

luppo e le difficoltà economiche attuali inaspriscono la concorrenza nel campo dei trasporti aerei. Le compagnie aeree, salvo qualche rara eccezione tra cui la Swissair, hanno fatto registrare nel biennio 1991/92 disavanzi considerevoli. Per di più, non si prevede un'inversione di tendenza nel prossimo futuro. Per poter sopravvivere nonostante l'aspra concorrenza, le compagnie aeree dovranno subire ristrutturazioni, ossia aumentare gli utili e ridurre i costi.

Per un'impresa come la Swissair, vi sono due inconvenienti principali: da un lato, numerosi Stati finanziano le loro compagnie di bandiera, versando loro sovvenzioni dirette o indirette e falsando considerevolmente la libera concorrenza, dall'altro, la Swissair è tuttora esclusa dal processo d'integrazione europea e dai provvedimenti di liberalizzazione ad esso connessi. Grazie ad alleanze strategiche concluse su scala europea e intercontinentale nonché ad un severo programma di compressione dei costi, la Swissair ha potuto compensare con un certo successo tali inconvenienti. tuttavia, c'è da chiedersi se le misure adottate finora saranno sufficienti a garantire la sopravvivenza della compagnia. Per questo motivo, la Swissair ha cercato nuove possibilità di cooperazione strategica per assicurarsi un futuro. In primo piano figura il progetto Alcazar, che prevede la fusione tra le quattro compagnie aeree Swissair, KLM, SAS e Austrian Airlines e mira ad ottenere un rafforzamento delle posizioni sul mercato e a creare sinergie. Numerosi esperti sono concordi nell'affermare che, vista la situazione concorrenziale, potranno sopravvivere solo le compagnie che limitano la loro attività a settori specifici del mercato o la cui dimensione è superiore alla cosiddetta massa critica.

Dopo essere stato informato costantemente dal DFTCE, il Consiglio federale ha discusso la questione nella seduta del 26 maggio 1993. Tenuto conto della dimensione politica del progetto Alcazar, del ruolo della Confederazione in veste di azionista, autorità di vigilanza e autorità di concessione nonché del ruolo della Swissair che può avvalersi dei diritti di traffico negoziati dalla Confederazione sotto forma di 113 accordi bilaterali, nei quali figura quale impresa designata, quindi privilegiata, il Consiglio federale ha chiesto alla direzione della Swissair di esaminare nuove soluzioni. Le informazioni dovranno pervenirgli in tempo utile. Si prevede una risposta in merito prima delle vacanze estive.

Il Consiglio federale è cosciente del fatto che circa l'80 per cento delle azioni della compagnia è in mano a privati e che la direzione della Swissair deve agire secondo i principi di una sana gestione. Pertanto, deve disporre di un certo margine di manovra. Inoltre, il Consiglio federale è consapevole che il contesto strutturale dell'ordine economico nonché la tendenza politica verso la liberalizzazione, la deregolamentazione, la privatizzazione e la rivalizzazione sono fattori che limitano l'influsso dello Stato e le sue possibilità di intervento.

Il Consiglio federale risponde alle singole domande come segue:

1. Il Consiglio federale è cosciente dell'importanza della Swissair per in nostro Paese. Per questo motivo segue con molto interesse i progetti della nostra compagnia di bandiera e le ha richiesto informazioni supplementari prima dell'apertura dei negoziati ufficiali con le compagnie aeree KLM, SAS e AUA.

2. E' compito della Swissair delineare alcune opzioni al progetto. Dal canto suo, il Consiglio federale l'ha incaricata di presentare tali opzioni facendo capo ad un consulente aziendale indipendente e sperimentato nonché di stendere un rapporto relativo alle conseguenze presumibili del progetto sulla posizione della Svizzera nella compagnia dell'aviazione civile internazionale, sulla redditività della compagnia, sulla situazione occupazionale, sulle diverse regioni del nostro Paese nonché sul diritto in vigore nel campo del traffico aereo e sulla sede della futura società.

