

gang» der Swissair eine Alternative darstellt, wird zu klären sein. Die Swissair wird zur Frage gangbarer Alternativen Stellung nehmen.

6. Der Bundesrat ist gewillt, über den weiteren Verlauf des Projekts Alcazar zu informieren. Sollte Alcazar bis und mit Holdinggesellschaft realisiert werden, hätte das Parlament sich voraussichtlich im Rahmen einer Teilrevision des LFG mit dem Projekt auseinanderzusetzen. Ueber den genauen Zeitpunkt kann heute noch keine präzise Auskunft gegeben werden. Der Bundesrat kann sich der Stossrichtung für zukunftsgerichtete Lösungen, wie sie in der Frage zum Ausdruck kommen, anschliessen.

*Rapport écrit du Conseil fédéral  
du 14 juin 1993*

L'aviation civile internationale subit de profondes mutations. Les progrès du processus de libéralisation et les difficultés économiques actuelles font que la concurrence devient de plus en plus âpre dans le transport aérien. Ainsi, à quelques exceptions près – dont Swissair –, les compagnies d'aviation ont enregistré des déficits considérables en 1991/92. Or, un renversement de tendance n'est pas en vue. Si les compagnies veulent survivre malgré une concurrence acharnée, elles devront se restructurer, c'est-à-dire accroître leurs revenus et réduire leurs coûts.

Une entreprise comme Swissair pâtit en outre de deux inconvénients majeurs: d'une part, elle est encore exclue de l'intégration européenne et des mesures de libéralisation qui en découlent, d'autre part, de nombreux Etats soutiennent financièrement leurs compagnies nationales en leur accordant des subventions directes ou indirectes, procédé qui fausse entièrement la libre concurrence.

Swissair a pu compenser avec un certain succès ces inconvénients grâce à des alliances stratégiques conclues sur les plans tant européen qu'intercontinental, et grâce à un important programme de compression des coûts. Reste à savoir si de telles démarches suffiront à garantir sa survie. Par conséquent, soucieuse d'assurer son avenir, notre compagnie nationale a recherché de nouvelles possibilités de coopération stratégique. Au premier plan figure le projet Alcazar, qui prévoit la fusion des quatre compagnies Swissair, KLM, SAS et Austrian Airlines. Le but est de parvenir à renforcer les positions sur le marché et à obtenir des effets de synergie. Mains experts sont d'avis que seules pourront survivre dans cette situation de concurrence les compagnies qui se limitent à certains créneaux du marché ou qui, par leur importance, dépassent une taille dite critique.

Le DFTCE nous a constamment tenus au courant des projets de Swissair, puis nous avons abordé la question lors de notre séance du 26 mai 1993. Compte tenu de la portée du projet Alcazar sur le plan de la politique générale, du rôle de la Confédération (actionnaire, autorité concédante et organe de surveillance) ainsi que de celui de Swissair, qui bénéficie des droits de trafic négociés par la Confédération sous la forme de 113 accords bilatéraux de trafic aérien, dans lesquels elle figure comme entreprise désignée et donc favorisée, nous avons demandé aux organes dirigeants de Swissair de procéder à de nouvelles démarches. Ces renseignements doivent nous parvenir dans le meilleur délai; une réponse est attendue avant les vacances d'été 1993.

Nous sommes conscients que le 80 pour cent des actions de la compagnie se trouve en mains privées et que les organes dirigeants de Swissair doivent agir selon les principes d'une saine gestion; pour cela, ils doivent disposer d'une certaine marge de manoeuvre. Nous n'ignorons pas non plus que le contexte structurel de l'ordre économique, ainsi que la tendance politique actuelle – libéralisation, déréglementation, privatisation et revitalisation – sont des éléments qui limitent l'influence de l'Etat et ses possibilités d'intervention.

Nous répondons aux différentes questions comme il suit:

1. Au mois de janvier de cette année, nous avons demandé à l'Office fédéral de l'aviation civile de mener les négociations visant à conclure un accord de trafic aérien avec la CE. Nous entendons par là créer les conditions-cadres optimales en vue d'améliorer la compétitivité de Swissair. Un premier résultat a

été obtenu, puisque le Conseil des ministres de la CE a, le 7 juin 1993, chargé la Commission d'élaborer le mandat de négociations. L'avenir de Swissair ne dépend pas seulement des conditions générales de la politique aéronautique, mais aussi des besoins du marché et des réactions de la concurrence.

