Dossier consolidé

Date de création : 23-12-2024

Projet de loi 8242

Projet de loi portant modification de l'article 7 de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne

Date de dépôt : 12-06-2023
Date de l'avis du Conseil d'État : 12-07-2024
Auteur(s) : Monsieur François Bausch, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics

Le document « 8242_9_Dossier_parlementaire » n'a pu être ajouté au dossier consolidé.

Liste des documents

Date	Description	Nom du document	Page
12-06-2023	Déposé	8242/00	3
12-07-2024	Avis du Conseil d'État (12.7.2024)	8242/01	12
12-09-2024	Commission de la Mobilité et des Travaux publics Procès verbal (21) de la reunion du 12 septembre 2024	21	15
06-11-2024	Rapport de commission(s) : Commission de la Mobilité et des Travaux publics Rapporteur(s) : Madame Corinne Cahen	8242/02	21
14-11-2024	Premier vote constitutionnel (Vote Positif) En séance publique n°44 Une demande de dispense du second vote a été introduite	Bulletin de vote 6 - Projet de loi N°8242	26
14-11-2024	Premier vote constitutionnel (Vote Positif) En séance publique n°44 Une demande de dispense du second vote a été introduite	Texte voté - Projet de loi N°8242	29
26-11-2024	Dispense du second vote constitutionnel par le Conseil d'Etat (26-11-2024) Evacué par dispense du second vote (26-11-2024)	8242/03	31
10-12-2024	Résumé du dossier	Résumé	33

8242/00

Nº 8242

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2022-2023

PROJET DE LOI

portant modification de l'article 7 de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne

* * *

Document de dépôt

Dépôt: le 12.6.2023

*

ARRETE GRAND-DUCAL DE DEPOT

Nous HENRI, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau,

Sur le rapport de Notre Ministre de la Mobilité et des Travaux publics et après délibération du Gouvernement en Conseil ;

Arrêtons :

Article unique : Notre Ministre de la Mobilité et des Travaux publics est autorisé à déposer en Notre nom à la Chambre des Députés le projet de loi portant modification de l'article 7 de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne.

Palais de Luxembourg, le 25 mai 2023

Le Ministre de la Mobilité et des Travaux publics,
François Bausch

HENRI

*

EXPOSE DES MOTIFS

Les services aéroportuaires délivrés à l'aéroport de Luxembourg donnent lieu à la perception de redevances pour services rendus aux exploitants d'aéronefs à l'occasion de l'usage de terrains, d'infrastructures, d'installations, et d'équipements aéroportuaires fournis par l'exploitant d'aérodrome.

Le régime des redevances aéroportuaires tombe actuellement sous le champ d'application de deux lois :

1° Les redevances aéroportuaires font l'objet de la directive 2009/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2009 sur les redevances aéroportuaires, transposée en droit luxembourgeois par la loi du 23 mai 2012[1].

1 Loi du 23 mai 2012 portant transposition de la directive 2009/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2009 sur les redevances aéroportuaires

2° L'article 7, paragraphe 2, alinéa 3[2], de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne prévoit actuellement la fixation du montant des redevances tant aéroportuaires que pour la prestation de services de navigation aérienne, par voie de règlement grand-ducal, sur proposition de l'entité prestataire de ces services après consultation par l'entité gestionnaire de l'aéroport du comité des usagers. Ce même article 7 confie la perception des redevances aéroportuaires à lux-Airport.

Ce parallélisme résulte de l'évolution historique de l'exploitation aéroportuaire, c'est-à-dire l'institution de la société lux-Airport S.A. en tant que gestionnaire de l'aéroport et des infrastructures dédiées et de l'Administration de la navigation Aérienne (ANA) en tant que prestataire des services de navigation aérienne. En pratique, l'ANA en tant qu'administration étatique, doit avoir recours à un cadre réglementaire spécifique lui permettant d'encaisser des recettes pour la prestation des services. En l'occurrence, il s'agit de la loi de 1948, le règlement grand-ducal y afférent ainsi que la règlementation européenne consacrée à la mise en place de du Ciel Unique européen[3]. Le montant de ces redevances de navigation aérienne est retenu par règlement grand-ducal et publié dans le Journal officiel.

Or, la situation n'est pas la même pour la S.A. lux-Airport. La société en tant que prestataire de services doit assurer le financement des dépenses en relation avec ses missions selon les règles de l'économie privée. Outre la base légale pour la perception des redevances établie dans le paragraphe 2 de l'article 7 de la loi de 1948, le mécanisme de l'établissement de ces redevances est régi par la directive de 2009. L'objectif de cette directive est d'éviter des abus de situations de monopole et la mise en place d'un cadre harmonisé dans l'Union européenne en visant à réglementer les composantes essentielles des redevances aéroportuaires. Elle consacre ainsi les principes de non-discrimination et de transparence des redevances avec une procédure obligatoire de consultation régulière des usagers d'aéroport par l'entité gestionnaire d'aéroport. Avec l'Institut luxembourgeois de régulation, une autorité de supervision indépendante a été désignée[4] pour assurer l'impartialité des décisions ainsi que l'application correcte et effective des procédures.

En application des deux textes mentionnés ci-dessus, les redevances aéroportuaires sont d'abord proposées par lux-Airport, puis soumises à la consultation du comité des usagers, ensuite publiées par lux-Airport et finalement fixées par règlement grand-ducal. Il s'avère que l'agencement des différentes étapes successives de cette procédure, régies par deux textes distincts, sont difficilement applicables en pratique. Ainsi, en tenant compte des prescriptions de la loi de 2012, une fois la consultation des usagers régulièrement tenue, lux-Airport doit publier les redevances qui sont applicables à une date d'entrée en vigueur prédéfinie. Cette date sert en effet à déterminer le moment du début des consultations (*« au moins 4 moins auparavant »*).

Quant à la loi de 1948, elle prévoit qu'un règlement grand-ducal fixe le montant des redevances. Or, celui-ci n'est connu qu'à l'issue de la consultation, de sorte que le règlement grand-ducal ne peut être adopté que postérieurement à la publication par lux-Airport des redevances, et donc de leur entrée en vigueur.

