



Commission de la Mobilité et des Travaux publics

Procès-verbal de la réunion du 14 mars 2019

Ordre du jour :

1. Approbation des projets de procès-verbal des réunions des 31 janvier, 4 et 7 février 2019
2. 7362 Projet de loi
 - 1) portant approbation du protocole modifiant l'accord du 9 février 1994 relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes par des véhicules utilitaires lourds, fait à Bruxelles, le 6 décembre 2017 ;
 - 2) modifiant la loi modifiée du 24 février 1995 portant approbation et application de l'Accord relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes par des véhicules utilitaires lourds, fait à Bruxelles, le 9 février 1994.
 - Désignation d'un Rapporteur
 - Présentation du projet de loi et examen de l'avis du Conseil d'État du 12 mars 2019
3. 7130 Projet de loi portant approbation du Protocole portant amendement de la Convention relative à l'aviation civile internationale [article 50, alinéa a)], signé à Montréal le 6 octobre 2016
 - Désignation d'un Rapporteur
 - Présentation du projet de loi et examen de l'avis du Conseil d'État
4. 7131 Projet de loi portant approbation du Protocole portant amendement de la Convention relative à l'aviation civile internationale [article 56], signé à Montréal le 6 octobre 2016
 - Désignation d'un Rapporteur
 - Présentation du projet de loi et examen de l'avis du Conseil d'État
5. 7313 Projet de loi portant approbation
 - 1° de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République d'Arménie relatif à des services aériens, fait à Luxembourg, le 8 décembre 2015 ;
 - 2° de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République du Cameroun relatif au transport aérien, fait à Luxembourg, le 26 janvier 2016 ;
 - 3° de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République de Colombie relatif à des services aériens, fait à New York, le 22 septembre 2017 ;

4° de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République de Côte d'Ivoire, relatif au transport aérien, fait à Luxembourg, le 4 février 2016 ;

5° de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République du Kazakhstan relatif à des services aériens, fait à Astana, le 21 mai 2015 ;

6° de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la Mongolie relatif à des services aériens, fait à Leipzig, le 1^{er} juin 2017 ;

7° de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République du Niger relatif au transport aérien, fait à Niamey, le 8 février 2018 ;

8° de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement du Turkménistan relatif à des services aériens, fait à Ashgabat, le 6 septembre 2016 ;

9° de l'« Agreement between the Government of the Grand Duchy of Luxembourg and the Government of the Republic of Zambia on air services », fait à Luxembourg, le 29 février 2016

- Désignation d'un Rapporteur

- Présentation du projet de loi et examen de l'avis du Conseil d'État

6. Divers

*

Présents : M. Carlo Back, M. Gilles Baum, M. François Benoy, M. Dan Biancalana, M. Frank Colabianchi, M. Jeff Engelen, M. Marc Goergen, M. Max Hahn, M. Marc Hansen, M. Aly Kaes, M. Marc Lies, M. Serge Wilmes

Mme Martine Hansen remplaçant M. Marco Schank

M. Alain Disiviscour, du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics (Circulation et sécurité routières)

Mme Stéphanie Theisen, Mme Linda Mazzola, du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics (Direction de l'Aviation civile)

M. Laurent Besch, de l'Administration parlementaire

Excusés : M. Yves Cruchten, M. Félix Eischen, M. Marco Schank

M. David Wagner, observateur délégué

*

Présidence : M. Carlo Back, Président de la Commission

*

1. Approbation des projets de procès-verbal des réunions des 31 janvier, 4 et 7 février 2019

Les projets de procès-verbaux repris sous rubrique rencontrent l'accord unanime des membres de la commission.

2. 7362 Projet de loi

1) portant approbation du protocole modifiant l'accord du 9 février 1994 relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes par des véhicules utilitaires lourds, fait à Bruxelles, le 6 décembre 2017 ;

2) modifiant la loi modifiée du 24 février 1995 portant approbation et application de l'Accord relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes par des véhicules utilitaires lourds, fait à Bruxelles, le 9 février 1994.

Désignation d'un rapporteur

La commission désigne à l'unanimité son président comme rapporteur.

