

## CHAMBRE DES DÉPUTÉS

Session ordinaire 2011-2012

---

RM/VG

### Commission du Développement durable

#### Procès-verbal de la réunion du 08 février 2012 (10h30)

##### ORDRE DU JOUR :

1. Approbation des projets de procès-verbal de la réunion du 18 janvier 2012 (après-midi), de la réunion jointe du 19 janvier 2012 et de la réunion du 1er février 2012
2. 6383 Projet de loi modifiant la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques  
- Désignation d'un rapporteur
3. 6385 Projet de loi relatif à la rénovation de l'Athénée de Luxembourg  
- Désignation d'un rapporteur
4. 6281 Projet de règlement grand-ducal portant application de la directive 2008/114/CE du Conseil du 8 décembre 2008 concernant le recensement et la désignation des infrastructures critiques européennes ainsi que l'évaluation de la nécessité d'améliorer leur protection  
- Examen du projet de règlement grand-ducal et de l'avis du Conseil d'Etat en vue de l'élaboration d'un avis
5. 6345 Projet de règlement grand-ducal
  - a. portant exécution et sanction du règlement (CE) n°1072/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route, et
  - b. modifiant le règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non résidents ainsi qu'aux mesures d'exécution de la législation en matière de mise en fourrière des véhicules et en matière de permis à points- Examen du projet de règlement grand-ducal et de l'avis du Conseil d'Etat en vue de l'élaboration d'un avis
6. Echange de vues au sujet de la stratégie globale sur le développement de l'aéroport de Luxembourg pour les années à venir
7. 6310 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 de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne

- Rapporteur : Monsieur Marc Spautz
- Adoption d'une série d'amendements parlementaires

8. Divers

\*

Présents : M. Eugène Berger, M. Fernand Boden, M. Lucien Clement, M. Fernand Diederich (remplaçant M. Ben Scheuer), M. Georges Engel, Mme Marie-Josée Frank, M. Camille Gira, M. Paul Helminger, Mme Lydia Mutsch, M. Roger Negri, M. Marcel Oberweis, M. Marc Spautz, M. Serge Urbany,

M. Claude Wiseler, Ministre du Développement durable et des Infrastructures,

M. Max Nilles, M. Guy Staus, M. Tom Weisgerber, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures,

M. Roland Bombardella, du Haut-Commissariat à la Protection nationale,

Mme Rachel Moris, de l'Administration parlementaire

\*

Présidence : M. Fernand Boden, Président de la Commission

\*

**1. Approbation des projets de procès-verbal de la réunion du 18 janvier 2012 (après-midi), de la réunion jointe du 19 janvier 2012 et de la réunion du 1er février 2012**

Les projets de procès-verbal sous rubrique sont adoptés.

**2. 6383 Projet de loi modifiant la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques**

Monsieur Marc Spautz est nommé Rapporteur du projet de loi sous rubrique

**3. 6385 Projet de loi relatif à la rénovation de l'Athénée de Luxembourg**

Monsieur Fernand Boden est nommé Rapporteur du projet de loi sous rubrique

**4. 6281 Projet de règlement grand-ducal portant application de la directive 2008/114/CE du Conseil du 8 décembre 2008 concernant le recensement et la désignation des infrastructures critiques européennes ainsi que l'évaluation de la nécessité d'améliorer leur protection**

Les membres de la Commission examinent le projet de règlement grand-ducal sous rubrique, pour les détails duquel il est prié de se référer au document parlementaire afférent.

En bref, le texte a pour objet de transposer en droit national la directive 2008/114/CE concernant le recensement et la désignation des infrastructures critiques européennes ainsi que l'évaluation de la nécessité d'améliorer leur protection. Cette directive constitue une première étape dans la mise en place d'un programme européen de protection des infrastructures critiques afin de renforcer leur capacité de protection et de tenir compte des risques d'origine humaine, des menaces technologiques, des catastrophes naturelles et de la menace terroriste. Le caractère critique d'une installation s'apprécie au regard du nombre potentiel des victimes, de l'incidence économique et de l'incidence sur la population. La directive à transposer se limite aux infrastructures critiques européennes, c'est-à-dire aux infrastructures dont l'absence ou la perturbation du fonctionnement normal suite à un arrêt ou une destruction auraient un effet considérable sur au moins deux Etats membres. Aux termes de la directive, chaque Etat membre est obligé de recenser les infrastructures critiques européennes sur leur territoire et déterminer ensuite si leur arrêt ou leur destruction aurait un impact considérable sur deux Etats membres au moins.