---

2 Art. 7 de la loi du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne *« (1) Seront édictées par règlement grand-ducal, toutes prescriptions réglementaires intéressant la navigation aérienne, et notamment celles relatives aux aéronefs, à leur personnel de bord, à la navigation et à la circulation aériennes, au domaine et aux services publics affectés à cette navigation et à cette circulation.*

(2) Peuvent être perçues par l'organisme désigné à l'article 2 de la loi du 26 juillet 2002 sur la police et l'exploitation de l'aéroport de Luxembourg ainsi que sur la construction d'une nouvelle aérogare les redevances aéroportuaires telles que définies à l'article 2, paragraphe 3, de la loi du 23 mai 2012 portant transposition de la directive 2009/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2009 sur les redevances aéroportuaires et portant modification : 1) de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne ; 2) de la loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg, b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et de c) d'instituer une Direction de l'Aviation Civile.

Peut être perçue par l'Administration de la navigation aérienne toute redevance en relation avec la prestation de services de navigation aérienne.

Le montant de ces redevances est fixé par règlement grand-ducal sur proposition de l'entité prestataire de ces services et après consultation du comité des usagers instauré par la loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg, b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'Aviation Civile ».

3 Règlement (CE) n° 549/2004 du Parlement Européen et du Conseil du 10 mars 2004 fixant le cadre pour la réalisation du ciel unique européen

4 Art. 8 de la loi du 23 mai 2012 précitée

En fait, il s'avère que l'obligation de fixer le montant par règlement grand-ducal découlant de l'article 7 de la loi précitée est de facto superfétatoire et n'amène aucune valeur ajoutée, vu le cadre légal établi et appliqué de la directive transposée dans la loi du 23 mai 2012. La suppression de l'obligation de fixation des montants des redevances par un règlement grand-ducal n'a pas de conséquences sur les principes de transparence et de non-discrimination garanties par la loi de 2012.

Par contre, vu son statut d'administration étatique, le montant des redevances perçues par l'ANA restera fixé par règlement grand-ducal comme c'est le cas actuellement.

*

TEXTE DU PROJET DE LOI

Article unique.

La loi du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne est modifiée comme suit :

A l'article 7, (2), l'alinéa 3 est remplacé par le texte suivant :

« Le montant ~~de ces~~ des redevances prévues à l'alinéa 2 est fixé par règlement grand-ducal sur proposition de l'entité prestataire de ces services et après consultation du comité des usagers instauré par la loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg, b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'Aviation Civile. »

*

COMMENTAIRE DES ARTICLES

Ad Article unique

L'article Ier remplace le texte existant. Cet article prévoit que seules les redevances prévues à l'alinéa 2, à savoir les redevances de navigation aérienne, seront fixées par un règlement grand-ducal.

*

TEXTE COORDONNE

DE L'ARTICLE 7 DE LA LOI MODIFIEE DU 31 JANVIER 1948

relative à la réglementation de la navigation aérienne

Art. 7. (1) Seront édictées par règlement grand-ducal, toutes prescriptions réglementaires intéressant la navigation aérienne, et notamment celles relatives aux aéronefs, à leur personnel de bord, à la navigation et à la circulation aériennes, au domaine et aux services publics affectés à cette navigation et à cette circulation.

(2) Peuvent être perçues par l'organisme désigné à l'article 2 de la loi du 26 juillet 2002 sur la police et l'exploitation de l'aéroport de Luxembourg ainsi que sur la construction d'une nouvelle aérogare les redevances aéroportuaires, les redevances pour services passagers, les redevances de stationnement ainsi que toute autre redevance en relation avec l'exploitation aéroportuaire.

Peuvent être perçues par l'Administration de la navigation aérienne toute redevance en relation avec la prestation de services de navigation aérienne.

Le montant ~~de ces~~ des redevances prévues à l'alinéa 2 est fixé par règlement grand-ducal sur proposition de l'entité prestataire de ces services et après consultation du comité des usagers instauré par la loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg, b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'Aviation Civile.

*

FICHE FINANCIERE

Le projet de loi sous rubrique n'a aucune répercussion sur le budget de l'État luxembourgeois étant donné qu'il n'instaure ni de recettes en faveur du budget de l'État luxembourgeois, ni génère de dépenses à charge du budget de l'État luxembourgeois.

*

FICHE D'EVALUATION D'IMPACT

Coordonnées du projet

Intitulé du projet :	**Projet de loi portant modification de l'article 7 de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne**
Ministère initiateur :	**Ministère de la Mobilité et des Travaux publics**
Auteur(s) :	**Marc Reiter**
Téléphone :	**247-84921**
Courriel :	**marc.reiter@tr.etat.lu**
Objectif(s) du projet :	**Il s'agit d'un projet de loi qui vise à clarifier le cadre légal applicable à la fixation des redevances aéroportuaires.**
Autre(s) Ministère(s)/Organisme(s)/Commune(s)impliqué(e)(s) :	
Date :	**22/03/2023**

Mieux légiférer

1. Partie(s) prenante(s) (organismes divers, citoyens, …) consultée(s) : Oui ☐ Non ☒
   Si oui, laquelle/lesquelles :
   Remarques/Observations :

2. Destinataires du projet :
   – Entreprises/Professions libérales : Oui ☐ Non ☒
   – Citoyens : Oui ☐ Non ☒
   – Administrations : Oui ☐ Non ☒

3. Le principe « Think small first » est-il respecté ? Oui ☐ Non ☐ N.a.[1] ☒
   (c.-à-d. des exemptions ou dérogations sont-elles prévues suivant la taille de l'entreprise et/ou son secteur d'activité ?)
   Remarques/Observations :

4. Le projet est-il lisible et compréhensible pour le destinataire ? Oui ☒ Non ☐
   Existe-t-il un texte coordonné ou un guide pratique, mis à jour et publié d'une façon régulière ? Oui ☐ Non ☒
   Remarques/Observations :

5. Le projet a-t-il saisi l'opportunité pour supprimer ou simplifier des régimes d'autorisation et de déclaration existants, ou pour améliorer la qualité des procédures ? Oui ☐ Non ☒

1 N.a. : non applicable.

Remarques/Observations :

6. Le projet contient-il une charge administrative[2] pour le(s) destinataire(s) ? (un coût imposé pour satisfaire à une obligation d'information émanant du projet ?) Oui ☐ Non ☒

   Si oui, quel est le coût administratif[3] approximatif total ? (nombre de destinataires x coût administratif par destinataire)

7. a) Le projet prend-il recours à un échange de données inter-administratif (national ou international) plutôt que de demander l'information au destinataire ? Oui ☐ Non ☐ N.a. ☒

   Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il ?

   b) Le projet en question contient-il des dispositions spécifiques concernant la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel[4] ? Oui ☐ Non ☐ N.a. ☒

   Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il ?