Présentation du projet de loi

Explications de la part de Monsieur Alain Disiviscour du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics

Le représentant du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics explique que le projet de loi sous examen a pour objet

- l'approbation du protocole modifiant l'Accord du 9 février 1994 relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes par des véhicules utilitaires lourds conformément à la directive 2011/76/UE du Parlement européen et du Conseil du 27 septembre 2011 modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures, fait à Bruxelles, le 6 décembre 2017 ; et
- la modification de la loi modifiée du 24 février 1995 portant approbation et application de l'Accord relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes par des véhicules utilitaires lourds, fait à Bruxelles, le 9 février 1994.

Le protocole du 6 décembre 2017 précité vise notamment à **actualiser le cadre normatif de l'Accord Eurovignette** à la situation de 2017 conformément aux dispositions de la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures telle que modifiée en dernier lieu par la directive 2011/76/CE. À noter toutefois que la transposition de la directive 2011/76/UE en droit national a déjà été faite lors de la dernière modification de la loi modifiée du 24 février 1995 en 2014 par une loi du 2 avril 2014.

Le protocole **tient en outre compte** du fait que l'Allemagne (*l'Allemagne a renoncé à la perception de l'Eurovignette en 2003 afin d'introduire la « LKW-Maut » et en mars 2017, elle a dénoncé l'Accord avec effet au 1^{er} janvier 2018. a définitivement quitté l'Accord Eurovignette*) et que la Belgique a renoncé, à partir du 1^{er} avril 2016 (*introduction d'un système de péage basé sur la distance parcourue*) à la perception du droit d'usage Eurovignette.

La Belgique demeure donc signataire de l'Accord, mais a renoncé au système du droit d'usage commun, de sorte que sur les cinq États encore parties à l'Accord, seuls quatre continuent à percevoir le droit d'usage commun. La Belgique a annoncé de vouloir dénoncer l'Accord pour le 1^{er} janvier 2020.

Il s'ensuit qu'**actuellement** encore quatre pays (Luxembourg, Pays-Bas, Danemark et Suède) perçoivent le droit d'usage Eurovignette.

La **répartition des recettes**, telle qu'appliquée déjà en pratique depuis la sortie de la Belgique du système de l'Eurovignette, est inscrite officiellement dans l'Accord par le biais du protocole.

Il convient de préciser que l'Eurovignette est obligatoire pour toutes les voies faisant partie du réseau transeuropéen et pour tous les véhicules d'une masse maximale autorisée de 12 tonnes ou plus.

Finalement, afin de tenir compte de l'évolution technologique, la **norme EURO VI** est reprise dans le texte et de nouveaux tarifs pour toutes les catégories de véhicules sont introduits afin de respecter davantage le principe du pollueur-payeur. Sur ce point, l'Accord prend de l'avance sur la directive 1999/62/EC telle que modifiée, qui ne reprend pas encore la norme EURO VI, mais qui mentionne au point 4 de l'annexe 0 « *De futures classes d'émissions de véhicules telles que définies dans la directive 88/77/CEE et ses modifications ultérieures peuvent être envisagées.* »

L'introduction des **nouveaux tarifs** se fait en deux temps afin de permettre au secteur concerné de mieux s'adapter aux changements projetés. Ainsi, dans une première étape, les véhicules de la norme EURO V, largement représentés dans les parcs de véhicules national et international, payent le même tarif le plus bas que les véhicules EURO VI. Dans une deuxième étape, le tarif EURO V sera adapté vers le haut pour se situer entre les tarifs EURO IV et EURO VI.

L'orateur informe les membres de la commission que la flotte luxembourgeoise ne comporte presque que des véhicules répondant à la norme EURO VI.

Échange de vues

❖ Monsieur François Benoy (déi gréng) s'interroge, en renvoyant à la directive modifiée 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures, sur les modalités pratiques de concertation entre les pays adhérant au système de l'Eurovignette.

Le représentant du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics, tout en précisant que la directive précitée constitue le cadre normatif européen, explique qu'il existe un comité de coordination comprenant des représentants des quatre pays participant.

L'orateur précise, suite à une intervention afférente de Monsieur François Benoy, que tant la Finlande que le Royaume-Uni avaient endossé, à un certain moment, la qualité de pays observateur pour ensuite décider de mettre en place leur propre système de péage routier.

❖ Monsieur Marc Hansen (déi gréng), tout en renvoyant au constat qu'il ne reste plus que quatre pays, États membres de l'Union européenne, qui continuent de participer au système de l'Eurovignette, s'interroge sur l'opportunité de prévoir un système commun et unique couvrant tout l'espace de l'Union européenne.

