



Berne, le 30 septembre 2010

Loi d'application du financement spécial du trafic aérien: modification de la loi fédérale concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire (LUMin) Rapport d'audition

Sommaire

- 1 Contexte**
- 2 Résumé des prises de position**

Annexes

- Annexe 1** Liste des milieux invités à se prononcer
Annexe 2 Liste des participants ayant adressé une prise de position

1 Contexte

L'art. 86, Cst. (RS 101) règle la perception de l'impôt sur les huiles minérales ainsi que l'affectation du produit qu'il génère. L'impôt sur les huiles minérales est un impôt à la consommation grevant l'huile de pétrole, d'autres huiles minérales, le gaz naturel et les produits résultant de leur transformation ainsi que les carburants.

Le 29 novembre 2009, le peuple suisse a accepté que soit modifié cet article afin de permettre la mise en œuvre du financement spécial en faveur du trafic aérien (FSTA). Jusqu'à présent, le produit de l'impôt à la consommation sur les carburants d'aviation était en effet exclusivement dévolu au financement spécial de la circulation routière. Le nouvel art. 86, Cst. prévoit d'affecter la moitié du produit net de l'impôt à la consommation sur les carburants d'aviation et la totalité de la surtaxe sur les huiles minérales au financement de tâches et de dépenses liées au trafic aérien. Entre 40 et 50 millions de francs annuels supplémentaires sont ainsi dégagés pour le trafic aérien.

La mise en œuvre du FSTA intervient à travers la révision partielle de la loi fédérale concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire (LUMin, RS 725.116.2). Le projet de modification a fait l'objet d'une procédure d'audition du 22 mars au 11 juin 2010.

2 Résumé des prises de position

2.1 Observations à caractère général

Les organisations de l'aviation, les compagnies aériennes, les aéroports et aérodromes régionaux, les organismes de production et de maintenance ainsi que le service de la navigation aérienne ont été invités à se prononcer. L'audition était cependant aussi ouverte à d'autres parties intéressées.

L'ensemble des milieux de l'aviation s'est déclaré favorable sur le principe à la mise en œuvre sur le plan juridique du FSTA à travers une modification de la LUMin.

De manière générale, les milieux consultés ont insisté sur le fait que les fonds du FSTA ne devaient pas être consacrés à des tâches assumées actuellement par la Confédération.

Certains participants (Skyguide, Association suisse des aérodromes) ont fait valoir que le produit de l'impôt sur les huiles minérales ne devait pas servir à financer les dépenses de l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) au titre de l'exécution de la loi. Les tâches correspondantes doivent selon eux être assurées sans augmentation de l'effectif du personnel. D'autres souhaitent que les récipiendaires du financement ne subissent aucune conséquence fiscale, puisque ces contributions sont alimentées par un impôt fédéral (Aerosuisse, Centre Patronal, Skyguide, aéroport Bern-Belp).

2.2 Répartition des fonds

Si tous les milieux de l'aviation approuvent le projet, cette unanimité se lézarde lorsqu'il s'agit d'aborder la future répartition des moyens financiers aux différents types de mesures, chacun défendant ici ses propres intérêts.

Les aéroports nationaux estiment ainsi, vu leur importance pour le pays, que les contributions devraient leur revenir en priorité, notamment parce que cela permettrait de renforcer sensiblement la position de l'aviation suisse face à la concurrence internationale. Ils jugent que l'aviation commerciale en tant que secteur économique éminemment important, doit être privilégié par rapport à l'aviation de plaisance.

A l'inverse, d'autres (canton Ticino, aéroport de Luagno-Agno, aérodrome d'Ecuvillens) sont d'avis que les petits aérodromes doivent bénéficier en priorité du FSTA. Ces infrastructures, avancent-ils, contribuent de manière importante à l'attrait d'une région, mais ne disposent

pas de mêmes ressources financières que les aéroports nationaux. Un des participants à l'audition appelle à cet égard de ses vœux la création d'un mécanisme de répartition régionale (aéroport de Bâle-Mulhouse). Le canton du Tessin propose en outre de créer une base légale permettant de subventionner les liaisons entre les petits aérodromes et les aérodromes nationaux.

Les aéroports de Zurich et de Bâle-Mulhouse de même que la Swiss International Airports Association ont demandé que les contributions ne soient allouées qu'aux acteurs qui génèrent un bénéfice direct pour la Suisse ou pour l'aviation suisse ou qui font état de liens étroits avec la Suisse.

Les milieux consultés approuvent à une large majorité la clé de répartition des fonds sur les trois types de mesures (50-25-25), décrite dans le message relatif à la modification de l'art. 86, Cst.; hormis quelques voix qui souhaiteraient carrément se passer de clé de répartition. La majorité des avis sont également favorables à la possibilité offerte par le projet de déroger temporairement à la clé de répartition prévue. Certains participants à l'audition craignent que les autorités chargées de l'exécution de la loi ne disposent d'un pouvoir d'appréciation trop important pour décider de la répartition de moyens limités (aéroport de Zurich, aéroport de Lugano, SIAA).

Les représentants de l'aviation générale critiquent le fait que les moyens ne soient pas répartis en proportion de la contribution de l'aviation générale au produit de l'impôt sur les carburants d'aviation.