8. Le projet prévoit-il :
   - une autorisation tacite en cas de non réponse de l'administration ? Oui ☐ Non ☐ N.a. ☒
   - des délais de réponse à respecter par l'administration ? Oui ☐ Non ☐ N.a. ☒
   - le principe que l'administration ne pourra demander des informations supplémentaires qu'une seule fois ? Oui ☐ Non ☐ N.a. ☒

9. Y a-t-il une possibilité de regroupement de formalités et/ou de procédures (p.ex. prévues le cas échéant par un autre texte) ? Oui ☐ Non ☐ N.a. ☒

   Si oui, laquelle :

10. En cas de transposition de directives communautaires, le principe « la directive, rien que la directive » est-il respecté ? Oui ☐ Non ☐ N.a. ☒

    Sinon, pourquoi ?

11. Le projet contribue-t-il en général à une :

    a) simplification administrative, et/ou à une Oui ☒ Non ☐

    b) amélioration de la qualité réglementaire ? Oui ☒ Non ☐

    Remarques/Observations :

12. Des heures d'ouverture de guichet, favorables et adaptées aux besoins du/des destinataire(s), seront-elles introduites ? Oui ☐ Non ☐ N.a. ☒

13. Y a-t-il une nécessité d'adapter un système informatique auprès de l'Etat (e-Government ou application back-office) ? Oui ☐ Non ☒

    Si oui, quel est le délai pour disposer du nouveau système ?

---

2 Il s'agit d'obligations et de formalités administratives imposées aux entreprises et aux citoyens, liées à l'exécution, l'application ou la mise en oeuvre d'une loi, d'un règlement grand-ducal, d'une application administrative, d'un règlement ministériel, d'une circulaire, d'une directive, d'un règlement UE ou d'un accord international prévoyant un droit, une interdiction ou une obligation.

3 Coût auquel un destinataire est confronté lorsqu'il répond à une obligation d'information inscrite dans une loi ou un texte d'application de celle-ci (exemple: taxe, coût de salaire, perte de temps ou de congé, coût de déplacement physique, achat de matériel, etc.).

4 Loi modifiée du 2 août 2002 relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel (www.cnpd.lu)

14. Y a-t-il un besoin en formation du personnel de l'administration concernée ? Oui ☐ Non ☒ N.a. ☐

Si oui, lequel ?

Remarques/Observations :

Egalité des chances

15. Le projet est-il :
   - principalement centré sur l'égalité des femmes et des hommes ? Oui ☐ Non ☒
   - positif en matière d'égalité des femmes et des hommes ? Oui ☐ Non ☒

     Si oui, expliquez de quelle manière :
   - neutre en matière d'égalité des femmes et des hommes ? Oui ☒ Non ☐

     Si oui, expliquez pourquoi : Le projet de loi sous rubrique a été élaboré sans égard au sexe des personnes concernées. Par conséquent, ces mesures législatives n'ont aucun impact sur l'égalité entre femmes et hommes.
   - négatif en matière d'égalité des femmes et des hommes ? Oui ☐ Non ☒

     Si oui, expliquez de quelle manière :

16. Y a-t-il un impact financier différent sur les femmes et les hommes ? Oui ☐ Non ☐ N.a. ☒

Si oui, expliquez de quelle manière :

Directive « services »

17. Le projet introduit-il une exigence relative à la liberté d'établissement soumise à évaluation[5] ? Oui ☐ Non ☐ N.a. ☒

Si oui, veuillez annexer le formulaire A, disponible au site Internet du Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur :

www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march_int_rieur/Services/index.html

18. Le projet introduit-il une exigence relative à la libre prestation de services transfrontaliers[6] ? Oui ☐ Non ☐ N.a. ☒

Si oui, veuillez annexer le formulaire B, disponible au site Internet du Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur :

www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march_int_rieur/Services/index.html

5 Article 15, paragraphe 2 de la directive « services » (cf. Note explicative, p. 10-11)

6 Article 16, paragraphe 1, troisième alinéa et paragraphe 3, première phrase de la directive « services » (cf. Note explicative, p. 10-11)

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

8242/01

N° 8242[1]

CHAMBRE DES DEPUTES

PROJET DE LOI

portant modification de l'article 7 de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne

* * *

AVIS DU CONSEIL D'ETAT

(12.7.2024)

Par dépêche du 13 juin 2023, le Premier ministre, ministre d'État, a soumis à l'avis du Conseil d'État le projet de loi sous rubrique, élaboré par le ministre de la Mobilité et des Travaux publics.

Au texte du projet de loi étaient joints un exposé des motifs, un commentaire de l'article unique, une fiche financière, une fiche d'évaluation d'impact ainsi qu'une version coordonnée de l'article 7 de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne que le projet de loi sous examen vise à modifier.

*

CONSIDERATIONS GENERALES

La loi en projet vise à modifier l'article 7, paragraphe 2, alinéa 3, de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne, qui régit la fixation et perception des redevances aéroportuaires et des redevances pour les services de la navigation aérienne. Il s'agit de supprimer l'obligation d'un règlement grand-ducal après consultation du comité des usagers en ce qui concerne la détermination des redevances aéroportuaires par lux-Airport SA.

