

**N° 6310<sup>3</sup>****CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2011-2012

**PROJET DE LOI**

**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**

\* \* \*

**SOMMAIRE:***page****Amendements adoptés par la Commission du Développement durable***

1) Dépêche du Président de la Chambre des Députés au Président du Conseil d'Etat (9.2.2012).....	1
2) Texte coordonné.....	7

\*

**DEPECHE DU PRESIDENT DE LA CHAMBRE DES DEPUTES  
AU PRESIDENT DU CONSEIL D'ETAT**

(9.2.2012)

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous soumettre ci-après une série d'amendements au projet de loi sous rubrique, amendements adoptés par la Commission du Développement durable lors de sa réunion du 8 février 2012.

Je vous joins, à titre indicatif, un texte coordonné tenant compte de ces propositions d'amendements de la Chambre des Députés.

\*

***Remarques préliminaires***

La Commission du Développement durable a fait siennes la grande majorité des observations émises par le Conseil d'Etat dans son avis du 16 décembre 2011.

En ce qui concerne les cinq oppositions formelles émises par la Haute Corporation, il convient de noter qu'il a été fait droit à celle concernant l'article 2 (respect de la hiérarchie des normes), ainsi qu'à celle concernant l'article 6 (recours en réformation), qui cependant fait l'objet d'un amendement.

Concernant les articles 11 et 12 (nouveaux articles 8 et 10) (désignation d'une autorité de supervision compétente, collecte et fixation par cette autorité des redevances constituant la contrepartie de ses frais de personnel et de fonctionnement), le Conseil d'Etat s'oppose formellement à la désignation de la Direction de l'Aviation Civile en tant qu'autorité de supervision indépendante alors que celle-ci, en raison du fait d'être placée sous l'autorité du ministre, fait partie de la même entité juridique, à savoir l'Etat, et que de surcroît l'Etat détient des participations importantes dans deux sociétés de transport aérien tout comme dans l'entité gestionnaire de l'aéroport.

En effet, la directive requiert la mise en place d'une autorité de supervision juridiquement et fonctionnellement indépendante des entités gestionnaires de l'aéroport et de tous les transporteurs aériens. Pour les Etats membres qui conservent la propriété d'aéroports, d'entités gestionnaires d'aéroports ou de transporteurs aériens ou leur contrôle (ce qui est le cas pour le Luxembourg), une séparation fonctionnelle entre les fonctions liées à cette propriété ou ce contrôle et celles confiées à l'autorité de supervision indépendante est également requise par la directive.

Afin d'éviter aux autorités luxembourgeoises tout éventuel reproche futur de non-indépendance fonctionnelle ou structurelle de l'autorité de supervision et afin d'éviter tout conflit d'intérêt potentiel entre maximisation des participations de l'Etat auprès des transporteurs aériens voire maximisation de la participation auprès de l'entité gestionnaire de l'aéroport, il a été retenu de désigner une autorité de supervision indépendante externe au secteur de l'aviation, en l'occurrence l'Institut Luxembourgeois de Régulation, rendant caduques les trois oppositions formelles soulevées par le Conseil d'Etat concernant les articles 11 et 12 du texte initial.

Pour les besoins d'application de la loi, le Conseil d'Etat propose d'élargir le pouvoir réglementaire de l'Institut Luxembourgeois de Régulation. En effet, la directive prévoit la possibilité de mettre en place un mécanisme de financement de l'autorité de supervision indépendante, qui peut comprendre la perception d'une redevance auprès des usagers d'aéroports et des entités gestionnaires d'aéroports.

L'article 4 de la loi modifiée du 30 mai 2005 portant 1) organisation de l'Institut Luxembourgeois de Régulation; 2) modification de la loi modifiée du 22 juin 1963 fixant le régime des traitements des fonctionnaires de l'Etat dispose que „L'Institut récupère la contrepartie de ses frais du personnel en service et de ses frais de fonctionnement conformément aux dispositions des lois et règlements qui déterminent les secteurs économiques sous sa régulation.“

Ainsi, la loi de base de l'Institut Luxembourgeois de Régulation l'habilite de manière générale à percevoir des redevances auprès des opérateurs sous sa surveillance. La présente loi sectorielle précise les coûts qui peuvent être pris en compte dans l'article 12, point 3 (art. 10, paragraphe 4, du texte coordonné) et confère à l'autorité de supervision indépendante dans l'article 12, point 4 (art. 10, paragraphe 4, du texte coordonné) la compétence pour la fixation de ces redevances, s'inspirant de la loi du 1er août 2007 relative à l'organisation du marché de l'électricité, permettant ainsi de faire droit à la proposition du Conseil d'Etat.

\*

*Amendement 1 portant sur l'article 2, point 7 (nouveau point 6)*

Le nouveau point 6 (point 7 initial) de l'article 2 se lit comme suit:

6) „*autorité de supervision indépendante*“: ~~*l'autorité visée à l'article 11 de cette loi*~~ ***L'Institut Luxembourgeois de Régulation;***

*Commentaire de l'amendement 1*

Il est fait droit à la proposition du Conseil d'Etat de définir l'autorité de supervision indépendante de manière précise dans cette définition, plutôt que de renvoyer à l'article la désignant. En raison de la désignation de l'ILR au lieu de la Direction de l'Aviation Civile il s'agit en l'occurrence d'un amendement technique.

*Amendement 2 portant sur l'article 7 initial (article 4 nouveau), paragraphe (1)*

La phrase introductive du paragraphe sous rubrique se lira comme suit:

(1) ***L'Institut Luxembourgeois de Régulation*** veille à ce que l'entité gestionnaire d'aéroport fournisse, chaque fois que doivent être tenues les consultations visées à l'article 9, paragraphe 1, et selon les procédures visées à cet article, au comité des usagers de l'aéroport, des informations

sur les éléments servant de base à la détermination du système ou du niveau des redevances aéroportuaires perçues par elle. Ces informations comprennent au minimum:

(...)