Le représentant du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics informe les membres de la commission qu'au niveau européen des pourparlers en vue d'une refonte de la directive modifiée 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures ont été engagés.

À l'heure actuelle, la Commission européenne impose l'interopérabilité de tout système de péage routier basé sur la distance parcourue. L'objectif avoué est d'assurer une convergence des systèmes actuellement en place et futurs permettant d'aboutir à terme à un système commun.

❖ Monsieur le Rapporteur Carlo Back (déi gréng) aimerait disposer de plus amples renseignements sur les mécanismes de contrôle prévus en matière de l'Eurovignette.

Le représentant du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics explique que la Police grand-ducale et l'Administration des Douanes et Accises, lors des contrôles routiers, contrôlent l'acquittement de l'Eurovignette pour les véhicules relevant du champ d'application de la loi modifiée du 24 février 1995 portant approbation et application de l'Accord relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes par des véhicules utilitaires lourds.

Les autorités policière et douanière peuvent, depuis l'introduction de l'Eurovignette électronique en 2008, vérifier, au moment d'un contrôle routier, le paiement de celle-ci pour un véhicule donné via un accès à une banque de données renseignant les plaques d'immatriculation afférentes.

❖ Le représentant du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics informe les membres de la Commission de la Mobilité et des Travaux publics que le projet de loi sous examen revêt un caractère urgent en raison du délai de notification de deux mois prescrit à l'article 5, point 3. du Protocole modifiant l'Accord du 9 février 1994 relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes par des véhicules utilitaires lourds conformément à la directive 2011/76/UE du Parlement européen et du Conseil du 27 septembre 2011 modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures, fait à Bruxelles, le 6 décembre 2017.

Examen de l'avis du Conseil d'État

Article 1^{er}

Le libellé de l'article 1^{er} n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État.

Article 2

Point 1° – modification de l'article 2, paragraphe 2, quatrième tiret et paragraphe 3 (Point 1° et 2° initiaux)

Article 2, paragraphe 2, quatrième tiret

La modification proposée, à savoir l'ajout de la norme « EURO VI » à l'énumération figurant à l'endroit du quatrième tiret du paragraphe 2 de l'article 2 de la loi modifiée du 24 février 1995 portant approbation et application de l'Accord relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes par des véhicules utilitaires lourds aux classes d'émission déjà existantes vise à tenir compte, sur le plan du cadre légal, du nouveau standard afférent introduit au niveau européen, ne donne pas lieu à observation de la part du Conseil d'État.

Article 2, paragraphe 3

Le libellé du paragraphe 3 est supprimé et est remplacé par un nouveau texte.

Dans son avis du 12 mars 2019, le Conseil d'État souligne que l'article 2, paragraphe 2 de la loi modifiée du 24 février 1995 précitée définit de manière claire et précise les autoroutes et routes similaires dont l'utilisation est soumise au droit d'usage. Il s'ensuit qu'aucune mesure d'exécution de cette disposition n'est à prévoir. Le Conseil d'État propose partant de supprimer le point 2°.

Les membres de la Commission de la Mobilité et des Travaux publics, dans un souci de clarté et de précision à l'égard des usagers concernés et des autorités étatiques appelées à contrôler la mise en œuvre de l'Eurovignette, décident de ne pas suivre le Conseil d'État dans son raisonnement.

Le représentant du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics précise que le règlement grand-ducal à prendre en exécution de l'article 2, paragraphe 3 comporte (i) la structuration des tarifs établie en fonction des valeurs d'émission des véhicules et le nombre des essieux et (ii) la liste des autoroutes et routes à caractère similaire soumises au droit d'usage.

Point 2° nouveau (Point 3. Initial – modification de l'article 3, paragraphe 2, dernière phrase) – modification de l'article 3, paragraphe 1^{er}, lettre b)

Il était initialement proposé de supprimer la dernière phrase du paragraphe 2 de l'article 3 au motif que son libellé aurait été mal formulé en ce qu'il n'aurait dû définir les véhicules susceptibles de pouvoir bénéficier de l'exemption du droit d'usage telle que prévue par l'article 3, paragraphe 1^{er}, lettre b), mais bien les modalités de délivrance de cette exemption.