2. Nous sommes d'avis qu'un renforcement de la compétitivité constitue le moyen adéquat pour aider Swissair et pour maintenir, voire développer le plus possible son domaine de l'emploi. Si l'on veut améliorer la compétitivité des compagnies suisses, il importe d'abord de faire en sorte que notre pays participe sans tarder au processus de libéralisation du transport aérien européen.

3. L'article 103 de la loi sur la navigation aérienne (LNA) stipule que les statuts de Swissair sont soumis à l'approbation du Conseil fédéral. Quant à la question de savoir si et dans quelle mesure le projet Alcazar présuppose une modification de ladite loi, on ne pourra y répondre avec certitude que lorsque les résultats des négociations seront connus.

4. Il est indéniable qu'à la suite du refus de l'Accord sur l'EEE les conditions générales déterminant l'avenir de Swissair sont moins bonnes que celles dont bénéficient les autres compagnies de la CE (différents paquets de mesures communautaires de libéralisation). Cela signifie que les entreprises concernées seront dorénavant à même de travailler dans des conditions de concurrence identiques, tout en devant toutefois se soumettre à la surveillance d'une autorité supérieure.

Dès lors, nous avons l'intention de signer un accord sur le transport aérien avec la CE, ce qui permettrait d'améliorer aussi rapidement que possible la situation de Swissair.

5. Nous avons demandé à cette dernière de faire appel à un conseiller d'entreprise indépendant et expérimenté, afin qu'elle soit à même de nous présenter d'autres options que le projet Alcazar. La course en solitaire est-elle une réelle solution? La réponse demande des éclaircissements. Swissair se déterminera encore de manière détaillée sur d'autres éventualités.

6. Nous tenons à informer le Parlement sur les modalités du projet Alcazar et sur son développement. Si ce projet devait aller jusqu'à la création d'un holding, le Parlement devrait se pencher sur la question dans le contexte d'une révision partielle de la LNA. Il est cependant prématuré de préconiser une date. Par ailleurs, nous adhérons aux considérations telles qu'elles sont formulées à la fin de l'interpellation.

93.3255

**Dringliche Interpellation Oehler  
Situation und Zukunft der Swissair  
Interpellation urgente Oehler  
Situation actuelle et avenir de Swissair**

*Wortlaut der Interpellation vom 1. Juni 1993*

Im Zusammenhang mit den Diskussionen um die Zukunft der Swissair hat die schweizerische Luftfahrtpolitik eine besondere Bedeutung. Zum einen schafft sie die Grundlagen für die Stellung der Schweiz im internationalen Luftverkehr, zum anderen bietet diese Luftfahrtpolitik zusammen mit ihren gesetzlichen Bestimmungen auch die Grundlagen für die Geschäftstätigkeit der Swissair. Nicht zuletzt wegen des ablehnenden Entscheides vom 6. Dezember 1992 zum EWR-Vertrag ist die Bewältigung der Zukunftsprobleme in einer veränderten europäischen wie globalen Umwelt für die Swissair kurzfristig zu einer eigentlichen Ueberlebensfrage geworden.

Ich frage den Bundesrat:

1. wie er die Swissair zu unterstützen gedenkt, so dass sie die Zukunft erfolgreich bewältigen kann;

2. wie er es mit seinen Deregulierungsvorhaben in Uebereinstimmung zu bringen versucht, dass die öffentliche Hand die wirtschaftliche Zukunft wesentlich mitbestimmen will, obwohl die öffentliche Hand nur gerade eine Minderheitsbeteiligung am Unternehmen besitzt;

3. warum er vorgibt, über die Pläne der Swissair nicht informiert gewesen zu sein, obwohl der Bund und die öffentliche Hand im weitesten Sinn personell übermässig stark im Verwaltungsrat vertreten sind, derweil