*Commentaire de l'amendement 2*

De la même manière que pour l'amendement 1, il est fait droit à l'observation du Conseil d'Etat de désigner dans cette phrase nommément l'autorité de supervision indépendante. Vu le remplacement de la Direction de l'Aviation Civile par l'Institut Luxembourgeois de Régulation en tant qu'autorité de supervision indépendante cet amendement technique s'impose.

*Amendement 3 portant sur l'article 7 initial (article 4 nouveau), paragraphe (2)*

La phrase introductive du paragraphe sous rubrique se lira comme suit:

(2) L'autorité de supervision indépendante veille à ce que les usagers d'aéroport fournissent, avant chaque consultation prévue à l'article 9, paragraphe 1, et en principe via le comité des usagers de l'aéroport, à l'entité gestionnaire d'aéroport des informations concernant notamment:

(...)

*Commentaire de l'amendement 3*

Il est, dans la mesure du possible, fait droit à l'observation du Conseil d'Etat en supprimant la mention que les données transitent en principe par le comité des usagers afin de respecter le principe du respect de la confidentialité des données des opérateurs et ce en l'absence de personnalité juridique propre dudit comité qui constitue un comité composé des usagers ayant eux une personnalité juridique propre.

En effet, les informations à fournir par les usagers d'aéroport sont des données économiquement sensibles et ne peuvent dès lors pas transiter par le comité des usagers de l'aéroport au risque d'anéantir l'objectif de cet article qui est que l'entité gestionnaire d'aéroport dispose d'informations concrètes sur les perspectives de développement des opérateurs aériens sur l'aéroport.

Concernant une éventuelle violation de l'article 13 du règlement grand-ducal du 8 juin 1979 relatif à la procédure à suivre par les administrations relevant de l'Etat et des communes, il est estimé que cet article vise à régir la communication de pièces aux administrés par l'administration, et n'est donc pas applicable en l'espèce. En effet, la disposition avisée concerne le cas inverse, à savoir la communication d'informations à l'entité gestionnaire d'aéroport (qui sont l'Administration de la navigation aérienne et la société lux-Airport) par les usagers de l'aéroport.

*Amendement 4 portant sur l'article 11 initial (article 8 nouveau), paragraphe (2)*

Le paragraphe sous rubrique est supprimé.

*Commentaire de l'amendement 4*

L'article 11, paragraphe 2 de la directive prévoit la possibilité pour l'autorité de supervision indépendante de subdéléguer à d'autres autorités les tâches qui lui sont confiées.

Dans la mesure où cette disposition n'est pas obligatoire et qu'elle ne fait de sens que pour les Etats membres disposant d'autorités régionales compétentes pour les aéroports, ainsi que suite à la désignation de l'ILR en tant qu'autorité de supervision compétente, il est jugé opportun de supprimer cette disposition.

*Amendement 5 portant sur l'article 6 initial (article 9 nouveau), paragraphes (10) et (11)*

Les deux paragraphes sous rubrique se liront comme suit:

(10) Les décisions prises par l'autorité de supervision indépendante sont contraignantes pour toutes les parties.

La décision, qui peut être assortie d'astreintes, précise les conditions d'ordre technique, opérationnel et financier de règlement du différend dans le délai accordé. En cas de nécessité pour le règlement du différend, l'autorité de supervision indépendante fixe de manière objective, transparente, traçable, non discriminatoire et proportionnée, les modalités d'accès aux services ou terminaux dédiés et ses conditions d'utilisation.

*(11) En cas d'atteinte grave et immédiate aux règles régissant l'accès aux services ou infrastructures dédiées ou à leur utilisation visées à l'article 10 7, l'autorité de supervision indépendante peut, après avoir entendu les parties en cause, ordonner, ~~le cas échéant sous astreinte~~, les mesures conservatoires nécessaires. Ces mesures peuvent comporter la suspension des pratiques portant atteinte aux règles régissant l'accès aux services ou infrastructures ou à son utilisation.*

*L'autorité de supervision indépendante peut assortir ses décisions d'une astreinte dont le montant journalier se situe entre 200 euros et 2.000 euros. Le montant de l'astreinte tient compte de la capacité économique de la personne concernée et de la gravité du manquement constaté.*

#### *Commentaire de l'amendement 5*

A l'article 6, aux points 11 et 12, les renvois à la possibilité offerte à l'autorité de supervision indépendante d'assortir ses décisions d'une astreinte, sont supprimés alors qu'ils sont devenus superfétatoires.

En effet, le nouveau paragraphe 11 de l'article 9 se voit complété, suite à l'observation afférente du Conseil d'Etat, par un deuxième alinéa accordant à l'autorité de supervision indépendante nationale la faculté d'assortir ses décisions d'une astreinte dont le montant minimum et maximum est fixé en évitant un écart trop important entre les deux.

Le montant de l'astreinte (200 à 2.000 euros) est inspiré du montant similaire prévu par l'ILR dans d'autres domaines de compétences (réseaux et services de communications électroniques, électricité et gaz).

#### *Amendement 6 portant sur l'article 6 initial (article 9 nouveau), paragraphe (12)*

Le nouveau paragraphe 12 (paragraphe 13 initial) se lira comme suit:

**(12) Un recours en annulation est ouvert devant le tribunal administratif contre les décisions prises par l'autorité de supervision indépendante dans le cadre du présent article.**

**Un recours en réformation est ouvert devant le tribunal administratif contre les décisions visées à l'alinéa précédent qui sont assorties d'une astreinte.**

#### *Commentaire de l'amendement 6*

Le Conseil d'Etat exprime son opposition formelle à l'introduction d'un seul recours en annulation contre les décisions de l'autorité de supervision indépendante. En effet, la Convention européenne des droits de l'homme prévoit dans son article 6 relatif à un droit à un procès équitable, le droit pour toute personne à ce que „sa cause soit entendue équitablement, publiquement et dans un délai raisonnable, par un tribunal indépendant et impartial, établi par la loi, qui décidera, soit des contestations sur ses droits et obligations de caractère civil, soit du bien-fondé de toute accusation en matière pénale dirigée contre elle“.