Lors des travaux d'élaboration de la loi modifiée du 23 mai 2012 portant transposition de la directive 2009/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2009 sur les redevances aéroportuaires[1], le Conseil d'État avait estimé que « la fixation du montant des redevances [aéroportuaires] est un acte réglementaire qui relève, aux termes de l'article 36 de la Constitution, de la compétence du Grand-Duc. Ce montant devrait dès lors être fixé par règlement grand-ducal. » Cette observation passée du Conseil d'État trouve son origine dans le contexte de l'époque où la perception des redevances aéroportuaires était alors partagée entre celles revenant à lux-Airport SA et celles revenant à l'Administration de la navigation aérienne. Cependant, toutes les redevances aéroportuaires sont, depuis une loi du 20 décembre 2019[2], perçues par lux-Airport SA. La fixation des tarifs par lux-Airport SA, société de droit privé, ne relève pas de la catégorie des actes réglementaires de sorte que rien ne s'oppose à la suppression envisagée par la loi en projet. Comme le rappelle l'exposé des motifs, la fixation des redevances aéroportuaires reste en tout état de cause régie par la loi précitée du 23 mai 2012.

*

1 Avis complémentaire n° 49.375 du 20 mars 2012 (doc. parl. n° 6310[4]).

2 Loi du 20 décembre 2019 portant modification 1) de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne ; 2) de la loi du 23 mai 2012 portant transposition de la directive 2009/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2009 sur les redevances aéroportuaires et portant modification : 1) de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne ; 2) de la loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg, b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'Aviation Civile.

EXAMEN DE L'ARTICLE UNIQUE

Le texte de l'article unique de la loi en projet n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État quant au fond

*

OBSERVATIONS D'ORDRE LEGISTIQUE

Article unique

Il n'est pas de mise d'indiquer dans le texte en projet proprement dit la portée des modifications en projet par rapport au texte qu'il s'agit de modifier. C'est uniquement dans le texte coordonné de l'acte à modifier versé au dossier dans lequel les modifications seront indiquées en caractères gras et les passages de texte en vigueur à modifier ou à supprimer resteront visibles tout en étant barrés.

Le Conseil d'État signale qu'il est surfait de remplacer un alinéa dans son intégralité, s'il est envisagé de ne modifier qu'un seul mot ou qu'une seule phrase. Ce n'est que si plusieurs mots dans une phrase, voire plusieurs passages de texte à travers un alinéa sont à remplacer ou à ajouter qu'il est indiqué de remplacer cet alinéa dans son ensemble.

Compte tenu des observations qui précèdent, l'article sous revue est à libeller comme suit :

> « **Article unique.** À l'article 7, paragraphe 2, alinéa 3, de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne, les termes « de ces redevances » sont remplacés par les termes « des redevances prévues à l'alinéa 2 ». »

Ainsi délibéré en séance plénière et adopté à l'unanimité des 18 votants, le 12 juillet 2024.

Pour le Président,
Le Vice-Président,
Christophe SCHILTZ

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

21

Chambre des Députés
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

TS/PR P.V. MOTP 21

Commission de la Mobilité et des Travaux publics

Procès-verbal de la réunion du 12 septembre 2024

Ordre du jour :

1. Approbation des projets de procès-verbal des réunions des 2 et 23 mai, des 20 et 27 juin et du 4 juillet 2024

2. 8242 Projet de loi portant modification de l'article 7 de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne

   - Présentation du projet de loi
   - Désignation d'un rapporteur
   - Examen de l'avis du Conseil d'État

3. Divers

*

Présents : M. Gilles Baum remplaçant Mme Mandy Minella, Mme Corinne Cahen, Mme Francine Closener, M. Yves Cruchten, Mme Claire Delcourt, M. Emile Eicher, M. Félix Eischen, M. Jeff Engelen, M. Fernand Etgen, M. Marc Goergen, M. Gusty Graas, M. Jean-Paul Schaaf remplaçant M. Paul Galles, M. Meris Sehovic, M. Charel Weiler

M. Alexander Flassak, Directeur lux-Airport

Mme Félicie Weycker, Mme Vénéré Dos Reis, du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics

Mme Christine Fixmer, du groupe politique DP

Mme Tania Sonnetti, de l'Administration parlementaire

Excusés : M. Marc Lies

M. David Wagner, observateur délégué

Mme Yuriko Backes, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics

*

Présidence : Mme Corinne Cahen, Présidente de la Commission

*

1. Approbation des projets de procès-verbal des réunions des 2 et 23 mai, des 20 et 27 juin et du 4 juillet 2024

Les projets de procès-verbal des réunions des 2 et 23 mai, des 20 et 27 juin et du 4 juillet 2024 sont approuvés à l'unanimité des membres présents de la commission parlementaire.

2. 8242 Projet de loi portant modification de l'article 7 de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne

À titre liminaire, Madame la Députée Corinne Cahen (DP), présidente de la commission parlementaire, est désignée rapportrice du projet de loi.

Il est procédé à une brève présentation du projet de loi, pour le détail de laquelle il y a lieu de se référer au document parlementaire 8242[0].

Les services aéroportuaires à l'aéroport de Luxembourg entraînent la perception de redevances pour les services rendus aux exploitants d'aéronefs. Ces redevances concernent l'utilisation de terrains, d'infrastructures, d'installations et d'équipements aéroportuaires fournis par l'exploitant de l'aérodrome.

Les redevances aéroportuaires sont régies par deux principaux textes législatifs :

- la directive 2009/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2009 sur les redevances aéroportuaires, transposée en droit luxembourgeois par la loi du 23 mai 2012.
- l'article 7, paragraphe 2, alinéa 3 de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne, qui prévoit la fixation des redevances par règlement grand-ducal, sur proposition de l'entité prestataire après consultation du comité des usagers. Cet article confie également la perception des redevances aéroportuaires à lux-Airport.

