

vorgesehene Revision des Weinstatutes zu verzögern. Wenn Verzögerungen bei der Ausarbeitung entstanden sind, ist dies darauf zurückzuführen, dass die dafür notwendigen technischen Abklärungen mehr Zeit als erwartet beansprucht haben.

2. Die Revision des Weinstatutes ist im Oktober bei den direkt interessierten Kreisen in die Vernehmlassung gegangen.

3. Es ist nach wie vor vorgesehen, dass die Tarifizierung für Rotwein im Fass am 1. Januar 1992 in Kraft tritt.

4. Die Anpassung des Importsystems für Flaschenrotwein und für Weisswein ist für später vorgesehen. Die Erfahrung mit der Liberalisierung der Einfuhr von Rotwein im Fass und die diesbezüglichen definitiven Ergebnisse der Uruguay-Runde sollen dabei berücksichtigt werden. Der genaue Zeitpunkt für die Tarifizierung der Weissweinkontingentierung kann deshalb noch nicht festgelegt werden.

Der Bundesrat weist in diesem Zusammenhang darauf hin, dass die Schweiz mit jedem autonomen Abbau des Grenzschutzes denkbare Konzessionen im Rahmen der Gatt-Verhandlungen aus der Hand gibt.

Präsident: Der Interpellant ist von der Antwort des Bundesrates teilweise befriedigt.

90.634

Interpellation Aubry

Bundesgesetz über die Luftfahrt. Revision

Circulation aérienne. Modification de la loi

Wortlaut der Interpellation vom 22. Juni 1990

1984 hat der Bundesrat das Bundesgesetz über die Luftfahrt geändert und die Zulassung von Ultraleicht-Flugzeugen (UL) verboten. Damals gab es in der Schweiz sieben UL-Konstrukteure, die heute ins Ausland abgewandert sind, weil sie nicht mehr genügend Probeflüge machen konnten und gezwungen waren, sich dafür ins Ausland zu begeben.

Will der Bundesrat nicht auf seinen Entscheid zurückkommen?

Texte de l'interpellation du 22 juin 1990

Le Conseil fédéral avait modifié la loi sur la circulation aérienne en 1984 afin d'interdire l'immatriculation des engins ultralégers motorisés, les ULM. A l'époque, on comptait en Suisse sept constructeurs d'ULM, qui, aujourd'hui ont émigré à l'étranger. La raison en est l'impossibilité de faire des essais suffisants et d'avoir l'obligation de se rendre à l'étranger pour les essais.

Le Conseil fédéral ne veut-il pas revoir sa décision?

Mitunterzeichner – Cosignataires: Antille, Berger, Cevey, Dubois, Friderici Charles, Gros Jean-Michel, Perey, Philipona, Rohrbasser, Savary-Vaud (10)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

En quelques années, le développement industriel des ULM a permis de trouver des technologies tenant compte de la protection de l'environnement. Les moteurs sont silencieux et leur consommation représente moins que celle d'un tracteur.

Jusqu'à ce jour, l'interdiction de participer à un meeting aérien n'a pas permis de faire une démonstration des nouveaux types d'ULM correspondant aux normes de la protection de l'environnement.

D'autre part, on ne peut craindre une multiplication des ULM, l'utilisation de la 3e dimension ne le rendant pas accessible à chacun. Il permettrait cependant un entraînement de pilotes

d'avion à moindres frais, l'épandage agricole sans débordement sur les terrains voisins, une reconnaissance aérienne, etc.

La Suisse est encore le seul pays d'Europe qui n'autorise pas les vols ULM, la RDA les ayant récemment autorisés.