De même l'arrêt invoqué par le Conseil d'Etat dans son avis (*Silvester's Horeca Service c/Belgique*) rappelle le besoin d'un recours de pleine juridiction à l'égard des décisions emportant une sanction administrative, tel que c'est le cas lorsqu'une décision est prise sous astreinte.

Cet amendement vise à distinguer parmi les décisions de l'autorité de supervision indépendante celles pour lesquelles un recours en réformation est nécessaire de celles où un recours en annulation est suffisant. Ceci est particulièrement important vu qu'en présence de la spécificité du secteur, une substitution au fond de l'affaire de la décision de l'autorité de supervision indépendante par le juge administratif risquerait d'aboutir à des résultats peu satisfaisants pour l'exploitation aéroportuaire.

Ainsi, les décisions prises par l'autorité de supervision indépendante et assorties d'une peine d'astreinte peuvent faire l'objet d'un recours en réformation devant le tribunal administratif, tandis que les décisions non assorties d'une astreinte restent soumises au seul recours en annulation.

#### *Amendement 7 portant sur l'article 13 initial (article 11 nouveau)*

L'article se lira comme suit:

##### ***Art. 11. Dispositions modificatives***

**(1) L'article 7, paragraphe (2), dernier alinéa, de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne est modifié comme suit:**

„Le montant de ces redevances est fixé par le ministre ayant les Transports aériens dans ses attributions 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.“

(2) L'article 7, paragraphe (3), de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne est complété par deux alinéas nouveaux, libellés comme suit:

„Les taxes dues en vertu de ce règlement grand-ducal sont perçues par l'Agence Luxembourgeoise pour la Sécurité Aérienne (ALSA) au profit de l'Administration de l'enregistrement et des domaines.

Les redevances dues en vertu de ce règlement grand-ducal sont perçues par l'ALSA.“

(3) Est inséré un article 43bis après l'article 43 de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne libellé comme suit:

„Art. 43bis. (1) La Communauté des Transports est l'autorité compétente pour l'application des dispositions relatives à la liberté de tarification des transporteurs aériens et des principes d'information et de non-discrimination à l'égard des passagers en exécution du règlement (CE) n° 1008/2008 du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation des services aériens dans la Communauté.

(2) Le ministre ayant les Transports aériens dans ses attributions peut infliger une amende de 2.500 euros à 10.000 euros à tout transporteur aérien, son agent ou tout autre vendeur de billets qui publie ou propose les tarifs de passagers ou de fret pour les services aériens au départ de l'aéroport de Luxembourg sans préciser les conditions applicables ou sans préciser le prix définitif à payer à tout moment, incluant outre le tarif de passager ou de fret l'ensemble des taxes, redevances, suppléments et droits applicables inévitables et prévisibles à la date de la publication, y compris les redevances aéroportuaires, la redevance de sûreté ou carburant si celles-ci sont ajoutées au tarif passager ou fret.

(3) Le ministre ayant les Transports aériens dans ses attributions peut infliger une amende de 1.250 euros à 5.000 euros à tout transporteur aérien, son agent ou tout autre vendeur de billets qui ne publie ou communique pas les suppléments de prix optionnels de façon claire, transparente et non équivoque au début de toute réservation ou qui ne s'assure pas que ces suppléments fassent l'objet d'une démarche explicite d'acceptation de la part du client.

(4) L'amende ne peut être infligée que si le transporteur aérien, son agent, ou tout autre vendeur de billets ont été préalablement mis à même de présenter leurs observations. A cet effet, ils sont invités par lettre recommandée avec avis de réception à prendre inspection du dossier et faire valoir leurs observations, le tout dans un délai qui ne peut être inférieur à un mois.

(5) Les décisions du ministre sont susceptibles d'un recours en réformation devant le tribunal administratif, dans le délai d'un mois à partir de la notification.»

(4) L'article 17, paragraphe 3, dernier alinéa 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 est remplacé par une disposition libellée comme suit:

„Un règlement grand-ducal règle l'organisation interne de l'administration et précise les différentes missions de la Direction.“

Commentaire de l'amendement 7

Cet amendement vise trois finalités, à savoir premièrement à modifier le régime de fixation des redevances aéroportuaires, deuxièmement à introduire dans le droit luxembourgeois un régime de sanctions afin d'assurer la mise en œuvre en bonne et due forme des dispositions du chapitre IV du règlement (CE) n° 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté et troisièmement à créer le cadre pour déterminer l'organisation de la Direction de l'Aviation Civile.

Concernant la modification du régime de fixation des redevances, le texte continue à prévoir que les redevances seront arrêtées après consultation du comité des usagers, mais il prévoit qu'elles seront arrêtées par le ministre compétent sur proposition des deux prestataires de services. Cela donnera la flexibilité requise et permettra au ministre compétent de déterminer de manière cohérente et coordonnée la politique à suivre en matière de redevances aéroportuaires en tant qu'élément de gestion important de la compétitivité du site aéroportuaire.

Concernant la mise en conformité par rapport au règlement (CE) n° 1008/2008 précité, il convient de noter que ce règlement prévoit la transparence sur les tarifs publiés ou proposés pour le client aussi bien pour ce qui concerne les éléments de prix inévitables et prévisibles que pour les éléments de prix optionnels. L'article 24 de ce règlement prévoit que les Etats membres veillent au respect des règles énoncées dans le cadre du chapitre IV en fixant des sanctions en cas d'infractions. La Commission a attiré récemment l'attention du Luxembourg sur le fait qu'il ne s'était pas encore doté d'un tel régime de sanctions. Afin de se mettre en conformité avec les exigences de ce règlement européen, il est proposé de reprendre le contenu de l'article 23 tout en s'inspirant des dispositions analogues introduites par la loi du 5 juin 2009 ayant pour objet de modifier: 1) la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne; 2) 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) la loi 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, en ce qui concerne les droits des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite lorsqu'elles font des voyages aériens.

Cet article élargit ainsi les compétences attribuées à la Communauté des Transports sur l'aspect spécifique du respect par les transporteurs aériens et les agences de la transparence de tarification des billets d'avions. A noter que la Communauté des Transports est également prévu de devenir l'autorité compétente en matière de droits et obligations des voyageurs ferroviaires (PL 6368) et dispose d'ores et déjà d'une compétence en matière de tarification des transports publics. Il s'agit de maintenir en la matière un certain parallélisme des formes.