3.-6. Il Consiglio federale non vede alcun motivo di modificare la sua politica dei trasporti assicurando i collegamenti con le zone periferiche del nostro Paese grazie ai mezzi di trasporto pubblici. Anche in futuro sarà necessario ridistribuire il traffico aereo europeo ed intercontinentale dagli aeroporti principali verso gli aerodromi regionali. Gli aerei di piccola capienza verranno utilizzati, come è stato fatto finora, per i collegamenti

tra le regioni periferiche e i grandi centri situati in Svizzera o all'estero. Il Consiglio federale è cosciente dell'importanza del collegamento tra il Cantone Ticino e la rete internazionale e concorda con l'interpellante sul fatto che il Cantone Ticino funge da punto d'incontro culturale.

7.-9. I partner al progetto Alcazar attribuiscono grande importanza al collegamento tra regioni periferiche e grandi centri. Come la Svizzera, anche i Paesi Bassi, la Danimarca, la Norvegia, la Svezia e l'Austria dispongono di compagnie aeree regionali che collegano gli aerodromi regionali ai grandi aeroporti nazionali, che costituiscono una piattaforma sia per i voli interni sia per quelli internazionali. Il traffico aereo regionale è un elemento importante della vita sociale e dell'economia. In base alle indicazioni fornite dalla Swissair, il progetto Alcazar non modificherà in modo considerevole i compiti e le funzioni della Crossair, che continuerà ad assicurare il collegamento con gli aerodromi regionali di Lugano-Agno a Berna.

93.3266

Dringliche Interpellation der sozialdemokratischen Fraktion Situation und Zukunft der Swissair

Interpellation urgente du groupe socialiste Situation actuelle et avenir de Swissair

Wortlaut der Interpellation vom 2. Juni 1993

Die Bekanntmachung eines vorgesehenen Zusammenschlusses der Swissair mit der KLM, SAS und AUA (Projekt Alcazar) hat verschiedene Fragen sowohl bezüglich des eigentlichen Fusionsprojektes wie auch bezüglich der Politik des Bundesrates aufgeworfen.

Die informierte Oeffentlichkeit war überrascht, dass der Bundesrat, welcher aufgrund einer Vertretung in den höchsten Swissair-Organen über sämtliche Fusionsabsichten informiert war oder sich zumindest hätte informieren können, nach der Bekanntgabe des Alcazar-Projektes derart «erstaunt» und «fragend» reagiert hat.

In der Beantwortung einer Interpellation Vollmer (91.3412; AB 1992 N 647) im Zusammenhang mit personalrechtlichen Problemen unterstrich der Bundesrat noch im Februar 1992, dass die Swissair ein mehrheitlich privates Unternehmen sei, das den nötigen unternehmerischen Spielraum besitzen müsse, um die Eigenwirtschaftlichkeit bewahren zu können. Eine sozial- und staatspolitische Miterantwortung wie auch ein entsprechender Wille zur Einflussnahme wurden vom Bundesrat explizit abgelehnt.

Im Zusammenhang mit verkehrspolitischen Vorlagen (zum Beispiel bei der Revision des Luftfahrtgesetzes) hat der Bundesrat verschiedentlich darauf hingewiesen, dass er die Entwicklung zu einem vermehrt nur an sogenannten Marktgesetzen orientierten und «deregulierten» Luftverkehr nicht für staats-, regional-, verkehrs- und sozialpolitisch fragwürdig hält.

Wir bitten den Bundesrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Wie begründet der Bundesrat seine plötzlichen Interventionen, nachdem die Fusionspläne in der Presse bekannt geworden sind? War er durch seine Vertretung im Verwaltungsrat nicht längst über die vorgesehenen Fusions Schritte informiert, und hätte er in den Swissair-Organen nicht allenfalls andere Positionen rechtzeitig vertreten können?

2. Ist der Bundesrat der Meinung, dass es angesichts der Deregulierung des weltweiten Luftverkehrs und angesichts des verschärften Wettbewerbsdruckes in Europa prinzipiell andere Zukunftsstrategien als Zusammenschlüsse mit anderen Gesellschaften gibt, oder möchte der Bundesrat allen Ernstes

eine Alleingangspolitik vertreten? SÄhe der Bundesrat allenfalls andere Fusionspartner als diejenigen im Alcazar-Projekt?