– hohe Bundesbeamte und auch Vertreter der Swissair öffentlich darlegten, dass der Bundesrat immer informiert worden ist; und

– auch die Landesregierung davon ausgehen muss, dass Diskussionen über die Zukunftsgestaltung eines weltweit tätigen Luftfahrtunternehmens aus verschiedenen Gründen nicht in aller Öffentlichkeit geführt werden können;

4. wie er im Falle der Swissair die Kompetenzverwischung und die Diskrepanz zwischen Politik und Wirtschaft auszuräumen versucht, falls dies überhaupt möglich ist;

5. wie er nach seinen Verlautbarungen seinen Teil der Verantwortung für eine abgesicherte Zukunft der Swissair – diese allein, kooperierend oder fusioniert – zu übernehmen gedenkt und was er zu tun beabsichtigt, um vor diesem Hintergrund die Arbeitsplätze in der Schweiz optimal abzusichern;

6. welche Auffassung er selber über die Zukunft der Swissair im speziellen und einer europäischen Luftfahrtpolitik im allgemeinen hat;

7. ob er sich vorstellen kann, dass die Swissair mit einem europäischen und zusätzlich mit einem aussereuropäischen Luftfahrtunternehmen – beispielsweise mit einem amerikanischen, chinesischen oder japanischen – vorerst kooperiert und dann unter Aufgabe der Selbständigkeit fusioniert.

#### *Texte de l'interpellation du 1er juin 1993*

La politique suisse du transport aérien revêt une importance particulière dans la contexte des discussions sur l'avenir de Swissair. En effet, elle établit les bases définissant la position de la Suisse dans le transport aérien international et, par ailleurs, elle constitue, avec les dispositions légales qui la sous-tendent, les fondements de l'activité commerciale de Swissair. Le non à l'Accord sur l'EEE prononcé par le peuple suisse le 6 décembre 1992 a sensiblement aggravé les problèmes auxquels se heurte Swissair qui, face à un contexte européen et mondial en pleine mutation, doit trouver des solutions à court terme pour assurer sa survie.

Je pose donc les questions suivantes au Conseil fédéral:

1. Comment compte-t-il soutenir Swissair afin que l'avenir de cette dernière soit assuré?

2. Comment entend-il, à la fois, déréglementer le transport aérien et faire en sorte que les pouvoirs publics puissent codéterminer l'avenir économique de Swissair, alors qu'ils ne détiennent qu'une participation minoritaire dans la compagnie?

3. Pourquoi prétend-il ne pas avoir été informé des projets de Swissair bien que la Confédération et les pouvoirs publics au sens le plus large soient fortement représentés au conseil d'administration de Swissair:

– d'une part, de hauts fonctionnaires de la Confédération et des représentants de Swissair ont déclaré publiquement que le Conseil fédéral a toujours été informé, et

– d'autre part, le gouvernement doit, lui aussi, partir du principe que les discussions sur l'avenir d'une entreprise de transport aérien opérant dans le monde entier ne peuvent, pour diverses raisons, pas être rendues publiques?

4. Que fait-il, dans le cas de Swissair, pour tenter de délimiter les compétences et de concilier les impératifs politiques et économiques, dans la mesure où cela s'avère réalisable?

5. Comment compte-t-il, après ses déclarations, assumer sa part de responsabilité pour assurer l'avenir de Swissair, que celle-ci fasse cavalier seul, qu'elle coopère ou qu'elle fusionne, et qu'entend-il faire, face à cette situation, pour assurer de façon optimale les emplois en Suisse?

6. Quelle est sa propre opinion concernant l'avenir de Swissair, en particulier, et la politique européenne du transport aérien, en général?

7. Peut-il concevoir que Swissair commence par coopérer avec un transporteur européen, puis, en plus, avec un partenaire non européen – par exemple avec une compagnie américaine, chinoise ou japonaise –, pour finir par fusionner et renoncer ainsi à son indépendance?

*Mitunterzeichner – Cosignataires:* Keine – Aucun

#### *Schriftliche Begründung – Développement par écrit*

Der Urheber verzichtet auf eine Begründung und wünscht eine schriftliche Antwort.