Concernant le dernier paragraphe, le libellé proposé complète l'alinéa existant en prévoyant qu'un règlement grand-ducal, outre le fait qu'il précise les missions de la Direction, règle également l'organisation interne de celle-ci. A noter que l'ajout de ce paragraphe nécessite également une modification du libellé de l'intitulé de la loi en projet, qui se lira dorénavant comme suit:

Projet de loi 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

*Amendement 8 portant sur l'article 14 initial (article 12 nouveau)*

L'article sous rubrique sera libellé comme suit:

**Art. 12. Disposition finale**

(1) *Le Gouvernement est autorisé à procéder, **au profit de l'autorité de supervision indépendante visée à l'article 11, à l'engagement de renforcement à titre permanent d'un agent de la carrière de l'attaché de gouvernement et,** au profit de l'Administration de la navigation aérienne, à l'engagement de renforcement à titre permanent d'un employé de la carrière S.*

(2) ***L'engagement définitif** au service de l'Etat résultant des dispositions du présent article se **fuit** par dépassement de l'effectif total du personnel et en dehors du nombre des engagements de renforcements déterminés dans la loi concernant le budget des recettes et des dépenses de l'Etat pour l'exercice **2012** et dans les lois budgétaires pour les exercices futurs.*

*Commentaire de l'amendement 8*

Dans sa version initiale, l'article sous rubrique prévoit l'engagement de deux agents, dont un agent auprès de la Direction de l'Aviation Civile et un agent auprès de l'Administration de la navigation aérienne pour assurer la transposition et l'application de la directive.

Dans la mesure où ces engagements constituent une question d'appréciation politique, le Conseil d'Etat se rapporte à la Chambre des Députés pour ce qui est du suivi à réserver à la disposition en question, tout en faisant remarquer que le transfert à l'ILR des compétences d'autorité indépendante ne justifie plus le renforcement prévu de l'effectif de la Direction de l'Aviation Civile. La Commission donne suite à cette remarque.

\*

Au nom de la Commission du Développement durable, je vous saurais gré de bien vouloir m'envoyer l'avis du Conseil d'Etat sur les amendements exposés ci-dessus dans les meilleurs délais. Il convient à cet égard de rappeler que le Luxembourg est en retard de transposition de la directive 2009/12/CE transposée par la présente loi et fait l'objet d'une procédure contentieuse afférente de la part de la Commission européenne. Il risque par conséquent les sanctions financières prévues par le traité de Lisbonne en cas de non-transposition dans les plus brefs délais.

Copie de la présente est envoyée pour information au Ministre du Développement durable et des Infrastructures, au Ministre délégué au Développement durable et aux Infrastructures et à la Ministre aux Relations avec le Parlement.

Veillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma considération très distinguée.

*Le Président de la Chambre des Députés,*  
Laurent MOSAR

\*

## TEXTE COORDONNE

*(Les propositions du Conseil d'Etat retenues par la Commission du Développement durable sont soulignées; les amendements parlementaires sont soulignés et en gras).*

### PROJET DE LOI

#### 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. (1) La présente loi établit des principes communs pour la perception de redevances aéroportuaires.*

*(2) La présente loi s'applique à l'aéroport de Luxembourg, y compris aux installations annexes que les opérations d'atterrissage, de décollage et de manœuvres d'aéronefs peuvent impliquer pour les besoins du trafic et le service des aéronefs, y compris les installations nécessaires pour assister les services commerciaux de transport aérien.*

*(3) La présente loi ne s'applique ni aux redevances perçues pour la rétribution des services de navigation aérienne en route et terminaux conformément au règlement (CE) n° 1794/2006, ni aux redevances perçues pour la rétribution des services d'assistance en escale visés à l'annexe de la loi 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, ni aux redevances prélevées pour le*

financement d'une assistance aux passagers handicapés et aux passagers à mobilité réduite visés par le règlement (CE) n° 1107/2006.

**Art. 2.** Aux fins de la présente loi, on entend par:

- 1) „aéroport“: tout terrain spécifiquement aménagé pour l'atterrissage, le décollage et les manœuvres d'aéronefs, y compris les installations annexes que ces opérations peuvent impliquer pour les besoins du trafic et le service des aéronefs, y compris les installations nécessaires pour assister les services commerciaux de transport aérien;
- 1) „entité gestionnaire d'aéroport“: 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, 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;
- 2) „usager d'aéroport“: toute personne physique ou morale transportant par voie aérienne des passagers, du courrier et/ou du fret, à destination ou au départ de l'aéroport concerné;
- 3) „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;
- 4) „réseau aéroportuaire“: un groupe d'aéroports dûment désigné comme tel par un Etat membre et géré par la même entité gestionnaire d'aéroport;
- 5) „projet d'infrastructure“: tout projet d'infrastructure ayant une incidence significative sur le système ou le niveau des redevances aéroportuaires;
- 6) „autorité de supervision indépendante“: l'autorité visée à l'article 11 de cette loi l'Institut Luxembourgeois de Régulation;
- 7) „comité des usagers de l'aéroport“: le comité instauré par le règlement grand-ducal du 1er août 2007 déterminant la composition et les modalités de fonctionnement du comité des usagers de l'aéroport de Luxembourg l'article 4 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.
- 9) „ministre“: le ministre ayant les transports aériens dans ses attributions.

### **Art. 3. Non-discrimination et publicité**

(1) Les redevances aéroportuaires ne doivent pas entraîner une discrimination entre les différents usagers d'aéroport, conformément au droit communautaire. Cela n'empêche pas la modulation des redevances aéroportuaires pour des motifs d'intérêt public et d'intérêt général, y compris d'ordre environnemental. Les critères utilisés pour une telle modulation doivent être pertinents, objectifs et transparents.

(2) Le régime des redevances aéroportuaires applicable de façon transparente par l'entité gestionnaire d'aéroport doit être publié par celle-ci de sorte que tous les usagers y peuvent avoir accès.

### **Art. 4. Réseau aéroportuaire**

Le ministre peut autoriser l'entité gestionnaire d'aéroport d'un réseau aéroportuaire à mettre en place un système de redevances commun et transparent couvrant le réseau aéroportuaire.

### **Art. 5. Systèmes communs de redevances**

Après avoir informé la Commission et en se conformant au droit communautaire, le ministre peut autoriser une entité gestionnaire d'aéroport à appliquer un système commun et transparent de redevances dans les aéroports desservant la même ville ou agglomération urbaine, pour autant que chaque aéroport remplisse toutes les conditions en matière de transparence prévues à l'article 7.

### Art. 6. Consultation et recours

1. L'autorité de supervision indépendante veille à ce qu'une consultation régulière du comité des usagers de l'aéroport par l'entité gestionnaire d'aéroport en ce qui concerne l'application du système de redevances aéroportuaires, le niveau des redevances aéroportuaires et, s'il y a lieu, la qualité du service fourni, a lieu.

Cette consultation est organisée, en principe, conjointement par les deux entités visées à l'article 2 point 2) et a lieu au moins une fois par an, sauf s'il en a été convenu autrement lors de la précédente consultation. Lorsqu'il existe un accord pluriannuel entre l'entité gestionnaire d'aéroport et le comité des usagers de l'aéroport, les consultations se déroulent conformément audit accord. L'autorité de supervision indépendante conserve le droit d'imposer des consultations plus fréquentes.

2. L'autorité de supervision indépendante veille à ce que, dans la mesure du possible, les modifications apportées au système ou au niveau des redevances aéroportuaires fassent l'objet d'un accord entre l'entité gestionnaire d'aéroport et les usagers de l'aéroport. A cet effet, l'entité gestionnaire d'aéroport soumet toute proposition visant à modifier le système ou le niveau des redevances aéroportuaires au comité des usagers de l'aéroport, avec un exposé des motifs justifiant les modifications proposées, au plus tard quatre mois avant leur entrée en vigueur, sauf en cas de circonstances exceptionnelles qui doivent être dûment exposées au comité des usagers de l'aéroport. L'entité gestionnaire d'aéroport organise des consultations sur les modifications proposées avec le comité des usagers de l'aéroport et tient compte de leur avis avant de prendre une décision. L'entité gestionnaire d'aéroport publie normalement sa décision ou sa recommandation au plus tard deux mois avant son entrée en vigueur. Dans l'hypothèse où aucun accord n'est conclu entre l'entité gestionnaire d'aéroport et les usagers d'aéroport sur les modifications proposées, l'entité gestionnaire d'aéroport justifie sa décision par rapport aux arguments des usagers d'aéroport.

3. L'autorité de supervision indépendante veille à ce que, en cas de désaccord sur une décision relative aux redevances aéroportuaires prise par l'entité gestionnaire d'aéroport, chaque partie puisse demander son intervention. Elle examine les motifs justifiant la modification du système ou du niveau des redevances aéroportuaires.

4. Une modification du système ou du niveau des redevances aéroportuaires décidée par l'entité gestionnaire d'aéroport ne prend effet, si elle est soumise à l'autorité de supervision indépendante, qu'après examen par ladite autorité. L'autorité de supervision indépendante prend, au plus tard quatre semaines après avoir été saisie d'un désaccord afférent, une décision provisoire sur l'entrée en vigueur de la modification des redevances aéroportuaires, à moins que la décision définitive ne puisse être prise dans le même délai.

5. Pour saisir l'autorité de supervision indépendante d'un désaccord, le requérant doit adresser sa requête sous pli recommandé à celle-ci. Pour être recevable la requête doit être rédigée en langue française, anglaise ou allemande.

6. Pour être examinée, la requête doit être dûment motivée et documentée d'un point de vue économique et, le cas échéant, technique ou opérationnel. Elle doit être accompagnée d'une explication sommaire du désaccord en précisant notamment si la requête concerne l'application du système de redevances, le niveau des redevances ou l'accès aux infrastructures ou services dédiés visés à l'article 10.

7. L'autorité de supervision indépendante rejette toutes les requêtes qu'elle estime ne pas être dûment justifiées ou suffisamment documentées.

8. L'autorité de supervision indépendante peut demander toutes les informations nécessaires à l'instruction des dossiers qui lui sont soumis, et le cas échéant, s'assurer à ces fins du concours d'organismes et d'experts indépendants. Ces renseignements sont à fournir sans tarder. L'autorité de supervision indépendante examine les informations fournies en consultant les parties concernées et peut tenter la médiation entre parties. Elle définit les conditions et procédures de médiation qui doivent être transparentes, simples, rapides et peu onéreuses pour traiter les désaccords et devront permettre un règlement équitable et rapide des litiges.

9. Les désaccords sont examinés en fonction de l'ensemble des renseignements recueillis par l'autorité de supervision indépendante et en tenant compte de la pertinence, l'exhaustivité et la probité des arguments soumis par les parties concernées et de l'existence ou non d'une erreur manifeste d'appréciation.

10. Sans préjudice de l'article 6, paragraphe 4, l'autorité de supervision indépendante statue sur la requête par une décision motivée définitive dans les meilleurs délais et au plus tard dans un délai de quatre mois à compter de la réception de toutes les informations pertinentes, délai prorogeable de deux mois dans des cas exceptionnels dûment justifiés.

11. Les décisions prises par l'autorité de supervision indépendante sont contraignantes pour toutes les parties.

La décision, qui peut être assortie d'astreintes, précise les conditions d'ordre technique, opérationnel et financières de règlement du différend dans le délai accordé. En cas de nécessité pour le règlement du différend, l'autorité de supervision indépendante fixe de manière objective, transparente, retraceable, non-discriminatoire et proportionnée, les modalités d'accès aux services ou terminaux dédiés et ses conditions d'utilisation.

12. En cas d'atteinte grave et immédiate aux règles régissant l'accès aux services ou infrastructures dédiées ou à son utilisation visés à l'article 10, l'autorité de supervision indépendante peut, après avoir entendu les parties en cause, ordonner, le cas échéant sous astreinte, les mesures conservatoires nécessaires. Ces mesures peuvent comporter la suspension des pratiques portant atteinte aux règles régissant l'accès aux services ou infrastructures ou à son utilisation.