<u>Évolution historique et cadre réglementaire</u>

La situation actuelle résulte de l'évolution historique de l'exploitation aéroportuaire avec la création de lux-Airport S.A., comme gestionnaire de l'aéroport et des infrastructures, et de l'Administration de la navigation Aérienne (ANA) comme prestataire des services de navigation aérienne. L'ANA, en tant qu'administration étatique, utilise un cadre réglementaire spécifique pour percevoir les recettes de ses services, notamment la loi de 1948 et les règlements afférents.

Contrairement à l'ANA, lux-Airport, en tant que société privée, doit financer ses dépenses conformément aux règles de l'économie de marché. Le mécanisme de fixation des redevances est régulé par la loi de 1948 et la directive de 2009, visant à éviter les abus de monopole et à instaurer une réglementation harmonisée au sein de l'Union européenne. La directive 2009/12/CE exige des principes de non-discrimination et de transparence et impose une consultation régulière des usagers par l'entité gestionnaire d'aéroport. L'Institut luxembourgeois de régulation supervise la procédure pour garantir l'impartialité. Cependant, toutes les redevances aéroportuaires sont, depuis

une loi du 20 décembre 2019, perçues par lux-Airport S.A.. La fixation des tarifs par lux-Airport S.A., société de droit privé, ne relève pas de la catégorie des actes réglementaires.

Les redevances sont proposées par lux-Airport, consultées par le comité des usagers, publiées par lux-Airport et finalement fixées par règlement grand-ducal. Cependant, les procédures prévues par les deux textes sont difficilement applicables en pratique. La loi de 2012 stipule que les redevances doivent être publiées à une date précise après la consultation des usagers, tandis que la loi de 1948 prévoit l'adoption du règlement grand-ducal après la publication des redevances. Cela engendre un décalage, car le règlement grand-ducal ne peut être adopté qu'après la publication des redevances par lux-Airport, affectant leur entrée en vigueur.

Il ressort que l'exigence de fixer le montant des redevances par règlement grand-ducal, selon l'article 7 de la loi modifiée du 31 janvier 1948, est en réalité superflue et n'ajoute aucune valeur supplémentaire, compte tenu du cadre juridique déjà établi par la directive 2009/12/CE transposée dans la loi du 23 mai 2012. La suppression de cette obligation ne compromet pas les principes de transparence et de non-discrimination garantis par la loi de 2012.

Cependant, en raison de son statut d'administration étatique, l'ANA continuera à voir le montant de ses redevances fixé par règlement grand-ducal, comme c'est le cas actuellement.

De l'échange de vues consécutif, il y a lieu de retenir que :

Monsieur le Député Yves Cruchten (LSAP) souhaite savoir si, parmi les utilisateurs devant s'acquitter des redevances, on entend le passager ou la compagnie aérienne, qui les répercute sur le passager. Il demande également si les taxes sont compétitives par rapport aux autres aéroports en Europe, ou si elles sont plus élevées ou plus basses. Il souhaite également connaître les éléments pris en compte pour justifier les taxes et leur impact sur le budget de la société aéroportuaire.

Le Directeur de lux-Airport précise que, dans le contexte des « utilisateurs », on entend la compagnie aérienne, le contractant responsable du paiement des frais. La compagnie aérienne les répercute ensuite sur les passagers. Concernant l'utilisation du terminal, notamment pour les zones non commercialement rentables, il existe des frais de passager de 10 euros, remboursés par la compagnie aérienne via le billet d'avion. Les autres frais importants sont les redevances de décollage et d'atterrissage, strictement régulées et soumises au comité des utilisateurs. En termes de comparaison, les frais d'atterrissage varient en fonction du type d'avion, avec une large fourchette de poids ; environ 10 euros par passager (contre environ 40 euros à Bruxelles). En termes de charges aéroportuaires, le Luxembourg se situe dans la moyenne inférieure et est donc très compétitif. Les frais de passager et d'atterrissage représentent environ un tiers des revenus.

Monsieur le Député Marc Goergen (Piraten) pose des questions sur les taxes. Il souhaite savoir si les compagnies aériennes low-cost ont un pouvoir de négociation et si Luxair paie autant de taxes qu'une compagnie low-cost. Il demande aussi si des facteurs écologiques ou environnementaux, tels que les émissions de carbone ou le bruit, sont pris en compte dans les frais.

Le Directeur de lux-Airport répond que les frais sont les mêmes pour toutes les compagnies aériennes, assurant une égalité de traitement en termes de structure tarifaire. Les frais aéroportuaires, notamment les frais d'atterrissage, sont calculés selon une formule publiée qui prend en compte le poids de l'avion, le facteur de bruit, l'heure de l'atterrissage et les facteurs environnementaux.

Monsieur le Député Marc Goergen demande s'il est possible d'obtenir le tableau des frais. Il est indiqué que ce tableau est publié sur le site web de lux-Airport, où un modèle de calcul est disponible.

Monsieur le Député Yves Cruchten souligne les problèmes de circulation actuels autour de l'aéroport. Madame la Présidente-Rapportrice Corinne Cahen demande si des réflexions ont été faites sur la situation de la circulation, ainsi que sur le stationnement « KISS & FLY » (permettant un stationnement gratuit pendant 15 minutes).

Le Directeur de lux-Airport répond que les problèmes de circulation sont principalement dus aux travaux du tram et à l'élargissement des routes. Une sortie vers l'Ibizhotel (direction « Irrgärtchen ») et une deuxième sortie autoroutière (direction « Cargocenter ») sont prévues, offrant ainsi trois options de circulation pour les passagers. Actuellement, tout le trafic autour de l'aéroport est dirigé par le rond-point. La fin des travaux améliorera considérablement la situation.

Monsieur le Député Yves Cruchten se demande pourquoi la police ne régule pas le trafic en cas de travaux connus. Madame Corinne Cahen précise que cette question devrait être adressée à la Commission des Affaires intérieures.

La Commission de la Mobilité et des Travaux publics souhaite que la situation de la circulation s'améliore. Dans ce contexte, la Présidente-Rapportrice propose que la commission parlementaire effectue une visite sur place à lux-Airport au début de l'année prochaine pour évaluer la situation.

La commission procède encore à l'examen de l'avis du Conseil d'État du 12 juillet 2024.

<u>Article unique</u>

Le texte de l'article unique de la loi en projet n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État quant au fond.

La commission parlementaire en prend note et n'a pas non plus d'observations quant au fond.

Quant à la forme du texte, la Haute Corporation note qu'il n'est pas approprié d'indiquer dans le texte en projet proprement dit la portée des modifications en projet par rapport au texte qu'il s'agit de modifier. Les modifications doivent être reflétées uniquement dans le texte coordonné de l'acte à modifier, qui sera ajouté au dossier. Dans ce texte coordonné, les changements seront présentés en caractères gras, tandis que les passages du texte en vigueur à modifier ou à supprimer seront maintenus visibles, mais barrés. Le Conseil d'État fait remarquer qu'il est excessif de remplacer un alinéa entier si seule une modification d'un mot ou d'une phrase est prévue. Le remplacement

complet d'un alinéa n'est justifié que lorsqu'il y a plusieurs mots ou plusieurs passages à remplacer ou à ajouter au sein de cet alinéa.

Compte tenu des observations qui précèdent, le Conseil d'État propose de libeller l'article unique comme suit :

« **Article unique.** À l'article 7, paragraphe 2, alinéa 3, de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne, les termes « de ces redevances » sont remplacés par les termes « des redevances prévues à l'alinéa 2 ». »

La commission parlementaire décide de reprendre la suggestion d'ordre légistique du Conseil d'État.

3. Divers

Concernant le rapport d'activité de l'Ombudsman (2023), la commission parlementaire n'a pu relever aucune observation ni recommandation relevant de son domaine de compétence. Une prise de position est à préparer par le secretariat de la commission parlementaire.

Madame la Présidente rappelle qu'une réunion de commission parlementaire est planifié pour le 1er octobre 2024 (fixé dans la réunion du 4 juillet 2024). Or, il est constaté que la CSV a sa journée parlementaire à la même date.

Il est convenu de fixer une nouvelle date avec Madame la Ministre.

Finalement, Madame la Présidente annonce que le 3 octobre il y aura également une réunion de commission parlementaire.

Procès-verbal approuvé et certifié exact

8242/02

N° 8242[2]

CHAMBRE DES DEPUTES

PROJET DE LOI

portant modification de l'article 7 de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne

* * *

RAPPORT DE LA COMMISSION DE LA MOBILITE ET DES TRAVAUX PUBLICS

(24.10.2024)

La Commission se compose de : Mme Corinne CAHEN, Présidente-Rapportrice ; Mme Francine CLOSENER, M. Yves CRUCHTEN, Mme Claire DELCOURT, M. Emile EICHER, M. Félix EISCHEN, M. Jeff ENGELEN, M. Fernand ETGEN, M. Paul GALLES, M. Marc GOERGEN, M. Gusty GRAAS, M. Marc LIES, Mme Mandy MINELLA, M. Meris SEHOVIC, M. Charel WEILER, Membres.

*

I. ANTECEDENTS

Le projet de loi sous rubrique a été déposé à la Chambre des Députés le 12 juin 2023 par le Ministre de la Mobilité et des Travaux publics.

Le texte du projet de loi était accompagné d'un exposé des motifs, d'un commentaire des articles, d'un texte coordonné de l'article 7 de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne, d'une fiche financière ainsi que d'une fiche d'évaluation d'impact.

Le projet de loi a été avisé par le Conseil d'État en date du 12 juillet 2024.

Lors de sa réunion du 12 septembre 2024, la Commission de la Mobilité et des Travaux publics (ci-après « la commission parlementaire ») a examiné le projet de loi ainsi que l'avis précité. Au cours de la même réunion, Mme Corinne Cahen a été désignée comme Rapportrice.

La commission parlementaire a adopté le présent rapport au cours de sa réunion du 24 octobre 2024.

*

II. OBJET DU PROJET DE LOI

La loi en projet vise à modifier l'article 7, paragraphe 2, alinéa 3, de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne, qui régit la fixation et perception des redevances aéroportuaires et des redevances pour les services de la navigation aérienne. Il s'agit de supprimer l'obligation d'un règlement grand-ducal après consultation du comité des usagers en ce qui concerne la détermination des redevances aéroportuaires par lux-Airport S.A..

*

III. CONSIDERATIONS GENERALES

Le régime des redevances aéroportuaires au Luxembourg est actuellement régi par deux cadres législatifs distincts. D'une part, la directive 2009/12/CE, transposée par la loi du 23 mai 2012[1], régit les redevances aéroportuaires imposées aux exploitants d'aéronefs pour l'utilisation des infrastructures aéroportuaires fournies par lux-Airport S.A.. D'autre part, l'article 7 de la loi modifiée du 31 janvier 1948 prévoit que les redevances tant pour les services aéroportuaires que pour les services de navigation aérienne, assurés par l'Administration de la navigation aérienne (ANA), sont fixées par règlement grand-ducal.

Cette dualité résulte de l'évolution historique de l'exploitation aéreoportuaire, à savoir l'institution de la société lux-Airport S.A. en tant que gestionnaire de l'aéroport et des infrastructures dédiées et de l'Administration de la navigation aérienne (ANA) en tant que prestataire de services de navigation aérienne. En conséquence, lux-Airport applique des principes du secteur privé pour financer ses missions, tandis que l'ANA doit suivre un cadre réglementaire spécifique pour encaisser les redevances.

La directive 2009/12/CE vise à instaurer un cadre harmonisé dans l'Union européenne pour éviter les abus de monopole et garantir la transparence et la non-discrimination dans la fixation des redevances aéroportuaires. Elle introduit ainsi les principes de non-discrimination et de transparence des redevances avec une procédure obligatoire de consultation régulière des usagers d'aéroport par l'entité gestionnaire de l'aéroport. Avec l'Institut luxembourgeois de régulation (ILR), une autorité de supervision indépendante a été désignée pour assurer l'impartialité des décisions ainsi que l'application correcte et effective des procédures.