3. Welche Auswirkungen ergeben sich für die heutige und zukünftige Stellung der Swissair (auch im Zusammenhang mit der Position der Swissair in den Fusionsverhandlungen mit anderen Airlines) aus dem Abseitsstehen der Schweiz im EWR?

4. Ist der Bundesrat bereit, über seine Einflussmöglichkeiten in den Fusionsprojekten die Interessen der in der Schweiz Beschäftigten vollumfänglich wahrzunehmen?

Wirken sich allenfalls die in der Schweiz bescheideneren Sozial- und Mitwirkungsrechte der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer (zum Beispiel ein bescheidener Kündigungsschutz) negativ auf die mögliche Zukunft des Standortes Schweiz aus, indem die Gefahr eines Arbeitsplatzabbaus beim Fusionsprojekt Alcazar in unserem Land grösser sein könnte? Ist der Bundesrat bereit, über seine Vertreter im Verwaltungsrat – für den Fall eines unumgänglichen Stellenabbaus – sich für einen fortschrittlichen Sozialplan einzusetzen?

5. Kann der Bundesrat gewährleisten respektive darauf Einfluss nehmen, dass bei allenfalls sich aufdrängenden Fusionen die Substanz der Swissair nicht durch das (der Aufgabe nicht voll gewachsene) Management leichtfertig «verschertelt» wird? Das Grundlagenpapier über das Projekt Alcazar sieht die Gründung einer Managementgesellschaft vor. Dieser Gesellschaft, an der die Swissair nur mit 30 Prozent beteiligt sein soll, wird die gesamte Geschäftsführung der vier fusionierenden Fluggesellschaften übertragen. Ist der Bundesrat nicht auch der Meinung, dass dieses Vorgehen eine Verletzung von Artikel 103 des Luftfahrtgesetzes darstellt? Ist der Bundesrat damit einverstanden, dass die Managementgesellschaft über alle Aktiven der vier fusionierenden Gesellschaften verfügen kann, auch wenn diese Aktiven formell noch im Besitz der einzelnen Luftfahrtgesellschaften sind?

Texte de l'interpellation du 2 juin 1993

L'annonce d'un projet de fusion de Swissair avec KLM, SAS et AUA (projet Alcazar) a soulevé diverses questions qui touchent tant le projet de fusion proprement dit que la politique du Conseil fédéral.

Le public averti a été surpris des réactions du Conseil fédéral, qui a fait preuve de tant d'étonnement et de scepticisme au lendemain de la publication du projet Alcazar; étant représenté au sein des organes suprêmes de Swissair, le gouvernement était pourtant informé de toutes les intentions concernant une fusion éventuelle, ou, du moins, il aurait pu s'en informer.

En réponse à l'interpellation Vollmer (91.3412; BO 1992 N 647) relative aux droits du personnel, le Conseil fédéral avait encore souligné, le 12 février 1992, que Swissair est une entreprise essentiellement privée «qui, en matière de gestion, doit disposer d'une marge de manoeuvre lui permettant d'assurer sa rentabilité propre». Le Conseil fédéral avait explicitement rejeté toute coresponsabilité sociale et politique, de même que toute volonté d'exercer une influence dans ce sens sur la compagnie.

En rapport avec des projets relevant de la politique des transports (notamment lors de la révision de la loi sur la navigation aérienne), le Conseil fédéral a déclaré à plusieurs reprises que, de son point de vue, l'évolution vers une déréglementation croissante du trafic aérien – ce dernier étant de plus en plus axé sur les lois du marché – n'est préoccupante ni sous l'angle de la politique intérieure, régionale et sociale, ni sous celui de la politique des transports.

Nous prions le Conseil fédéral de répondre aux questions suivantes:

1. Comment justifie-t-il ses interventions soudaines au lendemain de la publication du projet de fusion dans la presse? Etant représenté au conseil d'administration de Swissair, n'était-il pas informé depuis longtemps des étapes prévues de cette fusion, et, le cas échéant, n'aurait-il pas pu défendre d'autres positions dans les organes de Swissair, lorsqu'il en était encore temps?