Actuellement, la directive porte uniquement sur les secteurs des transports et de l'énergie. Le champ d'application du projet de règlement grand-ducal sous rubrique se limite par conséquent à ces deux secteurs. Etant donné qu'au Luxembourg il n'existe à ce jour, aucune infrastructure critique européenne au niveau des secteurs des transports et de l'énergie, la transposition effectuée par le projet de règlement grand-ducal constitue un exercice purement formel, sans aucun impact pratique.

Dans son avis du 31 janvier 2012, le Conseil d'Etat note que, d'après le projet de règlement grand-ducal sous rubrique, le Haut-commissariat à la protection nationale est l'autorité compétente en matière de recensement et de protection des infrastructures critiques européennes. Il est d'avis que ce dernier ne dispose pas d'une personnalité juridique qui lui permettrait d'être l'autorité compétente au sens de l'article 6 de la directive à transposer. Dans ce contexte et d'une manière plus générale, il regrette que le Haut-commissariat à la protection nationale bénéficie de plus en plus de compétences, sans que pour autant son statut juridique ne soit précisé et que son cadre du personnel ne soit défini ; il recommande donc au Gouvernement d'accorder un haut rang de priorité à l'élaboration du projet de loi sur le Haut-commissariat à la protection nationale. En attendant l'entrée en vigueur de la loi sur le Haut-commissariat à la protection nationale, la Haute Corporation suggère que de confier le rôle d'autorité compétente au ministre dont relève le Haut-commissariat, à savoir le Premier Ministre, Ministre d'Etat, quitte à ce que celui-ci confie au Haut-commissaire à la protection nationale les missions résultant du rôle d'autorité compétente.

De l'échange de vues subséquent à la présentation du projet de règlement grand-ducal, il y a lieu de retenir ce qui suit :

- l'objectif de la directive à transposer n'est pas d'apprécier l'impact causé par la destruction éventuelle de l'infrastructure critique européenne, mais celui engendré par la perturbation ou le non-fonctionnement de celle-ci. Il faudra ensuite que ce non-fonctionnement ait un impact considérable au-delà des frontières pour au moins un Etat membre, dans l'hypothèse où l'Etat membre, sur le territoire duquel l'infrastructure est située, est lui-même touché considérablement par la défaillance de l'ICE ;
- la responsabilité de la protection d'une infrastructure critique européenne incombe à l'Etat membre sur le territoire duquel cette infrastructure est située ;

- les centrales nucléaires ne sont pas considérées comme des ICE et relèvent de la réglementation spécifique en matière nucléaire ;
- il est regrettable que la directive n'ait pas abouti, faute de consensus, à un résultat plus ambitieux. En effet, le texte législatif européen se borne à exiger de la part des Etats membres, d'une part, la mise en place d'un plan de sécurité d'opérateur et, d'autre part, la désignation d'un correspondant pour la sécurité pour chaque ICE. En outre, son champ d'application se limite aux seuls domaines de l'énergie et des transports. Toutefois les autorités européennes envisagent une extension à d'autres domaines lors d'un réexamen de la directive qui aura lieu dans le courant de l'année 2012 ;
- il n'existe pas, à l'heure actuelle, de liste publique des ICE déclarées par les autres pays européens. Il est d'ailleurs peu probable que la visibilité s'améliore dans le futur et qu'une telle liste vienne à être publiée dans le futur. Il est cependant à noter que l'Allemagne a identifié sept centrales électriques dont le dysfonctionnement pourrait avoir un impact sur le Luxembourg.

Au terme de cet échange de vues, la commission parlementaire adopte la prise de position reprise en annexe 1 du présent procès-verbal.

**5. 6345 Projet de règlement grand-ducal**  
**a. portant exécution et sanction du règlement (CE) n°1072/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route, et**  
**b. modifiant le règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non résidents ainsi qu'aux mesures d'exécution de la législation en matière de mise en fourrière des véhicules et en matière de permis à points**

Les membres de la commission se voient distribuer le document de travail repris en annexe 2 du présent procès-verbal. Il est décidé d'examiner le projet de règlement grand-ducal sous rubrique au cours d'une prochaine réunion.

**6. Echange de vues au sujet de la stratégie globale sur le développement de l'aéroport de Luxembourg pour les années à venir**

Monsieur le ministre présente le document repris en annexe 3 du présent procès-verbal. A l'issue de cet exposé, il s'attarde également sur la partie fret, tout en précisant que l'aéroport de Luxembourg se situe parmi les premiers aéroports cargo au niveau européen.

