

N° 7365²**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2019-2020

PROJET DE LOI

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) créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'Aviation Civile

* * *

**RAPPORT DE LA COMMISSION DE LA MOBILITE
ET DES TRAVAUX PUBLICS**

(14 novembre 2019)

La Commission se compose de : M. Carlo BACK, Président-Rapporteur ; M. Gilles BAUM, M. François BENOY, M. Dan BIANCALANA, M. Frank COLABIANCHI, M. Yves CRUCHTEN, M. Félix EISCHEN, M. Jeff ENGELN, M. Marc GOERGEN, M. Max HAHN, M. Marc HANSEN, M. Aly KAES, M. Marc LIES, M. Marco SCHANK, M. Serge WILMES, Membres.

*

I. ANTECEDENTS

Le projet de loi élargé a été déposé à la Chambre des Députés le 4 octobre 2018 par le Ministre du Développement durable et des Infrastructures.

Le texte du projet de loi a été accompagné d'un exposé des motifs, d'un commentaire des articles, d'une fiche d'évaluation d'impact, d'une fiche d'évaluation d'impact des mesures législatives et réglementaires sur l'égalité des femmes et des hommes, du texte coordonné et de la fiche financière.

Le Conseil d'État a rendu son avis en date du 21 décembre 2018.

La Commission de la Mobilité et des Travaux publics a, lors de sa réunion du 24 octobre 2019, désigné Monsieur Carlo Back rapporteur du projet de loi. Elle a encore examiné lors de cette même réunion le projet de loi ainsi que l'avis du Conseil d'État.

La Commission a adopté le présent rapport lors de sa réunion du 14 novembre 2019.

*

II. CONSIDERATIONS GENERALES

Le présent projet de loi a comme objet de mettre à jour la législation nationale sur les redevances en matière de transport aérien.

D'un côté, il s'agit de mettre à jour la formulation actuelle de l'article 7 (2) de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relatif à la réglementation de la navigation aérienne. En effet, la formulation actuelle date de 2009 et depuis lors il y a eu une évolution importante au niveau de la réglementation européenne en la matière, notamment par le Règlement (UE) n°391/2013 du 3 mai 2013 établissant un système commun de tarification des services de navigation aérienne ainsi que par la Directive 2009/12/CE du 11 mars 2009 sur les redevances aéroportuaires transposée en droit luxembourgeois par la loi du 23 mai 2012.

Ainsi, on peut désormais distinguer deux catégories de redevances : les redevances de services de la navigation aérienne et les redevances aéroportuaires.

Concernant les redevances aéroportuaires, celles-ci sont définies dans la Directive 2009/12/CE susmentionnée. Selon la loi susmentionnée du 31 janvier 1948, ces redevances peuvent être perçues par la société lux-Airport.

Quant aux redevances de navigation aérienne, l'Administration de la navigation aérienne (ANA), chargée principalement de l'aiguillage des aéronefs dans un espace aérien déterminé, a été autorisée à percevoir directement ces redevances, qui auparavant étaient appelées « redevances d'atterrissage ».

Les redevances de navigation aérienne sont désormais composées des « Terminal Navigation Charges – TNC » et des « En Route Charges – ERC ». Pourtant, la législation actuelle fait référence à des « redevances d'atterrissage » ainsi que des « redevances de vol de nuit » qui, elles n'existent plus sous cette forme puisqu'elles font partie des redevances TNC.

Par conséquent, face à ces changements au niveau de la terminologie, le projet de loi entend adapter la terminologie des redevances relatives aux services de la navigation aérienne dans la législation nationale, notamment en supprimant la notion de « redevances d'atterrissage ».

De l'autre côté, le projet de loi entend aussi adapter la législation nationale sur la perception des redevances en matière de transport aérien. Plus précisément, il s'agit d'adapter l'article 2 de la loi susmentionnée du 23 mai 2012 qui fixe les principes applicables à la perception de ces redevances.

La société lux-Airport ainsi que l'ANA perçoivent leurs redevances respectives dans leur fonction d'entité gestionnaire de l'aéroport. Or, la loi de 2012 ne s'appliquant pas aux redevances de navigation aérienne perçues par l'ANA, celle-ci ne devrait plus figurer à l'article 2, point 1) de ladite loi. C'est pourquoi le projet de loi prévoit la suppression de la référence en question.

*

III. AVIS DU CONSEIL D'ETAT

Avis du Conseil d'Etat du 21 décembre 2018

Dans son avis du 21 décembre 2018, le Conseil d'État n'émet pas d'opposition formelle à l'égard du projet de loi sous avis.

Il remarque d'abord que les termes « redevances pour services passagers », « redevances de stationnement », « redevances d'atterrissage » et « redevances de vol de nuit » employés aux alinéas 1 et 2 de l'article 7, paragraphe 2, de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne que le projet sous avis entend modifier sont désuètes au regard de la terminologie du règlement d'exécution (UE) n°391/2013 établissant un système commun de tarification des services de navigation aérienne, où il est question de « redevances aéroportuaires ».

Quant au premier article du projet de loi, le Conseil d'État estime que l'ajout des termes « redevances aéroportuaires » rend superfétatoire la mention de redevances pour services passagers et de stationnement puisque les « redevances aéroportuaires » telles qu'elles sont définies par la directive 2009/12/CE englobent déjà les redevances pour services passagers et pour services de stationnement. De plus, le Conseil d'État estime que le projet sous avis devrait préciser expressément que le terme de « redevance aéroportuaire » reçoit la même acception que celle que lui confère la loi précitée du 23 mai 2012 qui, elle reprend de manière littérale la définition de la directive 2009/12/CE.

Concernant l'article 2, le Conseil d'État propose de supprimer la partie de phrase « , pour ce qui est des redevances pour services passagers et des redevances de stationnement ainsi que des infrastructures et services y associés ». Selon le Conseil d'État, prenant en compte que le projet sous avis propose que l'organisme visé à l'article 2 de la loi du 26 juillet 2002 sur la police et l'exploitation de l'aéroport de Luxembourg devienne le seul organisme habilité à percevoir les redevances aéroportuaires, il n'y a plus de nécessité d'énumérer les taxes aéroportuaires. Dans le cas où cette proposition de suppression ne serait pas retenue, le Conseil d'État propose de remplacer l'énumération des différentes taxes par la notion générique de « redevances aéroportuaires ».

*

IV. COMMENTAIRE DES ARTICLES

Article 1^{er} du projet de loi déposé

L'article 1^{er} précise que 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 est autorisé à percevoir les redevances aéroportuaires en plus des redevances pour services passagers, de stationnement et de toute autre redevance en relation avec l'exploitation aéroportuaire, qui sont déjà énumérées à l'article 7, paragraphe 2, alinéa 1^{er}, de la loi précitée du 31 janvier 1948.

Or, comme le soulignent les auteurs du texte en projet, les « redevances aéroportuaires » sont définies par la directive 2009/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2009 sur les redevances aéroportuaires, définition par ailleurs transposée de manière littérale par la loi précitée du 23 mai 2012 portant transposition de la directive 2009/12/CE.

Le Conseil d'État note dans son avis du 21 décembre 2018 qu'aux termes de cette définition, constitue une « redevance aéroportuaire » un « prélèvement effectué au profit de l'entité gestionnaire d'aéroport à la charge des usagers d'aéroport en contrepartie de l'utilisation des installations et des services qui sont fournis exclusivement par l'entité gestionnaire d'aéroport et qui sont liés à l'atterrissage, au décollage, au balisage et au stationnement des aéronefs, ainsi qu'à la prise en charge des passagers et du fret ».

Le terme « redevance aéroportuaire » englobe dès lors les redevances pour services passagers et pour services de stationnement. Il en résulte que l'ajout des termes « redevances aéroportuaires » rend superfétatoire la mention des redevances pour services passagers et de stationnement.