La Swiss Helicopter Association (SHA) demande que le produit de l'imposition des carburants d'aviation serve à diminuer le tarif des émoluments perçus par l'OFAC, qui a fortement progressé ces dernières années.

Les parties intéressées se félicitent à l'unanimité d'avoir été consultées sur la répartition des moyens, encore que certaines proposent d'élargir la participation, les propositions allant du droit de proposition au droit de codécision.

2.3 Types de mesures envisagées

Au chapitre des mesures environnementales, il a été demandé que l'accent soit mis sur les mesures qui soulagent immédiatement les riverains des aéroports nationaux (canton de Genève). Plusieurs participants à l'audition se sont montrés critiques envers les contributions à la recherche qui devraient à leur avis être financées par les mécanismes déjà mis en place par la Confédération (Aerosuisse, aéroport de Genève, aéroport de Bern-Belp, Association suisse des aérodromes, Association Suisse des Entreprises Aérotechniques).

S'agissant des mesures destinées à protéger le trafic aérien contre les infractions (sûreté), certains milieux consultés sont d'avis que la prévention des actes terroristes et criminels dirigés contre le transport aérien est par définition du ressort de l'Etat et qu'elle devrait de ce fait être entièrement à la charge de ce dernier (aéroport de Bern-Belp, Aerosuisse, SHA, Association suisse des aérodromes, SIAA).

Evoquant la future réglementation relative au financement des services de navigation aérienne, certains participants à l'audition ont exigé que les fonds du FSTA bénéficient à tous les aérodromes régionaux et champs d'aviation et non seulement à certaines catégories d'aérodromes (Centre Patronal, Aerosuisse, Pilatus, aérodrome d'Écuvillens). Par ailleurs, les aéroports nationaux, en particulier, ont demandé qu'un montant suffisant soit réservé aux autres mesures de sûreté, déduction faite des contributions aux mesures en faveur du service de la navigation aérienne. Enfin, des représentants du secteur du transport hélicopté (Rega, SHA, Conférence suisse des directrices et directeurs cantonaux de la santé) ont proposé de créer une base légale pour financer la construction et la rénovation des hélicoptes d'hôpitaux.

Annexe 1 Liste des milieux invités à se prononcer

Associations aéronautiques

- Aerosuisse (organisation faîtière de l'aviation suisse)
- AéCS Aéro-Club de Suisse
- Association Suisse de Droit Aérien et Spatial (ASDA)
- FSVV Fédération suisse de vol à voile
- FSVM Fédération suisse de vol à moteur
- SMF Swiss Microlight Federation
- FSA Fédération suisse d'aérostation
- EAS Experimental Aviation of Switzerland
- Fédération suisse des hélicoptères
- SIAA Swiss International Airport Association
- Association suisse des aérodromes
- ASEA Association Suisse des Entreprises Aérotechniques
- AOPA Switzerland
- BAR Board of Airline Representatives Switzerland
- EBAA Switzerland
- SHA Swiss Helicopter Association
- FSVL Fédération suisse de vol libre

Compagnies aériennes

- Swiss International Air Lines
- easyJet Switzerland
- Helvetic Airways
- Darwin Airline
- Flybaboo
- Hello
- Belair Airlines
- Edelweiss Air
- Swiss Air Ambulance Ltd. (rega)

Aéroports et aérodromes régionaux

- aéroport de Zurich
- aéroport de Genève
- EuroAirport Bâle-Mulhouse-Fribourg
- aéroport de Bern-Belp
- aérodrome de Birrfeld
- aérodrome du Jura
- aérodrome d'Écuvillens
- aérodrome régional Jura-Grenchen
- aérodrome régional Lausanne Blécherette
- aérodrome régional Les Eplatures
- aéroport de Lugano-Agno
- Engadin Airport Samedan
- aérodrome d'Altenrhein
- aéroport de Sion

Entreprises de construction et d'entretien

- Pilatus Flugzeugwerke
- RUAG Aerospace
- SR Technics Switzerland

Service de la navigation aérienne

- MétéoSuisse
- Skyguide

Annexe 2 Liste des participants ayant adressé une prise de position

Cantons

- canton de Genève
- canton Ticino
- Kanton Basel

Associations aéronautiques

- Swiss International Airport Association SIAA
- Aerosuisse/Centre Patronal
- Aéro-Club de Suisse (AéCS)
- Swiss Helicopter Association (SHA)
- FSVV Fédération suisse de vol à voile
- FSVM Fédération suisse de vol à moteur
- ASEA Association Suisse des Entreprises Aérotechniques

Aéroports et aérodromes régionaux

- aéroport de Zurich
- aéroport de Genève
- aéroport de Bern-Belp
- aérodrome d'Écuvillens
- aéroport de Lugano-Agno

Compagnies aériennes

- Rega
- Belair

Service de la navigation aérienne

- MétéoSuisse
- Skyguide

Entreprises de construction et d'entretien

- Pilatus Flugzeugwerke AG

Autres

- Conférence suisse des directrices et directeurs cantonaux de la santé (CDS)
- Marco Riva, à titre personnel