#### *Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 14. Juni 1993*

##### *Rapport écrit du Conseil fédéral du 14 juin 1993*

Die internationale Zivilluftfahrt befindet sich im Umbruch. Der Wettbewerbsdruck wird im Zeichen der fortschreitenden Liberalisierung und der aktuellen konjunkturellen Schwierigkeiten zunehmend härter. Illustrativ hierfür ist die Tatsache, dass die Luftfahrtgesellschaften 1991/92 – von wenigen Ausnahmen abgesehen, die Swissair gehört zu diesen Ausnahmen – grosse Defizite einflogen. Eine Trendwende ist zurzeit nicht abzusehen. Um in diesem Wettbewerb bestehen zu können, müssen sich die Fluggesellschaften restrukturieren, d. h., die Erträge steigern, die Kosten senken.

Für Gesellschaften wie die Swissair kommt erschwerend hinzu, dass zahlreiche Staaten ihre nationalen Fluggesellschaften mittels direkter oder indirekter Subventionen stützen, was den freien Wettbewerb massiv verfälscht. Dazu kommt, dass die Swissair von der europäischen Integration und vom damit verbundenen Liberalisierungsprozess einstweilen noch ausgeschlossen ist.

Mittels strategischer Allianzen auf europäischer und interkontinentaler Ebene sowie harter Kostensenkungsprogramme hat die Swissair diese Negativeffekte recht erfolgreich auffangen können. Es stellt sich indes die Frage, ob dies genügt, um auch in Zukunft bestehen zu können. Die Swissair hat deshalb nach neuen strategischen Kooperationsmöglichkeiten gesucht, um ihr langfristiges Ueberleben zu sichern. Im Vordergrund steht das Projekt Alcazar, welches den Zusammenschluss der vier Fluggesellschaften Swissair, KLM, SAS und Austrian Airlines vorsieht, um eine stärkere Marktposition zu erreichen und Synergien zu ermöglichen. Verschiedene Experten vertreten die Auffassung, dass im Wettbewerb künftig nur noch bestehen kann, wer sich entweder auf Marktnischen beschränkt oder von der Grösse her ein kritisches Mass übersteigt.

Nachdem der Bundesrat laufend durch das EVED informiert worden ist, hat er an seiner Sitzung vom 26. Mai 1993 eine Aussprache geführt. Im Lichte der staatspolitischen Dimension des Projekts Alcazar, der Rolle des Bundes als Aktionär, als Konzessions- und Aufsichtsbehörde und der Rolle der Swissair, die gestützt auf 113 bilaterale Luftverkehrsabkommen als bezeichnetes und somit bevorzugtes Unternehmen die vom Bund ausgehandelten Verkehrsrechte beanspruchen kann, hat der Bundesrat die verantwortlichen Unternehmungsorgane der Swissair um weitere Abklärungen gebeten und darum, die entsprechenden Informationen innert nützlicher Frist zu liefern. Es wird erwartet, dass diese Angaben noch vor der Sommerpause 1993 geliefert werden.

Der Bundesrat ist sich bewusst, dass die Aktien der Swissair zu rund 80 Prozent in privaten Händen sind, die Swissair-Organen nach unternehmerischen Grundsätzen handeln müssen und sie hierfür den notwendigen Freiraum benötigen. Er erkennt auch nicht den ordnungspolitischen Rahmen einer freiheitlichen Wirtschaftsordnung sowie den politischen Trend zu Liberalisierung, Deregulierung, Privatisierung und Revitalisierung, Elemente, welche staatlicher Einflussnahme und staatlichen Interventionen Grenzen setzen.

Der Bundesrat beantwortet die einzelnen Fragen wie folgt:

1. Es gibt viele Möglichkeiten, die Swissair zu unterstützen. Eine der wichtigsten liegt darin, das dichte Netz von Verkehrsrechten, gebildet durch 113 bilaterale Luftverkehrsabkommen, weiter auszubauen. Auch das geplante Luftverkehrsab-

kommen zwischen der Schweiz und der EG ist in diesem Lichte zu sehen. Schliesslich dürfte auch das revidierte Luftfahrtgesetz, welches sich noch im Differenzbereinigungsverfahren befindet, der Swissair helfen, die Zukunft erfolgreich zu bewältigen.