En effet, les modalités de délivrance de l'exemption du droit d'usage sont précisées tant à l'endroit de l'article 5, paragraphe 2 qu'à l'endroit de l'article 6, alinéa 1^{er} de la loi modifiée du 24 février 1995 portant approbation et application de l'Accord relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes par des véhicules utilitaires lourds

Le Conseil d'État fait observer que l'article 3, paragraphe 1^{er}, lettre b) de la loi précitée du 24 février 1995 comporte déjà la définition des véhicules pouvant bénéficier d'une exonération du droit d'usage. Ainsi, le règlement grand-ducal à prendre en exécution dudit l'article 3, paragraphe 1^{er}, lettre b) ne peut donc définir ces véhicules, mais seulement préciser la catégorie de ces véhicules.

Le Conseil d'État soulève ensuite qu'il convient d'abord d'énumérer les véhicules éligibles à l'exonération pour ensuite préciser que ces véhicules doivent être munis d'un certificat attestant leur exemption du droit d'usage.

Il propose finalement d'écrire, comme il ne s'agit pas d'exonérer tous les véhicules, de substituer les termes « *des véhicules* » à ceux de « *les véhicules* ».

Les membres de la Commission de la Mobilité et des Travaux publics décident de réserver une suite favorable à la suggestion de reformulation de lettre b) du paragraphe 1^{er} de l'article 3. Le point 2° est reformulé pour tenir compte des observations d'ordre légistique du Conseil d'État.

Point 3° nouveau (Point 4. initial) – modification de l'article 4, deuxième phrase

La modification proposée ne donne pas lieu à observation de la part du Conseil d'État.

Point 4° nouveau (Point 5. initial) – ajout d'un tableau à l'annexe

L'ajout à l'annexe de la loi modifiée précitée d'un nouveau tableau libellé « 4. Véhicules « EURO VI » » détaillant les valeurs d'émission des véhicules « EURO VI » ne donne pas lieu à observation de la part du Conseil d'État.

*

La présentation et l'adoption d'un projet de rapport figurera à l'ordre du jour de la réunion du 21 mars 2019.

3. 7130 Projet de loi portant approbation du Protocole portant amendement de la Convention relative à l'aviation civile internationale [article 50, alinéa a)], signé à Montréal le 6 octobre 2016

Désignation d'un rapporteur

La commission désigne à l'unanimité son président comme rapporteur.

Présentation du projet de loi

Explications de la part de Madame Linda Mazzola du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics (Direction de l'Aviation civile)

Le projet de loi sous examen a pour objet **d'approuver le Protocole portant amendement de l'article 50, alinéa a), de la Convention relative à l'aviation civile internationale, signé à Montréal le 6 octobre 2016.**

Ledit amendement, adopté lors de la 39^e Assemblée générale de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (ci-après « *OACI* »), vise à **augmenter le nombre des membres de l'organe exécutif de l'OACI, c'est-à-dire du Conseil, de trente-six à quarante**. Il a été proposé, afin de permettre un meilleur équilibre et considérant l'existence d'une sous-représentation de certaines régions, d'assurer que les quatre nouveaux sièges envisagés pour le Conseil soient équitablement répartis conformément au principe dit de la représentation géographique équitable.

Le Luxembourg a adhéré à l'OACI à travers la loi du 25 mars 1948. Il s'agit d'une institution spécialisée des Nations Unies établie par la Convention relative à l'aviation civile internationale faite à Chicago le 7 décembre 1944 (ci-après « *la Convention* »). Cette organisation constitue le forum mondial des États en matière d'aviation civile internationale, assurant, par ce fait, une coopération internationale au plus haut niveau ainsi qu'une uniformisation des réglementations, normes et procédures touchant à l'aviation civile.

Depuis l'entrée en vigueur de la Convention le 4 avril 1947, la composition du Conseil a augmenté quatre fois par suite de l'augmentation constante du nombre d'États membres de l'OACI. Elle comptait 162 États membres lorsque la dernière augmentation a été décidée en

1990. Depuis lors, le volume, la structure et l'importance du transport aérien international pour les économies nationales ont considérablement changé. Par la suite, un plus grand nombre d'États sont désormais en position de jouer un rôle actif dans les décisions qui touchent le système mondial de transport aérien. En effet, l'OACI compte désormais 191 États membres.