2. Le Conseil fédéral juge-t-il que, face à la déréglementation qui touche les transports aériens à l'échelle mondiale et au

renforcement de la concurrence en Europe, il existe en principe d'autres stratégies d'avenir que des fusions avec d'autres compagnies, ou le Conseil fédéral soutient-il vraiment l'option de la voie solitaire? Le cas échéant, le Conseil fédéral verrait-il d'autres partenaires que ceux du projet Alcazar?

3. Quel est l'impact, pour la situation actuelle et l'avenir de Swissair, de la non-participation de la Suisse à l'EEE (en rapport aussi avec la position de Swissair dans les négociations engagées avec d'autres transporteurs au sujet d'une fusion éventuelle)?

4. Le Conseil fédéral est-il prêt à défendre pleinement les intérêts des personnes employées en Suisse, en exerçant son pouvoir d'influence dans le cadre des projets de fusion?

Se pourrait-il que, du fait que les droits sociaux et les droits de participation des travailleurs sont moins développés en Suisse (faible protection contre les licenciements), l'avenir de la Suisse en tant que pôle économique soit affecté, en ce sens que le risque de suppressions d'emplois dans le cadre du projet Alcazar serait plus élevé dans notre pays? Le Conseil fédéral est-il prêt, si des suppressions d'emplois devaient s'avérer inévitables, à s'engager, par le biais de ses représentants au conseil d'administration, en faveur d'un plan social progressiste?

5. Le Conseil fédéral peut-il garantir que, si des fusions devaient se révéler indispensables, la substance de Swissair ne sera pas «désagrégée» en toute insouciance par des responsables (quelque peu dépassés par l'ampleur de la tâche); ou peut-il, du moins, exercer une influence pour éviter ces conséquences? Le document de base concernant le projet Alcazar prévoit la création d'une société de gestion. Cette société, dans laquelle Swissair ne détiendra que 30 pour cent du capital, se verra confier toute la gestion des quatre compagnies ayant l'intention de fusionner. Le Conseil fédéral n'estime-t-il pas aussi que ce procédé viole l'article 103 de la loi sur la navigation aérienne? Le Conseil fédéral accepte-t-il que ladite société de gestion puisse disposer de tous les actifs des quatre compagnies concernées, même si, formellement, ces actifs sont encore la propriété des différentes compagnies?

Sprecher – Porte-parole: Vollmer

Schriftliche Begründung

Die Urheber verzichten auf eine Begründung und wünschen eine schriftliche Antwort.

Développement par écrit

Les auteurs renoncent au développement et demandent une réponse écrite.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 14. Juni 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 Vorder-

grund 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 verkennt 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. Der Bundesrat ist von der Swissair wie auch durch seine Vertreter im Verwaltungsrat laufend informiert worden. Die exploratorischen Gespräche zwischen den vier involvierten Fluggesellschaften, bei denen auch Fusionsüberlegungen angestellt wurden, stehen vor dem Abschluss. Die Aufnahme von formellen Verhandlungen steht zur Diskussion. Damit hielt der Bundesrat den Zeitpunkt für gekommen, die Swissair um zusätzliche Informationen zu ersuchen, die er für seine Meinungsbildung benötigt.

2. Der gegenwärtige Luftverkehrsmarkt steckt den Rahmen ab, innerhalb dessen die Swissair ihre Position festigen muss. Dieser Wettbewerb bedeutet für Westeuropa, dass die Fluggesellschaften im Binnenmarkt bzw. im EWR unter gleichen Wettbewerbsbedingungen arbeiten können, sich aber einer übergeordneten Ueberwachung zu unterziehen haben.

Der Bundesrat hat die Swissair ersucht, ihm – unter Beizug eines unternehmerisch erfahrenen und aussenstehenden Experten – neben dem Projekt Alcazar andere Alternativen vorzulegen. Es ist notwendig, vor wichtigen Entscheiden sich über mögliche Optionen einen Ueberblick zu verschaffen. Es ist indes nicht Aufgabe des Bundesrates, die Unternehmenspolitik der Swissair zu bestimmen oder selber alternative Strategien für deren Zukunft auszuarbeiten.