2. Als oberste Konzessionsbehörde kann es dem Bundesrat nicht gleichgültig sein, wie die Swissair ihre Aufgaben als gemischtwirtschaftliches Unternehmen zur Sicherstellung des Luftverkehrsanschlusses der Schweiz wahrnimmt. Das Projekt Alcazar hat zweifelsohne eine politische Dimension.

3. Der Bundesrat wurde laufend durch die Swissair sowie durch die Vertreter des Bundes im Verwaltungsrat der Swissair informiert. Dies schliesst kritische Fragen im gegebenen Zeitpunkt nicht aus.

4. Der Bundesrat beabsichtigt, die schweizerische Luftfahrt an den europäischen Liberalisierungsmassnahmen teilhaben zu lassen. Trotzdem wird das staatliche Interesse an der Sicherstellung eines genügenden Luftverkehrsangebots weiter bestehen bleiben. Auch wenn sich die Politik vermehrt aus der Wirtschaft zurückzieht und damit die Verflechtung von Wirtschaft und Politik kleiner wird, bleibt in Fällen wie diesem ein politisches Interesse bestehen.

Die wesentlichen luftverkehrspolitischen Ziele des Bundes müssen weiterhin gewährleistet werden können, auch wenn im Zuge der Liberalisierung der staatliche Einfluss abgebaut wird. Allfällige Konflikte zwischen unternehmerischen Anliegen und öffentlichen Interessen sind möglichst frühzeitig zu erkennen und auszudiskutieren.

5. Der Bundesrat ist gewillt, die Swissair mittels günstiger Rahmenbedingungen zu unterstützen und ihr nach Möglichkeit den Zugang zu den Märkten zu öffnen und zu erleichtern. Dies liegt ohne Zweifel auch im Interesse der Arbeitsplatzsicherung.

6. Die Zukunft der Swissair liegt dem Bundesrat am Herzen; er hat darum die Swissair ersucht, ihn unter Beizug eines unternehmerisch erfahrenen und aussenstehenden Experten über mögliche Alternativen zum Projekt Alcazar zu informieren. Der Bundesrat kann seine Auffassung über die Zukunft der Swissair nicht abschliessend beurteilen, bevor er die Antworten der Swissair erhalten hat.

Die Auffassung des Bundesrates über die zukünftige europäische Luftverkehrspolitik spiegeln sich wider in den gegenwärtigen Bestrebungen der Schweiz, mit der Europäischen Gemeinschaft möglichst bald ein Luftverkehrsabkommen abzuschliessen zu können. Seit dem 7. Juni 1993 sind wir diesem Ziel ein Stück näher gerückt: Die EG-Verkehrsminister haben an diesem Tag die EG-Kommission beauftragt, dem Rat für die nächste Sitzung (28. September 1993) einen Entwurf für Verhandlungsrichtlinien zum Entscheid vorzulegen. Im Fall seiner Zustimmung können dann die formellen Verhandlungen beginnen. Um die formellen Verhandlungen kurz zu halten, müssen sie in den laufenden technischen Vorgesprächen gut vorbereitet werden. Dabei werden auch rechtlich-institutionelle Fragen, die sich aus dem Abseitsstehen vom EWR ergeben, zu behandeln sein, namentlich im Bereich der Ueberwachung der einheitlichen Wettbewerbsregeln.

7. Es ist Aufgabe der Unternehmungsorgane, sich Gedanken über mögliche Kooperationen und Fusionen zu machen. Der Bundesrat würde allfällige Vorschläge auf deren Verträglichkeit mit dem öffentlichen Interesse prüfen.

Es ist kaum Sache des Bundesrates, der Swissair Kooperationspartner vorzuschlagen. Die Swissair sucht mögliche Partner, die eine ähnliche Unternehmensgrösse, einen ähnlichen Qualitätsstandard und andere ähnliche Rahmenbedingungen aufweisen.