L'interdiction du Conseil fédéral a fait s'exiler les constructeurs et fait perdre l'acquisition de nouvelles technologies correspondant aux normes sur la protection de l'environnement dans le domaine de l'aéronautique.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 12. September 1990

Rapport écrit du Conseil fédéral du 12 septembre 1990

C'est après avoir pris connaissance du résultat des essais réalisés au moyen d'ultralégers (ULM), et assisté à une démonstration pratique de ceux-ci sur l'aérodrome de Berne-Belp, que nous avons décidé, le 4 juillet 1984, de ne pas admettre ce genre d'appareils volants dans l'espace aérien suisse. Après examen des arguments favorables ou défavorables, nous avons estimé que les points négatifs l'emportaient. La volonté d'éviter de faire supporter à l'environnement une atteinte supplémentaire, même faible, a été déterminante dans notre décision.

Peu après celle-ci, un constructeur suisse d'ultralégers a requis l'autorisation d'exécuter des vols d'essais. Soucieux de maintenir, voire de créer des emplois, nous avons décidé, le 2 octobre 1984, que les entreprises suisses de construction d'ULM pourraient être autorisées à effectuer des vols d'essais dans des limites bien précises.

Par la suite, un certain nombre de constructeurs – généralement de petites et moyennes entreprises – ont déposé des requêtes à cet effet. A ce jour, l'Office fédéral de l'aviation civile, compétent en la matière, a délivré une autorisation exceptionnelle à tous ceux qui l'ont requise. Selon les dispositions de cette autorisation, le constructeur est habilité à effectuer, au moyen de ses propres ultralégers et dans un rayon de cinq kilomètres autour des places désignées, des vols techniques d'essais ainsi que des vols de démonstration à l'intention de ses clients. Actuellement, huit entreprises ou particuliers sont titulaires d'une autorisation. Dès lors, la possibilité d'exécuter les vols d'essais nécessaires existe bel et bien depuis longtemps en Suisse. Il n'y a donc pas lieu de craindre que l'acquisition de nouvelles technologies échappe à notre pays.

Notre décision du 4 juillet 1984 est fondée sur les dispositions de l'article 109, lettre c, de la loi fédérale sur la navigation aérienne, qui «autorise le Conseil fédéral à prendre, jusqu'au règlement par la loi, les mesures que commandent: c. l'admission de nouveautés techniques dans le domaine de la navigation aérienne». Cette décision était liée à celle que nous avons prise à la même époque de modifier l'article 3 de l'ordonnance sur la navigation aérienne; cette nouvelle disposition permet de refuser l'immatriculation des avions avec occupants, dont la charge alaire est inférieure à 20 kg/m².

Ainsi, la question du maintien ou de l'abrogation de la réglementation que nous avons adoptée en 1984 devra nécessairement être traitée dans le cadre de la révision partielle, actuellement en cours, de la loi sur la navigation aérienne.

S'agissant des motifs qui ont été déterminants pour interdire les ULM, nous sommes d'avis qu'aucun élément fondamentalement nouveau n'est intervenu depuis lors, aussi bien en ce qui concerne les possibilités d'utilisation des ultralégers mentionnés par l'auteur que le développement technique de ce genre d'appareil. Par conséquent, nous n'avons aucune raison de revenir sur notre décision avant que la révision partielle de la loi sur la navigation aérienne soit terminée.

En revanche, il y aura lieu de réexaminer la question après l'achèvement des travaux de révision.

Präsident: Die Interpellant ist von der Antwort des Bundesrates teilweise befriedigt.

Interpellation Aubry Bundesgesetz über die Luftfahrt. Revision

Interpellation Aubry Circulation aérienne. Modification de la loi

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1991
Année	
Anno	
Band	V
Volume	
Volume	
Session	Wintersession
Session	Session d'hiver
Sessione	Sessione invernale
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	15
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	90.634
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	13.12.1991 - 08:00
Date	
Data	
Seite	2510-2510
Page	
Pagina	
Ref. No	20 020 758

Dieses Dokument wurde digitalisiert durch den Dienst für das Amtliche Bulletin der Bundesversammlung.

Ce document a été numérisé par le Service du Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale.

Questo documento è stato digitalizzato dal Servizio del Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale.