**No 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]](#footnote-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 [↑](#footnote-ref-1)