Par ailleurs, il conviendrait que le nouveau texte précise expressément que le terme de « redevance aéroportuaire » reçoit la même acception que celle que lui confère la loi précitée du 23 mai 2012.

Compte tenu des considérations qui précèdent, le Conseil d'État propose de conférer à l'article sous revue le libellé suivant :

« **Art. 1^{er}.** L'article 7, paragraphe 2, alinéas 1^{er} et 2, de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relatif à la réglementation de la navigation aérienne est modifié comme suit :

« (2) Peuvent être perçues par l'organisme désigné à l'article 2 de la loi modifiée du 26 juillet 2002 sur la police et sur 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 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. » »

La commission parlementaire a décidé de reprendre la proposition du Conseil d'État de renvoyer à la loi du 23 mai 2012 précitée qui définit la notion de « redevance aéroportuaire ». Il devient dès lors inutile de préciser qu'en font partie les redevances pour services passagers et pour services de stationnement puisqu'elles sont déjà englobées dans cette définition. La commission a partant décidé ainsi de supprimer ces mentions.

Quant aux observations d'ordre légistique, le Conseil d'État note que les articles sont introduits par la forme abrégée « **Art.** » et sont numérotés en chiffres arabes. Il convient ainsi d'écrire « **Art. 1^{er}.** » et « **Art. 2.** ».

Toutes ces modifications d'ordre purement légistique ont été reprises par la commission parlementaire.

Article 2 du projet de loi déposé

L'article 2 propose une suppression de texte à l'article 2, point 1), de la loi du 23 mai 2012.

Cette suppression n'appelle pas d'observations de la part du Conseil d'État.

Par ailleurs, le Conseil d'État propose de supprimer également la partie de phrase « , pour ce qui est des redevances pour services passagers et des redevances de stationnement ainsi que des infrastructures et services y associés ».

En effet, cette énumération des taxes aéroportuaires ne faisait de sens que tant qu'il s'agissait de distinguer entre les redevances qui pouvaient être perçues par l'exploitant de l'aéroport qu'est « lux-Airport » et celles qui pouvaient être perçues par l'Administration de la navigation aérienne. Or, aux termes de la loi en projet, le seul organisme habilité à percevoir les redevances aéroportuaires est désormais l'organisme visé à l'article 2 de la loi précitée du 26 juillet 2002, tandis que l'Administration de la navigation aérienne perçoit les redevances pour la rétribution des services de navigation aérienne. Si cette proposition du Conseil d'État ne devait pas être retenue, il faudrait veiller à remplacer l'énumération des différentes taxes par la notion générique de « redevances aéroportuaires ».

Quant aux observations d'ordre légistique, le Conseil d'État note qu'il convient d'inclure la virgule précédant les termes « , ainsi que l'Administration de la navigation aérienne » dans les termes à supprimer. Par ailleurs, il n'est pas nécessaire de faire figurer les termes à supprimer en caractères italiques.

La commission décide de reprendre toutes les modifications d'ordre légistique proposées par le Conseil d'État.

*

Sous le bénéfice des observations qui précèdent, la Commission de la Mobilité et des Travaux publics recommande à la Chambre des Députés d'adopter le projet de loi 7365 dans la teneur qui suit :

*

V. TEXTE PROPOSE PAR LA COMMISSION

PROJET DE LOI

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

Art. 1^{er}. L'article 7, paragraphe 2, alinéa 1^{er} et 2, de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relatif à la réglementation de la navigation aérienne est modifié comme suit :

« (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. »

Art. 2. A l'article 2, point 1) 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 les mots « , pour ce qui est des redevances pour services passagers et des redevances de stationnement ainsi que des infrastructures et services y associés, ainsi que l'Administration de la navigation aérienne, pour ce qui est des redevances d'atterrissage ainsi que des redevances de vol de nuit et des infrastructures et services y associés » sont supprimés.

Luxembourg, le 14 octobre 2019

Le Président-Rapporteur,
Carlo BACK