Toutefois, en pratique, la superposition des deux régimes législatifs rend difficilement applicable la procédure de fixation des redevances aéroportuaires. La loi de 2012 impose à lux-Airport de publier les redevances après consultation des usagers, tandis que la loi de 1948 exige qu'un règlement grand-ducal vienne ensuite fixer ces redevances, créant un décalage temporel. Il apparaît donc que la fixation des redevances par règlement grand-ducal est une obligation superfétatoire, qui n'apporte pas de valeur ajoutée, étant donné que la directive de 2009 garantit déjà la transparence et la non-discrimination.

En conséquence, le projet de loi propose de supprimer l'obligation de fixation des redevances de lux-Airport par règlement grand-ducal, tout en maintenant cette obligation pour l'ANA en raison de son statut d'administration publique. Cette simplification vise à améliorer l'efficacité du processus sans compromettre les principes de transparence et d'équité définis par les législations européenne et nationale.

*

IV. AVIS

Avis du Conseil d'Etat

Lors de l'élaboration de la loi modifiée du 23 mai 2012 transposant la directive 2009/12/CE relative aux redevances aéroportuaires, le Conseil d'État avait souligné que la fixation du montant des redevances constituait un acte réglementaire relevant de la compétence du Grand-Duc, conformément à l'article 36 de la Constitution, et devait donc être fixée par règlement grand-ducal. Cette position était liée au contexte de l'époque, où la perception des redevances était partagée entre lux-Airport S.A. et l'Administration de la navigation aérienne.

Cependant, la loi du 20 décembre 2019 a attribué à lux-Airport S.A. la perception de toutes les redevances aéroportuaires. En tant que société de droit privé, la fixation des tarifs par lux-Airport ne relève plus de la catégorie des actes réglementaires, ce qui justifie la suppression envisagée par le projet de loi. La fixation des redevances aéroportuaires demeure encadrée par la loi du 23 mai 2012, garantissant ainsi la transparence et la régulation appropriée des redevances.

La Haute Corporation note dans son avis que le texte de l'article unique de la loi en projet n'appelle pas d'observation quant au fond.

*

1 Loi du 23 mai 2012 portant transposition de la directive 2009/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2009 sur les redevances aéroportuaires

V. COMMENTAIRE DE L'ARTICLE UNIQUE

Article unique

L'article unique remplace le texte existant de l'article 7, (2), alinéa 3 de la loi du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne. Cet article prévoit que seules les redevances prévues à l'alinéa 2, à savoir les redevances de navigation aérienne, seront fixées par un règlement grand-ducal.

Ni le Conseil d'État ni la commission parlementaire ne formulent des remarques quant au fond du texte.

Quant à la forme du texte, la Haute Corporation note qu'il n'est pas approprié d'indiquer dans le texte en projet proprement dit la portée des modifications en projet par rapport au texte qu'il s'agit de modifier. Les modifications doivent être reflétées uniquement dans le texte coordonné de l'acte à modifier, qui sera ajouté au dossier. Dans ce texte coordonné, les changements seront présentés en caractères gras, tandis que les passages du texte en vigueur à modifier ou à supprimer seront maintenus visibles, mais barrés. Le Conseil d'État fait remarquer qu'il est excessif de remplacer un alinéa entier si seule une modification d'un mot ou d'une phrase est prévue. Le remplacement complet d'un alinéa n'est justifié que lorsqu'il y a plusieurs mots ou plusieurs passages à remplacer ou à ajouter au sein de cet alinéa.

Compte tenu des observations qui précèdent, le Conseil d'État propose de libeller l'article unique comme suit :

> « **Article unique.** À l'article 7, paragraphe 2, alinéa 3, de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne, les termes « de ces redevances » sont remplacés par les termes « des redevances prévues à l'alinéa 2 ». »

La commission parlementaire décide de reprendre la suggestion d'ordre légistique du Conseil d'État.

*

Sous le bénéfice des observations qui précèdent, la Commission de la Mobilité et des Travaux publics recommande à l'unanimité la Chambre des Députés d'adopter le projet de loi n° 8242 dans la teneur qui suit :

*

VI. TEXTE PROPOSE PAR LA COMMISSION

PROJET DE LOI
portant modification de l'article 7 de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne

Article unique. À l'article 7, paragraphe 2, alinéa 3, de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne, les termes « de ces redevances » sont remplacés par les termes « des redevances prévues à l'alinéa 2 ».

Luxembourg, le 24 octobre 2024

La Présidente-Rapportrice,
Corinne CAHEN

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

Bulletin de vote 6 - Projet de loi N°8242

Bulletin de Vote (Vote Public)

Date: 14/11/2024 17:43:05
Scrutin: 6
Vote: PL 8242 - Navigation aérienne
Description: Projet de loi N°8242

Président: M. Wiseler Claude
Secrétaire Général: M. Scheeck Laurent

	Oui	Abst	Non	Total
Présents:	52	0	0	52
Procurations:	8	0	0	8
Total:	60	0	0	60

Nom du député	Vote	(Procuration)	Nom du député	Vote	(Procuration)
CSV					
Adehm Diane	Oui		Arendt épouse Kemp Nancy	Oui	
Bauer Maurice	Oui	(Kemp Françoise)	Boonen Jeff	Oui	
Donnersbach Alex	Oui		Eicher Emile	Oui	
Eischen Félix	Oui		Galles Paul	Oui	
Kemp Françoise	Oui		Lies Marc	Oui	(Adehm Diane)
Marques Ricardo	Oui		Modert Octavie	Oui	
Morgenthaler Nathalie	Oui		Mosar Laurent	Oui	(Marques Ricardo)
Schaaf Jean-Paul	Oui		Spautz Marc	Oui	
Weiler Charles	Oui	(Weydert Stéphanie)	Weydert Stéphanie	Oui	
Wiseler Claude	Oui		Wolter Michel	Oui	
Zeimet Laurent	Oui				
DP					
Agostino Barbara	Oui		Arendt Guy	Oui	
Bauler André	Oui		Baum Gilles	Oui	
Beissel Simone	Oui	(Graas Gusty)	Cahen Corinne	Oui	
Emering Luc	Oui		Etgen Fernand	Oui	
Goldschmidt Patrick	Oui		Graas Gusty	Oui	
Hartmann Carole	Oui		Minella Mandy	Oui	
Polfer Lydie	Oui	(Bauler André)	Schockmel Gérard	Oui	
LSAP					
Biancalana Dan	Oui		Bofferding Taina	Oui	
Braz Liz	Oui		Closener Francine	Oui	
Cruchten Yves	Oui		Delcourt Claire	Oui	
Di Bartolomeo Mars	Oui		Engel Georges	Oui	
Fayot Franz	Oui		Haagen Claude	Oui	(Cruchten Yves)
Lenert Paulette	Oui		Polidori Ben	Oui	
ADR					
Engelen Jeff	Oui		Hardy Dan	Oui	
Keup Fred	Oui		Schoos Alexandra	Oui	(Weidig Tom)
Weidig Tom	Oui				
déi gréng					
Bernard Djuna	Oui		Sehovic Meris	Oui	
Tanson Sam	Oui		Welfring Joëlle	Oui	