13. La décision de l'autorité de supervision indépendante est susceptible d'un recours en annulation devant le tribunal administratif.

14. Les frais d'instruction du dossier sont à charge du requérant.

#### **Art. 4. Transparence**

(1) **L'Institut Luxembourgeois de Régulation** veille à ce que l'entité gestionnaire d'aéroport fournisse, chaque fois que doivent être tenues les consultations visées à l'article 9, paragraphe 1, et selon les procédures visées à cet article, au comité des usagers de l'aéroport, des informations sur les éléments servant de base à la détermination du système ou du niveau des redevances aéroportuaires perçues par elle. Ces informations comprennent au minimum:

- a) une liste des différents services et infrastructures fournis en contrepartie de la redevance aéroportuaire perçue;
- b) la méthodologie utilisée pour fixer les redevances aéroportuaires;
- c) la structure d'ensemble des coûts liés aux installations et aux services auxquels les redevances aéroportuaires se rapportent;
- d) les recettes des différentes redevances et le coût total des services couverts par celles-ci;
- e) tout financement par les pouvoirs publics des installations et services auxquels se rapportent les redevances aéroportuaires;
- f) les prévisions concernant la situation de l'aéroport en matière de redevances, l'évolution du trafic ainsi que les investissements proposés;
- g) l'utilisation réelle de l'infrastructure et de l'équipement aéroportuaires au cours d'une période donnée; et
- h) le résultat attendu de tout investissement majeur proposé quant à ses effets sur la capacité aéroportuaire.

(2) L'autorité de supervision indépendante veille à ce que les usagers d'aéroport fournissent, avant chaque consultation prévue à l'article 9, paragraphe 1, **et en principe via le comité des usagers de l'aéroport**, à l'entité gestionnaire d'aéroport des informations concernant notamment:

- a) les prévisions de trafic;
- b) les prévisions quant à la composition et l'utilisation envisagée de leur flotte;

- c) leurs projets de développement à l'aéroport considéré; et  
 d) leurs besoins à l'aéroport considéré.

(3) Les informations fournies sur la base du présent article sont considérées comme confidentielles ou économiquement sensibles et sont traitées en conséquence.

#### **Art. 5. Nouvelles infrastructures**

L'autorité de supervision indépendante veille à ce que l'entité gestionnaire d'aéroport consulte le comité des usagers de l'aéroport avant la finalisation des plans relatifs aux nouveaux projets d'infrastructures, tel que définis à l'article 2, point 5.

#### **Art. 6. Normes de qualité**

(1) Afin d'assurer le bon déroulement des opérations, l'entité gestionnaire d'aéroport et le comité des usagers de l'aéroport peuvent engager des négociations en vue de conclure un accord de niveau de service en ce qui concerne la qualité du service fourni dans l'aéroport. Ces négociations sur la qualité du service peuvent avoir lieu dans le cadre des consultations visées à l'article 9, paragraphe 1.

(2) Tout accord de niveau de service de ce type détermine le niveau de service à fournir par l'entité gestionnaire d'aéroport en tenant compte du système ou du niveau réel des redevances aéroportuaires et du niveau de service auquel ont droit les usagers d'aéroport en contrepartie des redevances aéroportuaires.

#### **Art. 7. Différenciation des services**

(1) L'entité gestionnaire d'aéroport peut faire varier la qualité et le champ de certains services, terminaux ou éléments de terminaux de l'aéroport dans le but d'offrir des services personnalisés ou de dédier un terminal ou élément de terminal à un usage particulier. Le niveau des redevances aéroportuaires peut être différencié en fonction de la qualité et du champ de ces services et de leurs coûts ou de toute autre justification objective et transparente. Sans préjudice de l'article 3, les entités gestionnaires d'aéroports restent libres de fixer de telles redevances aéroportuaires différenciées.

(2) Tout usager d'aéroport souhaitant utiliser les services personnalisés ou le terminal ou l'élément de terminal dédié à un usage particulier doit avoir accès à ces services et à ce terminal ou cet élément de terminal.

Si le nombre d'usagers d'aéroport souhaitant avoir accès aux services personnalisés et/ou à un terminal ou élément de terminal dédié à un usage particulier est supérieur au nombre d'usagers possible en raison de contraintes de capacité, l'accès est déterminé sur la base de critères pertinents, objectifs, transparents et non discriminatoires. Ces critères sont fixés par l'entité gestionnaire d'aéroport et approuvés par l'autorité de supervision indépendante.

#### **Art. 8. Autorité de supervision indépendante**

(1) ~~L'Institut Luxembourgeois de Régulation Direction de l'Aviation Civile~~ est l'autorité de supervision indépendante nationale chargée de veiller à la bonne application de la présente loi et d'assumer les tâches lui assignées au titre de la présente loi.

~~2. L'autorité de supervision indépendante peut déléguer, sur autorisation du ministre, sous son contrôle et son entière responsabilité, la mise en œuvre de la présente loi à d'autres autorités de supervision indépendantes, pour autant que cette mise en œuvre se fasse conformément aux mêmes normes.~~

(2) L'autorité de supervision indépendante est chargée en particulier:

- de superviser la mise en œuvre de l'échange d'informations entre l'entité gestionnaire d'aéroport et le comité des usagers de l'aéroport visé aux articles 4, 5 et 9;
- d'approuver les critères déterminant l'accès à des services ou terminaux dédiés visés à l'article 7;
- d'appliquer l'ensemble des conditions, procédures et critères pour régler les désaccords entre l'entité gestionnaire d'aéroport et les usagers d'aéroport visés à l'article 9;

- de publier un rapport annuel de ses activités;
- d'assurer la coordination et la coopération au niveau national et international dans le domaine de la régulation économique des aéroports.