3. Die Ablehnung des EWR-Beitritts durch die Schweiz hat die Rahmenbedingungen für die schweizerische Luftfahrt verschlechtert. Die heutige Stellung der Swissair wird durch das Abseitsstehen der Schweiz noch schwieriger. Gemildert wird dieser negative Faktor allerdings durch die gegenseitige Erklärung im Rahmen des Transitabkommens, wonach die Schweiz und die EG ein nicht diskriminierendes Luftverkehrsabkommen abschliessen wollen für den Fall, dass der EWR-Vertrag mit der Schweiz nicht zustande kommt. Am 7. Juni 1993 hat der EG-Verkehrsministerrat in dieser Angelegenheit das weitere Vorgehen festgelegt, indem er die EG-Kommission beauftragt hat, ein Verhandlungsmandat auszuarbeiten.

4. Die arbeitsmarktlichen Auswirkungen des Projekts Alcazar wären nach Ansicht des Bundesrates nicht so negativ, wie sie in der Presse verschiedentlich dargestellt worden sind. Gemäss den Vorstellungen der Swissair soll das Projekt ihre Position weltweit stärken und damit langfristig Arbeitsplätze sichern. Ob und inwieweit diese Erwartungen in Erfüllung gehen, ist heute noch offen. Bei einem Alleingang der Swissair besteht allerdings auch die Gefahr eines möglicherweise sogar stärkeren Arbeitsplatzabbaus. Die Frage eines Sozialpla-

nes müsste nötigenfalls zu gegebener Zeit behandelt werden. Die Swissair gilt als sozial aufgeschlossener Arbeitgeber.

5. Der Bundesrat kann sich zur Höhe des Anteils der Swissair an Alcazar nicht äussern. Diese Frage unterliegt einer umfassenden unternehmerischen Beurteilung, wobei man davon ausgehen kann, dass die weltweit renommierte Swissair mit ihren immer noch guten Geschäftsergebnissen einen grossen Wert innerhalb der Alcazar-Konstruktion darstellen muss. Die Bewertung wird auch das politische Umfeld – Möglichkeiten des Ausbaus der Landesflughäfen, Liberalität der Bewilligungsverfahren usw. – zu berücksichtigen haben und ist im übrigen noch nicht abgeschlossen.

Sollte es zu einer Holdinggesellschaft kommen, ist eine Gesetzesrevision notwendig. Ob schon der erste Schritt, d. h. die Gründung einer sogenannten Managementgesellschaft, eine Gesetzesrevision erfordert, kann erst mit Bestimmtheit gesagt werden, wenn die diesbezüglichen Verhandlungsergebnisse vorliegen.

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. Maints 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, dérèglementation, 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. Nous avons été continuellement informés tant par Swissair que par notre représentant dans son conseil d'administration. Les entretiens exploratoires entre les quatre compagnies concernées touchent à leur fin; l'option d'une fusion a aussi été évoquée. Comme il est maintenant question d'engager des négociations formelles, nous estimons que le moment est venu de demander à Swissair des précisions, afin que nous puissions nous prononcer en connaissance de cause.

2. Le marché actuel du transport aérien fixe le cadre dans lequel Swissair doit consolider sa position. Cela signifie qu'en Europe occidentale les compagnies d'aviation devront dorénavant travailler dans des conditions de concurrence identiques au sein du marché intérieur et de l'EEE; elles devront toutefois se soumettre à la surveillance d'une autorité supérieure. Nous avons aussi demandé à Swissair 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. En effet, il est nécessaire d'avoir une vue d'ensemble de toutes les solutions envisageables avant de prendre des décisions capitales. Il ne nous appartient pas de définir la politique d'entreprise de Swissair, ni d'élaborer d'autres stratégies d'avenir.

3. Pour l'aviation civile de notre pays, les conditions générales se sont détériorées à la suite de notre refus d'adhérer à l'EEE. En outre, la position actuelle de Swissair est encore aggravée par la mise à l'écart de la Suisse. Ces deux inconvénients sont toutefois atténués par la déclaration commune formulée dans l'Accord sur le transit, selon laquelle la Suisse et la CE veulent signer un accord non discriminatoire de trafic aérien pour le cas où l'Accord sur l'EEE avec la Suisse n'aboutirait pas. Le 7 juin 1993, le Conseil des ministres de la CE a fixé la marche à suivre en chargeant la Commission d'élaborer le mandat de négociations.