Échange de vues

❖ Le représentant du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics (Direction de l'Aviation civile), suite à une intervention afférente de Monsieur le Rapporteur Carlo Back (déjà gréng), explique que le Luxembourg n'est pas membre du Conseil de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

Il est précisé que le Luxembourg est membre du groupe ABIS (*regroupant les autorités de l'aviation civile de huit États européens, à savoir le Luxembourg, les Pays-Bas, l'Autriche, la Belgique, l'Irlande, le Portugal, la Croatie et la Suisse*). Ce groupe a pour objectif d'assurer une présence continue de ses États membres au sein des différents organes de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale à travers un système de rotation. Ainsi, un État, représentant les autres pays dudit groupe, siège dans ledit Conseil de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

Le Luxembourg, à défaut de disposer des ressources requises, ne soumet pas sa candidature en vue de représenter le Groupe ABIS dans le Conseil de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

Examen de l'avis du Conseil d'État

Le libellé de l'article unique tel que proposé ne donne pas lieu à observation de la part du Conseil d'État.

Les observations légistiques soulevées sont intégrées dans le texte tel que proposé par la commission.

*

La présentation et l'adoption d'un projet de rapport figurera à l'ordre du jour de la réunion du 21 mars 2019.-

- 4. 7131 Projet de loi portant approbation du Protocole portant amendement de la Convention relative à l'aviation civile internationale [article 56], signé à Montréal le 6 octobre 2016**

Désignation d'un rapporteur

La commission désigne à l'unanimité son président comme rapporteur.

Présentation du projet de loi

Explications de la part de Madame Linda Mazzola du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics (Direction de l'Aviation civile)

Le projet de loi sous examen a pour objet d'approuver le Protocole portant amendement de l'article 56 de la Convention relative à l'aviation civile internationale, signé à Montréal le 6 octobre 2016.

Adopté lors de la 39^e Assemblée générale de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (ci-après « OACI »), cet amendement vise à augmenter le nombre des membres de la Commission de navigation aérienne (ci-après « ANC »), un des organes de l'OACI. L'ANC a pour mission d'examiner et de recommander des normes et pratiques recommandées ainsi que des procédures pour les services de navigation aérienne au Conseil, l'organe exécutif de l'OACI.

Par l'amendement de l'article 56 de ladite Convention, le nombre de commissaires de l'ANC est porté de 19 à 21, afin de mieux pouvoir atteindre un consensus sur des questions de navigation aérienne au niveau international et de garantir la participation appropriée d'experts ayant une expérience aéronautique dans les différentes régions du globe.

Examen de l'avis du Conseil d'État

Le libellé de l'article unique tel que proposé ne donne pas lieu à observation de la part du Conseil d'État.

Les observations légistiques soulevées ont été intégrées dans le texte tel que proposé par la commission.

*

La présentation et l'adoption d'un projet de rapport figurera à l'ordre du jour de la réunion du 21 mars 2019.

- 5. 7313 Projet de loi portant approbation**
- 1° de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République d'Arménie relatif à des services aériens, fait à Luxembourg, le 8 décembre 2015 ;**
 - 2° de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République du Cameroun relatif au transport aérien, fait à Luxembourg, le 26 janvier 2016 ;**
 - 3° de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République de Colombie relatif à des services aériens, fait à New York, le 22 septembre 2017 ;**
 - 4° de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République de Côte d'Ivoire, relatif au transport aérien, fait à Luxembourg, le 4 février 2016 ;**
 - 5° de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République du Kazakhstan relatif à des services aériens, fait à Astana, le 21 mai 2015 ;**
 - 6° de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la Mongolie relatif à des services aériens, fait à Leipzig, le 1^{er} juin 2017 ;**
 - 7° de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République du Niger relatif au transport aérien, fait à Niamey, le 8 février 2018 ;**

8° de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement du Turkménistan relatif à des services aériens, fait à Ashgabat, le 6 septembre 2016 ;
9° de l'« Agreement between the Government of the Grand Duchy of Luxembourg and the Government of the Republic of Zambia on air services », fait à Luxembourg, le 29 février 2016

Désignation d'un rapporteur

La commission désigne à l'unanimité son président comme rapporteur.

Présentation du projet de loi

Explications de la part de Madame Linda Mazzola du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics (Direction de l'Aviation civile)

Le projet de loi sous examen a pour objet d'approuver neuf accords aériens bilatéraux entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg, d'une part, et les gouvernements de la République d'Arménie, de la République du Cameroun, de la République de Colombie, de la République de Côte d'Ivoire, de la République du Kazakhstan, de la Mongolie, de la République du Niger, du Turkménistan et de la République de Zambie, d'autre part.