#### **Art. 9. Consultation et recours**

(1) L'autorité de supervision indépendante veille à ce qu'une consultation régulière du comité des usagers de l'aéroport par l'entité gestionnaire d'aéroport en ce qui concerne l'application du système de redevances aéroportuaires, le niveau des redevances aéroportuaires et, s'il y a lieu, la qualité du service fourni, ait lieu.

Cette consultation est organisée, en principe, conjointement par les deux entités visées à l'article 2 point 2) par l'entité gestionnaire d'aéroport et a lieu au moins une fois par an, sauf s'il en a été convenu autrement lors de la précédente consultation. Lorsqu'il existe un accord pluriannuel entre l'entité gestionnaire d'aéroport et le comité des usagers de l'aéroport, les consultations se déroulent conformément audit accord. L'autorité de supervision indépendante conserve le droit d'imposer des consultations plus fréquentes.

(2) L'autorité de supervision indépendante veille à ce que, dans la mesure du possible, les modifications apportées au système ou au niveau des redevances aéroportuaires fassent l'objet d'un accord entre l'entité gestionnaire d'aéroport et les usagers de l'aéroport. A cet effet, l'entité gestionnaire d'aéroport soumet toute proposition visant à modifier le système ou le niveau des redevances aéroportuaires au comité des usagers de l'aéroport, avec un exposé des motifs justifiant les modifications proposées, au plus tard quatre mois avant leur entrée en vigueur, sauf en cas de circonstances exceptionnelles qui doivent être dûment exposées au comité des usagers de l'aéroport. L'entité gestionnaire d'aéroport organise des consultations sur les modifications proposées avec le comité des usagers de l'aéroport et tient compte de son avis avant de prendre une décision. L'entité gestionnaire d'aéroport publie normalement sa décision ou sa recommandation au plus tard deux mois avant son entrée en vigueur. Dans l'hypothèse où aucun accord n'est conclu entre l'entité gestionnaire d'aéroport et les usagers d'aéroport sur les modifications proposées, l'entité gestionnaire d'aéroport justifie sa décision par rapport aux arguments des usagers d'aéroport.

(3) En cas de désaccord sur une décision relative aux redevances aéroportuaires prise par l'entité gestionnaire d'aéroport, chaque partie peut saisir l'autorité de supervision indépendante qui examinera les motifs justifiant la modification du système ou du niveau des redevances aéroportuaires.

(4) Une modification du système ou du niveau des redevances aéroportuaires décidée par l'entité gestionnaire d'aéroport ne prend effet, si elle est soumise à l'autorité de supervision indépendante, qu'après examen par ladite autorité. L'autorité de supervision indépendante prend, au plus tard quatre semaines après avoir été saisie d'un désaccord afférent, une décision provisoire sur l'entrée en vigueur de la modification des redevances aéroportuaires, à moins que la décision définitive ne puisse être prise dans le même délai.

L'autorité de supervision indépendante statue sur la requête par une décision motivée définitive dans un délai de quatre mois à compter de la réception de toutes les informations pertinentes, délai prorogeable de deux mois dans des cas exceptionnels dûment justifiés.

(5) Pour saisir l'autorité de supervision indépendante d'un désaccord, le requérant doit adresser sa requête sous pli recommandé à celle-ci. Pour être recevable la requête doit être rédigée en langue française, anglaise ou allemande.

(6) Pour être examinée, la requête doit être dûment motivée et documentée d'un point de vue économique et, le cas échéant, technique ou opérationnel. Elle doit être accompagnée d'une explication sommaire du désaccord en précisant notamment si la requête concerne l'application du système de redevances, le niveau des redevances ou l'accès aux infrastructures ou services dédiés visés à l'article 7.

(7) L'autorité de supervision indépendante rejette toutes les requêtes qu'elle estime ne pas être dûment justifiées ou suffisamment documentées.

(8) L'autorité de supervision indépendante peut demander toutes les informations nécessaires à l'instruction des dossiers qui lui sont soumis, et, le cas échéant, s'assurer à ces fins du concours d'organismes et d'experts indépendants. Ces renseignements sont à fournir sans tarder. L'autorité de supervision indépendante examine les informations fournies en consultant les parties concernées et peut tenter la médiation entre parties. Elle définit les conditions et procédures de médiation qui doivent être transparentes, simples, rapides et peu onéreuses pour traiter les désaccords et devront permettre un règlement équitable et rapide des litiges.

(9) Les désaccords sont examinés en fonction de l'ensemble des renseignements recueillis par l'autorité de supervision indépendante et en tenant compte de la pertinence, l'exhaustivité et la probité des arguments soumis par les parties concernées et de l'existence ou non d'une erreur manifeste d'appréciation.

10. Sans préjudice de l'article 6, paragraphe 4, l'autorité de supervision indépendante statue sur la requête par une décision motivée définitive dans les meilleurs délais et au plus tard dans un délai de quatre mois à compter de la réception de toutes les informations pertinentes, délai prorogeable de deux mois dans des cas exceptionnels dûment justifiés.

(10) Les décisions prises par l'autorité de supervision indépendante sont contraignantes pour toutes les parties.

La décision, ~~qui peut être assortie d'astreintes~~, précise les conditions d'ordre technique, opérationnel et financier de règlement du différend dans le délai accordé. En cas de nécessité pour le règlement du différend, l'autorité de supervision indépendante fixe de manière objective, transparente, retraçable, non discriminatoire et proportionnée, les modalités d'accès aux services ou terminaux dédiés et ses conditions d'utilisation.

(11) En cas d'atteinte grave et immédiate aux règles régissant l'accès aux services ou infrastructures dédiées ou à leur utilisation visées à l'article ~~10~~ 7, l'autorité de supervision indépendante peut, après avoir entendu les parties en cause, ordonner, ~~le cas échéant sous astreinte~~, les mesures conservatoires nécessaires. Ces mesures peuvent comporter la suspension des pratiques portant atteinte aux règles régissant l'accès aux services ou infrastructures ou à son utilisation.

L'autorité de supervision indépendante peut assortir ses décisions d'une astreinte dont le montant journalier se situe entre 200 euros et 2.000 euros. Le montant de l'astreinte tient compte de la capacité économique de la personne concernée et de la gravité du manquement constaté.