4. Les effets du projet Alcazar sur le marché de l'emploi ne devraient pas être aussi négatifs que la presse a bien voulu le prétendre à maintes reprises. Selon Swissair, le projet doit renforcer la position de la compagnie sur le plan mondial, tout en lui permettant d'assurer des emplois à long terme. On ne peut pas encore dire si cette prévision se réalisera et quelle sera son étendue. Le choix de la voie en solitaire pourrait sans doute entraîner des réductions de personnel plus massives. La question du plan social devrait à la rigueur être évaluée en temps opportun. Swissair est réputée pour être très ouverte aux questions sociales concernant son personnel.

5. Nous ne sommes pas en mesure de nous prononcer sur la part que Swissair apporterait à la nouvelle société. La question doit être évaluée sous un aspect relevant de la gestion d'entreprise. On peut admettre que la renommée de cette compagnie dans le monde et ses bons résultats représenteront des valeurs importantes lors de la concrétisation du projet Alcazar. Par ailleurs, l'évaluation doit inclure également le contexte politique (possibilités d'extension des aéroports, libéralisation en matière de procédure d'autorisation, etc.); elle n'est pas encore achevée.

Une révision de la loi s'imposerait si un holding était créé. Quant à savoir si la première étape – la fondation d'une société de gestion – présuppose une modification légale, on ne pourra le dire avec certitude que lorsque le résultat des négociations sera connu.

93.3270

**Dringliche Interpellation
der grünen Fraktion
Zusammenschluss der Swissair
mit KLM, SAS und AUA
Interpellation urgente
du groupe écologiste
Fusion de Swissair
avec KLM, SAS et AUA**

Wortlaut der Interpellation vom 2. Juni 1993

1. Erachtet der Bundesrat eine Einmischung des Bundes bei den Plänen für einen Zusammenschluss der Swissair mit der KLM, SAS und AUA als notwendig? Wenn ja, warum?
2. Wie fand die bisherige Zusammenarbeit des Bundesrates mit dem Swissair-Management statt?
3. Wie stellt sich der Bundesrat zu den Vorwürfen, die Ablehnung des EWR-Vertrages sei verantwortlich für die Notwendigkeit einer Fusion dieser Fluggesellschaft, wenn bekannt ist, dass die entsprechenden ersten Kontaktgespräche schon vor 10 Jahren aufgenommen wurden?
4. Welche Alternativen statt dieser angestrebten Fusion sieht der Bundesrat, um bestehende Ueberkapazitäten im Luftverkehr abzubauen und kostendeckende Preise zu erreichen?
5. Welche Folgen ergeben sich aus der obengenannten Fusion im Zusammenhang mit dem revidierten Luftfahrtgesetz?

Texte de l'interpellation du 2 juin 1993

1. Le Conseil fédéral estime-t-il nécessaire que la Confédération s'imisce dans les projets de fusion de Swissair avec KLM, SAS et AUA? Si oui, pourquoi?
2. Comment s'est déroulée jusqu'à présent la collaboration entre le Conseil fédéral et la direction de Swissair?
3. Que pense le Conseil fédéral des reproches selon lesquels ce serait le rejet de l'Accord sur l'EEE qui contraindrait Swissair à fusionner, alors qu'il est bien connu que les premiers contacts à ce propos remontent déjà à 10 ans en arrière?
4. Selon le Conseil fédéral, quelles autres solutions permettraient de résoudre le problème des surcapacités qui affecte le transport aérien et de fixer des tarifs couvrant les frais?
5. Quelles conséquences ladite fusion aura-t-elle, le cas échéant, pour la révision de la loi sur la navigation aérienne?

Sprecherin – Porte-parole: Diener

Schriftliche Begründung

Die Urheber verzichten auf eine Begründung und wünschen eine schriftliche Antwort.

Développement par écrit

Les auteurs renoncent au développement et demandent une réponse écrite.

*Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates
vom 14. Juni 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,

Dringliche Interpellation der sozialdemokratischen Fraktion Situation und Zukunft der Swissair

Interpellation urgente du groupe socialiste 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	93.3266
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	16.06.1993 - 15:00
Date	
Data	
Seite	1274-1277
Page	
Pagina	
Ref. No	20 022 845

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.