



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

Rapport sur la consultation de l'industrie

Remarques préliminaires

1. Sur les 42 organisations invitées à participer à la procédure d'audition, 12 ont donné une réponse à l'OFAC, à savoir:
 - pour les associations aéronautiques: Aerosuisse, Aeroclub, SIAA, Schweizer Flugplatzverein, AOPA, Schweiz. Verband flugtechnischer Betriebe (SVFB) et SHV
 - pour les compagnies aériennes: Swiss et Hello AG
 - pour les aéroports et aérodromes régionaux: Unique et EAP
 - pour les services de la navigation aérienne: Skyguide
 - aucune des trois entreprises de construction et d'entretien invitées n'ont envoyé de prises de position individuelles
 - aucune observation n'a été adressée sur la base de la publication sur le site internet de la Chancellerie fédérale.
2. Air-Zermatt AG a également participé à l'audition, sans invitation formelle.

Observations générales émises sur le projet

1. Les nouveaux émoluments sont trop élevés. Les émoluments ne doivent pas être un impôt.
2. Il n'appartient pas au milieu aéronautique de subir les conséquences financières de l'inflation de l'appareil administratif (cf. notamment 60 nouveaux postes) ou du nouveau statut GMEB (FLAG) de l'OFAC.
3. Il n'est pas acceptable de payer des émoluments plus élevés sans contre-prestations supplémentaires.
4. Il faut différencier les tâches de souveraineté des autres prestations de l'OFAC. Les devoirs étatiques doivent être à la charge de la Confédération.
5. Le principe de l'équivalence est violé, car le rapport entre prestation et émolument est disproportionné.
6. Le projet est contraire aux principes énoncés dans le rapport LUPO, car il entraîne une perte d'attractivité de l'aviation suisse et nuit à sa compétitivité. La promotion et la recherche de relève qualifiée sont compromises.
7. L'OFAC exerce une fonction publique. Il n'est dès lors pas possible de parler de prestations. S'il s'agissait de prestations, il conviendrait dès lors d'adapter les montants au marché et de faire jouer les règles de la concurrence.

8. Par ce projet, l'OFAC contourne ou néglige la décision du Parlement qui a rejeté le projet de Loi sur la perception d'émoluments et de taxes dans les domaines d'activité du DETEC.

9. Les émoluments prévus sont beaucoup trop élevés par rapport aux autres modes de transport, terrestres notamment (cf. prix des licences ou coûts des inspections). Cette différence ne se justifie pas (pas de base légale).

10. Il est à craindre que l'augmentation des émoluments entraîne des répercussions auprès des usagers.

11. La nouvelle ordonnance ne doit avoir aucun effet sur la répartition des frais relatifs aux redevances de circulation aérienne.

12. Il appartient à l'OFAC de contrôler ses coûts, à l'instar de l'industrie.

13. Le système de perception manque de transparence. Vu les fourchettes envisagées (tarif horaire et cadre tarifaire), il est très difficile d'estimer à l'avance l'émolument à payer pour prestation.

Observations émises sur la partie générale (art. 1 à 13)

1. La disparition de l'art. 15, al. 3, de l'actuel ordonnance est regrettée.

2. Art. 3: l'application des émoluments doit se restreindre au cercle des personnes qui sollicitent une décision de l'OFAC. Les décisions non sollicitées doivent être gratuites.

3. Art. 4: le projet crée une différence de traitement discriminatoire pour les entreprises suisses entraînant un avantage concurrentiel pour les entreprises étrangères.

4. Art. 5, al. 2: le taux horaire envisagé est excessif et injustifié. Il manque de transparence.

5. Art. 5, al. 3: cet alinéa doit être supprimé, car il représente une insécurité juridique, entraîne un risque d'arbitraire et viole les principes de couverture des frais et d'équivalence.

6. Art. 6: le supplément est dépourvu de toute justification convaincante. Il faut prévoir 20% au lieu de 50%.

7. Art. 11: le requérant doit être informé préalablement de la perception d'un émolument si cela s'avère nécessaire.

Observations émises sur la partie spéciale (art. 14 à 52)

1. Art. 15, al. 1, let. c: les hélicoptères multimoteurs ne devraient pas être soumis au même régime d'émolument que les aéronefs de plus de 5700 kg.

2. Art. 30 à 35 et 38 et 39: les montants sont trop élevés.

3. Art. 35: l'intérêt public de la fonction de personnel du service de la navigation aérienne devrait pouvoir entraîner une exonération de ces émoluments.

4. Section 9: les montants sont trop élevés. La fourchette a augmentée de manière « phénoménale ». La comparaison avec les autres infrastructures routières et ferroviaires démontre que l'aviation est frappée de manière massive et discriminatoire.

4. Art. 51: le requérant doit être informé préalablement de la perception d'un émolument.

Observation émise sur les dispositions finales (art. 53 à 55)

Art. 54: l'article permet un effet rétroactif inadmissible. La date déterminante ne peut pas être la décision prise au terme d'une procédure qui peut être longue.