Bulletin de Vote (Vote Public)

Date: 14/11/2024 17:43:05
Scrutin: 6
Vote: PL 8242 - Navigation aérienne
Description: Projet de loi N°8242

Président: M. Wiseler Claude
Secrétaire Général: M. Scheeck Laurent

	Oui	Abst	Non	Total
Présents:	52	0	0	52
Procurations:	8	0	0	8
Total:	60	0	0	60

Nom du député	Vote	(Procuration)	Nom du député	Vote	(Procuration)
Piraten					
Clement Sven	Oui		Goergen Marc	Oui	
DÉI LÉNK					
Baum Marc	Oui		Wagner David	Oui	

Le Président:

Le Secrétaire Général:

Texte voté - Projet de loi N°8242

Chambre des Députés
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

N°8242

PROJET DE LOI

portant modification de l'article 7 de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne

*

Article unique. À l'article 7, paragraphe 2, alinéa 3, de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne, les termes « de ces redevances » sont remplacés par les termes « des redevances prévues à l'alinéa 2 ».

Projet de loi adopté par la Chambre des Députés
en sa séance publique du 14 novembre 2024

Le Secrétaire général,	Le Président,
s. Laurent Scheeck	s. Claude Wiseler

8242/03

N° CE : 61.513
Doc. parl. : n° 8242

LE CONSEIL D'ÉTAT,

appelé par dépêche du Président de la Chambre des députés du 14 novembre 2024 à délibérer sur la question de dispense du second vote constitutionnel du

Projet de loi
portant modification de l'article 7 de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne

qui a été adopté par la Chambre des députés dans sa séance du 14 novembre 2024 et dispensé du second vote constitutionnel ;

Vu ledit projet de loi et l'avis émis par le Conseil d'État en sa séance du 12 juillet 2024 ;

se déclare d'accord

avec la Chambre des députés pour dispenser le projet de loi en question du second vote prévu par l'article 78, paragraphe 4, de la Constitution.

Ainsi décidé en séance publique à l'unanimité des 18 votants, le 26 novembre 2024.

Le Secrétaire général, Le Président,

s. Marc Besch s. Marc Thewes

Résumé

N° 8242

CHAMBRE DES DEPUTES

PROJET DE LOI

portant modification de l'article 7 de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne

RESUME

Le régime des redevances aéroportuaires au Luxembourg est actuellement régi par deux cadres législatifs distincts. D'une part, la directive 2009/12/CE, transposée par la loi du 23 mai 2012[1], régit les redevances aéroportuaires imposées aux exploitants d'aéronefs pour l'utilisation des infrastructures aéroportuaires fournies par lux-Airport S.A.. D'autre part, l'article 7 de la loi modifiée du 31 janvier 1948 prévoit que les redevances tant pour les services aéroportuaires que pour les services de navigation aérienne, assurés par l'Administration de la navigation aérienne (ANA), sont fixées par règlement grand-ducal.

Cette dualité résulte de l'évolution historique de l'exploitation aéreoportuaire, à savoir l'institution de la société lux-Airport S.A. en tant que gestionnaire de l'aéroport et des infrastructures dédiées et de l'Administration de la navigation aérienne (ANA) en tant que prestataire de services de navigation aérienne. En conséquence, lux-Airport applique des principes du secteur privé pour financer ses missions, tandis que l'ANA doit suivre un cadre réglementaire spécifique pour encaisser les redevances.

La directive 2009/12/CE vise à instaurer un cadre harmonisé dans l'Union européenne pour éviter les abus de monopole et garantir la transparence et la non-discrimination dans la fixation des redevances aéroportuaires. Elle introduit ainsi les principes de non-discrimination et de transparence des redevances avec une procédure obligatoire de consultation régulière des usagers d'aéroport par l'entité gestionnaire de l'aéroport. Avec l'Institut luxembourgeois de régulation (ILR), une autorité de supervision indépendante a été désignée pour assurer l'impartialité des décisions ainsi que l'application correcte et effective des procédures.

Toutefois, en pratique, la superposition des deux régimes législatifs rend difficilement applicable la procédure de fixation des redevances aéroportuaires. La loi de 2012 impose à lux-Airport de publier les redevances après consultation des usagers, tandis que la loi de 1948 exige qu'un règlement grand-ducal vienne ensuite fixer ces redevances, créant un décalage temporel. Il apparaît donc que la fixation des redevances par règlement grand-ducal est une obligation superfétatoire, qui n'apporte pas de valeur ajoutée, étant donné que la directive de 2009 garantit déjà la transparence et la non-discrimination.

En conséquence, le projet de loi propose de supprimer l'obligation de fixation des redevances de lux-Airport par règlement grand-ducal, tout en maintenant cette obligation pour l'ANA en raison de son statut d'administration publique. Cette simplification vise à améliorer l'efficacité du processus sans compromettre les principes de transparence et d'équité définis par les législations européenne et nationale.

---

[1] Loi du 23 mai 2012 portant transposition de la directive 2009/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2009 sur les redevances aéroportuaires