93.3257

## **Dringliche Interpellation der Fraktion der Schweizerischen Volkspartei Situation und Zukunft der Swissair**

### **Interpellation urgente du groupe de l'Union démocratique du centre Situation actuelle et avenir de Swissair**

*Wortlaut der Interpellation vom 1. Juni 1993*

Die Swissair soll nach aktuellen Informationen bis Ende Juni über ein Zusammengehen mit den Fluggesellschaften KLM, SAS und Austrian Airlines beschliessen. Es ist eine Fusion geplant, aus der ein neues Unternehmen mit Sitz in den Niederlanden hervorgehen wird. In diesem Zusammenhang wird der Firmenname Swissair verschwinden, und die schweizerische Fluggesellschaft wird im neugeschaffenen Unternehmen aufgehen. Daraus ergeben sich weitreichende wirtschaftliche, staatspolitische, aussenpolitische und luftfahrtpolitische Konsequenzen. Unter anderem muss in der Schweiz durch die Fusion mit einem Arbeitsplatzverlust von bis zu 10 000 Personen gerechnet werden.

Der Bundesrat wird darum dringend gebeten, folgende Fragen zu beantworten:

1. Ist der Bundesrat nicht auch der Meinung, dass ein Verlust des Markenzeichens Swissair dem Ansehen und dem Bekanntheitsgrad der Schweiz im Ausland schaden würde?
2. Ist der Bundesrat im Zusammenhang mit der Fusion über mögliche Entlassungen von bis zu 10 000 Personen in der Schweiz informiert worden, oder hat er Kenntnis über entsprechende Pläne?
3. Rechnet der Bundesrat damit, dass nach einer Fusion die bestehenden Landrechte und bilateralen Luftfahrtabkommen mit dem Ausland bestehen bleiben?
4. Ist der Bundesrat der Meinung, dass der Personen- und Güterverkehr mit dem Ausland in der Luft auch ohne Swissair im heutigen Ausmasse aufrechterhalten werden kann?
5. Hält der Bundesrat eine eigenständige schweizerische Luftfahrtpolitik auch ohne die Swissair für möglich und praktikabel?
6. Wie beurteilt der Bundesrat die rechtliche Situation einer Fusion aus schweizerischer Sicht?
7. Sind Gesetzesänderungen nötig?
8. Sieht der Bundesrat Möglichkeiten, die Rahmenbedingungen für die Konkurrenzfähigkeit des Zivilluftfahrt-Standortes Schweiz – insbesondere im Bereich der beiden internationalen Flughäfen – zu verbessern?
9. Welche Schritte gedenkt der Bundesrat konkret einzuleiten?

*Texte de l'interpellation du 1er juin 1993*

D'après les informations dont on dispose, Swissair devrait décider, d'ici à la fin juin, d'une éventuelle fusion avec les compagnies KLM, SAS et AUA. Le projet de fusion prévoit la création d'une nouvelle entreprise qui aura son siège aux Pays-Bas. Dans la foulée, la raison sociale de Swissair disparaîtra, la compagnie helvétique étant absorbée par la nouvelle entreprise. Mais ce projet aura aussi de lourdes conséquences économiques et des retombées non négligeables sur la politique intérieure et extérieure de la Suisse ainsi que sur la politique du transport aérien. Parmi celles-ci, relevons la perte de quelque 10 000 emplois que le projet risque d'entraîner en Suisse. Le Conseil fédéral est donc prié de répondre aux questions suivantes:

1. N'est-il pas aussi d'avis que la perte du label Swissair serait préjudiciable à l'image et au rayonnement de la Suisse à l'étranger?
2. A-t-il été informé de ce qu'une fusion éventuelle risque d'entraîner le licenciement de quelque 10 000 personnes en Suisse ou a-t-il connaissance de projets à ce propos?

## **Dringliche Interpellation Oehler Situation und Zukunft der Swissair**

### **Interpellation urgente Oehler Situation actuelle et avenir de Swissair**

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1993
Année	
Anno	
Band	III
Volume	
Volume	
Session	Sommersession
Session	Session d'été
Sessione	Sessione estiva
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	13
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	93.3255
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	16.06.1993 - 15:00
Date	
Data	
Seite	1266-1268
Page	
Pagina	
Ref. No	20 022 841

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.