En ce qui concerne les droits octroyés par les accords bilatéraux, le principe s'avère être identique pour chacun des accords, à savoir que les États s'octroient des droits réciproques de survol, d'escale, d'embarquement et de débarquement, le droit de cabotage étant expressément exclu.

Les neuf accords prévoient par ailleurs l'exonération, sous certaines conditions, de tous droits de douane, frais d'inspection et autres droits et taxes similaires sur les aéronefs, ainsi que le principe de non-discrimination dans l'application des taxes aéroportuaires entre parties contractantes. Ils contiennent aussi des dispositions relatives aux procédures de modification de l'accord, relatives aux possibilités de révocation et de limitation de l'autorisation d'exploitation accordée à une compagnie aérienne désignée par l'autre partie et aussi relatives à la procédure de règlement des différends.

Un tableau annexé au document de dépôt (*doc. parl. 7313 ; 30 mai 2018*) définit les routes à exploiter entre le Luxembourg et les destinations situées sur le territoire de l'autre partie contractante par les compagnies désignées à cet effet.

Les accords sont similaires, mais se différencient aussi par rapport à certains aspects significatifs. L'accord avec l'Arménie exclut par exemple expressément la possibilité d'octroyer les droits accordés à un État tiers. Ce même accord, ainsi que celui avec la Colombie sont les seuls à préciser que les cas de révocation et de limitation d'autorisation d'exploitation des compagnies aériennes désignées ne sont pas limitatifs. Enfin, les accords avec le Cameroun, la Côte d'Ivoire et le Niger ne contiennent par exemple pas de clause relative à la reconnaissance des certificats et licences.

L'Union européenne a aussi négocié un certain nombre d'accords horizontaux, mais force est de constater que certains accords négociés entre l'UE et des parties tierces ne couvrent pas tous les services aériens nécessaires pour le Luxembourg. Le Grand-Duché se voit donc contraint de continuer à négocier des accords bilatéraux, qui adressent plus largement les besoins de ses compagnies aériennes.

Échange de vues

❖ Le représentant du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics précise, suite à une question afférente de Monsieur le Rapporteur Carlo Back (dèi gréng), que les accords qui font l'objet du présent projet de loi ont été conclus en suivant les recommandations respectives de l'Organisation de l'Aviation Civile (OACI) et de la Conférence Européenne de l'Aviation Civile (CEAC), tout en s'inspirant d'un modèle d'accord-type en la matière, utilisé par les membres de l'OACI. Tous les États avec lesquels ces accords ont été conclus sont membres de l'OACI et, après ratification, les accords y seront enregistrés. Tous les accords aériens couverts par le présent projet de loi comportent par ailleurs des clauses exigées par le droit communautaire.

Examen de l'avis du Conseil d'État

Le texte du projet de loi ne donne pas, quant au fond, lieu à observation de la part du Conseil d'État.

Le Conseil d'État regrette que les auteurs du projet de loi sous avis se soient contentés d'indiquer que le modèle d'accord de l'OACI constitue la base des accords, sans pour autant préciser les points de divergence par rapport au modèle ou les spécificités de chaque accord.

Il souligne que les accords conclus avec le Cameroun, la Colombie, la Côte d'Ivoire, la Mongolie, le Niger et la Zambie, contiennent des dispositions particulières au sujet de la modification de l'annexe afférente y figurant. Ainsi, la modification des annexes des accords précités se fait par le biais d'un accord direct entre les autorités aéronautiques des parties contractantes.

Au sujet des autres accords conclus, à savoir avec l'Arménie, le Turkménistan et la Zambie, la modification de l'annexe de ces trois accords doit être soumise à l'assentiment du législateur.

Il a été tenu compte des observations légistiques émises par le Conseil d'État, dont notamment celle de citer les accords dans l'ordre chronologique de leur date de signature en commençant par le plus ancien, y compris dans l'intitulé du projet de loi.

*

La présentation et l'adoption d'un projet de rapport figurera à l'ordre du jour de la réunion du 21 mars 2019.

6. Divers

La présentation du volet budgétaire – projets de loi 7450 et 7451 – concernant la Mobilité et les Travaux publics par Monsieur le Ministre de la Mobilité et des Travaux publics figurera à l'ordre du jour de la réunion de la commission du 28 mars 2019.

Le Secrétaire-administrateur,
Laurent Besch

Le Président de la Commission de la Mobilité et des
Travaux publics,
Carlo Back