(12) Un recours en annulation est ouvert devant le tribunal administratif contre les décisions prises par l'autorité de supervision indépendante dans le cadre du présent article.

Un recours en réformation est ouvert devant le tribunal administratif contre les décisions visées à l'alinéa précédent qui sont assorties d'une astreinte.

(13) Les frais d'instruction du dossier sont à charge du requérant.

#### **Art. 10. Fonctionnement et financement de l'autorité de supervision indépendante**

(1) L'autorité de supervision indépendante exerce ses compétences d'une manière impartiale et transparente et à un coût économiquement proportionné. Elle se dote des ressources, des moyens et de l'organisation interne nécessaires pour l'exercice des tâches lui confiées.

(2) Sans préjudice de l'article 9, paragraphe 13, l'autorité de supervision indépendante est autorisée à prélever la contrepartie de ses frais de personnel et de fonctionnement par des redevances à percevoir auprès des usagers d'aéroports et de l'entité gestionnaire d'aéroport.

(3) Les frais de fonctionnement visés au paragraphe 2 peuvent inclure les frais de coopération nationale et internationale, d'analyse de marché, de supervision du respect des normes, d'élaboration et de coordination des procédures, d'expertise ainsi que les frais afférents aux travaux de régulation impliquant l'élaboration et l'application de décisions administratives, à l'exception des frais d'instruction d'un dossier de désaccord, ainsi que tous autres frais occasionnés par l'exercice des tâches incombant à l'autorité de supervision indépendante.

(4) *Les redevances dues par les entités visées au paragraphe 2 pour couvrir les coûts administratifs globaux occasionnés par l'autorité de supervision indépendante sont fixées, sur avis du comité des usagers, pour une période minimale d'un an par l'autorité de supervision indépendante et publiées au Mémorial.*

(5) *Ces redevances sont réparties entre les usagers d'aéroports et l'entité gestionnaire d'aéroport d'une manière objective, transparente et proportionnée de sorte à minimiser les coûts administratifs et les redevances inhérentes supplémentaires. La part des redevances revenant aux usagers est collectée par l'autorité de supervision indépendante sur base de la liste des usagers établie annuellement par l'entité gestionnaire d'aéroport.*

(6) *L'autorité de supervision indépendante publie dans son rapport annuel un bilan de ses coûts administratifs et de la somme totale des redevances perçues. Les ajustements nécessaires sont effectués en tenant compte de la différence entre la somme totale des redevances et les frais de personnel et de fonctionnement.*

#### **Art. 11. Dispositions modificatives**

**(1) L'article 7, paragraphe (2), dernier alinéa, de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne est modifié comme suit:**

**„Le montant de ces redevances est fixé par le ministre ayant les Transports aériens dans ses attributions 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.“**

**(2) L'article 7, paragraphe (3), de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne est complété par deux alinéas nouveaux, libellés comme suit:**

**„Les taxes dues en vertu de ce règlement grand-ducal sont perçues par l'Agence Luxembourgeoise pour la Sécurité Aérienne (ALSA) au profit de l'Administration de l'enregistrement et des domaines.**

**Les redevances dues en vertu de ce règlement grand-ducal sont perçues par l'ALSA.“**

**(3) Est inséré un article 43bis après l'article 43 de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne libellé comme suit:**

**„Art. 43bis. (1) La Communauté des Transports est l'autorité compétente pour l'application des dispositions relatives à la liberté de tarification des transporteurs aériens et des principes d'information et de non-discrimination à l'égard des passagers en exécution du règlement (CE) n° 1008/2008 du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation des services aériens dans la Communauté.**

**(2) Le ministre ayant les Transports aériens dans ses attributions peut infliger une amende de 2.500 euros à 10.000 euros à tout transporteur aérien, son agent ou tout autre vendeur de billets qui publie ou propose les tarifs de passagers ou de fret pour les services aériens au départ de l'aéroport de Luxembourg sans préciser les conditions applicables ou sans préciser le prix définitif à payer à tout moment, incluant outre le tarif de passager ou de fret l'ensemble des taxes, redevances, suppléments et droits applicables inévitables et prévisibles à la date de la publication, y compris les redevances aéroportuaires, la redevance de sûreté ou carburant si celles-ci sont ajoutées au tarif passager ou fret.**

**(3) Le ministre ayant les Transports aériens dans ses attributions peut infliger une amende de 1.250 euros à 5.000 euros à tout transporteur aérien, son agent ou tout autre vendeur de billets qui ne publie ou communique pas les suppléments de prix optionnels de façon claire, transparente et non équivoque au début de toute réservation ou qui ne s'assure pas que ces suppléments fassent l'objet d'une démarche explicite d'acceptation de la part du client.**

**(4) L'amende ne peut être infligée que si le transporteur aérien, son agent, ou tout autre vendeur de billets ont été préalablement mis à même de présenter leurs observations. A cet effet, ils**

sont invités par lettre recommandée avec avis de réception à prendre inspection du dossier et faire valoir leurs observations, le tout dans un délai qui ne peut être inférieur à un mois.

(5) Les décisions du ministre sont susceptibles d'un recours en réformation devant le tribunal administratif, dans le délai d'un mois à partir de la notification.

(4) L'article 17, paragraphe 3, dernier alinéa 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 est remplacé par une disposition libellée comme suit:

„Un règlement grand-ducal règle l'organisation interne et précise les différentes missions de la Direction.“

#### *Art. 12. Disposition finale*

*(1) Le Gouvernement est autorisé à procéder, au profit de l'autorité de supervision indépendante visée à l'article 11, à l'engagement de renforcement à titre permanent d'un agent de la carrière de l'attaché de gouvernement et, au profit de l'Administration de la navigation aérienne, à l'engagement de renforcement à titre permanent d'un employé de la carrière S.*

*(2) L'engagement définitif au service de l'Etat résultant des dispositions du présent article se fait par dépassement de l'effectif total du personnel et en dehors du nombre des engagements de renforcements déterminés dans la loi concernant le budget des recettes et des dépenses de l'Etat pour l'exercice 2012 et dans les lois budgétaires pour les exercices futurs.*

