et ajout d'un cadre tarifaire à l'art. 33.

- **art. 38 et 39** (Manifestations publiques d'aviation et autorisations de police aérienne): modifications mineures améliorant la couverture des prestations de l'OFAC et augmentation des montants fixes.

- **art. 40 à 45** (Entreprises et organismes de transport commercial): amélioration de la structure et introduction d'un cadre tarifaire pour toutes les prestations relevant de ce chapitre.

- **art. 46** (Opérations non commerciales): nouvel article distinguant clairement ces autorisations délivrées aux titulaires d'une licence de pilote privé, telles que RVSM (Reduced Vertical Separation Minimum), ETOPS (Extended-range Twin-engine Operations), all-weather operations, etc.

- **art. 47** (Organismes de formation du personnel aéronautique): nouvel article distinguant clairement cette matière et introduisant un cadre tarifaire.

- **art. 49 à 52** (Infrastructure): cette section a été simplifiée dans ce sens qu'elle reprend d'une manière générale, indépendamment d'une installation particulière, toutes les prestations effectuées par l'OFAC en matière d'infrastructure.