Les atouts du Luxembourg au niveau du fret sont les suivants :

- l'aéroport est bien équipé et le Cargo Center dispose d'une infrastructure efficace, notamment pour les biens de grande valeur ou pour les biens hors gabarit, d'équipements performants, d'une grande flexibilité, d'une excellente expertise dans la chaîne du froid ;
- la situation géographique est idéale ;
- de nombreux créneaux horaires (« slots ») sont encore disponibles ;
- il n'y a pas de pratique de préfinancement de la TVA ;

- des liaisons sont opérées avec tous les continents ;
- le service y est rapide et le *turnover-time* très réduit ;
- la flexibilité administrative y est grande.

En revanche, parmi les points faibles, il convient de citer :

- les restrictions en matière de vols de nuit (« *night curfew* »), surtout par rapport aux deux aéroports concurrents que sont Liège et Hahn ;
- les services d'importation, phytosanitaire ou vétérinaire ne sont pas présents 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7, à cause d'un manque de personnel ;
- l'aéroport dispose d'un seul assistant en escale ;
- les redevances aéroportuaires y sont élevées ;
- des règles strictes en matière de sûreté, qui sont par ailleurs estimables, rendent l'attente parfois longue ;
- il n'existe pas de centre de distribution d'importance dans le pays ;
- la surface est limitée ;
- il manque un interlocuteur unique ;
- le coût du personnel est élevé.

Suite à cette présentation, il est procédé à un échange de vues dont il y a lieu de retenir les points suivants :

- deux aéroports de la Grande Région, Hahn et Liège, constituent les plus gros concurrents du Findel et connaissent tous les deux une dynamique importante, qui se traduit à la fois par des hausses sur le tonnage des marchandises et sur le nombre de passagers transportés. *A contrario*, le projet d'aéroport sur l'ancienne base militaire de Bitburg ne semble pas de nature à concurrencer l'aéroport de Luxembourg ;
- l'idée avancée par un membre de la Commission d'une éventuelle collaboration au sein de la Grande Région, afin de mettre en place un partenariat et une distribution des rôles qui pourrait être bénéfique pour toutes les parties, semble impossible à mettre en œuvre dans la pratique au vu du positionnement extrêmement concurrentiel des aéroports concernés ;
- il est difficile de dire si les problèmes rencontrés actuellement par les transporteurs aériens luxembourgeois sont des problèmes conjoncturels ou structurels. Il semble cependant que le prix du pétrole ait un impact et que la concurrence du transport maritime joue, surtout pour les trafics de et vers l'Asie ;
- à ce jour, Qatar Airways n'est pas un transporteur concurrent mais plutôt complémentaire. En outre, au vu de la situation géographique du Qatar, ce pays pourrait s'avérer être une plate-forme idéale pour faciliter la présence luxembourgeoise dans la région asiatique et desservir plus de destinations. Des discussions sont d'ailleurs en cours.

Etant donné que l'exposé de Monsieur le Ministre n'a pas, pour des raisons de temps, pu être achevé, il est décidé de poursuivre la présentation ainsi que l'échange de vues subséquent au cours d'une nouvelle réunion fixée au 29 février 2012 à 09h00.

**7. 6310 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 de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne**

Les membres de la Commission examinent les propositions d'amendements parlementaires telles que rédigées suite aux décisions prises au cours de la réunion du 18 janvier dernier et reprises en annexe 4 du présent procès-verbal.

Ces amendements sont adoptés avec l'abstention du représentant de la sensibilité politique Déi Lénk ; ils seront envoyés pour avis au Conseil d'Etat dans les plus brefs délais.

Luxembourg, le 13 février 2012

La secrétaire,  
Rachel Moris

Le Président,  
Fernand Boden

## Annexe 1

N° 6281

### **Projet de règlement grand-ducal portant application de la directive 2008/114/CE du Conseil du 8 décembre 2008 concernant le recensement et la désignation des infrastructures critiques européennes ainsi que l'évaluation de la nécessité d'améliorer leur protection**

#### **AVIS DE LA COMMISSION DU DEVELOPPEMENT DURABLE**

Le projet de règlement grand-ducal a été déposé le 3 mai 2011 à la Chambre des Députés par la Ministre aux Relations avec le Parlement, à la demande du Premier Ministre, Ministre d'Etat.

Au texte du projet de règlement grand-ducal étaient joints un exposé des motifs, un commentaire des articles et le texte de la directive 2008/114/CE.

Par lettre du 3 février 2012, la Ministre aux Relations avec le Parlement a fait parvenir à la Chambre l'avis du Conseil d'Etat du 31 janvier 2012, l'avis de la Chambre des Métiers du 5 janvier 2012, l'avis de la Chambre de Commerce du 10 janvier 2012 ainsi que le texte du projet de règlement grand-ducal avec son préambule adapté à la lumière de l'avis du Conseil d'Etat. Etaient joints également l'exposé des motifs, le commentaire des articles et le texte de la directive à transposer.

Le présent projet de règlement grand-ducal a pour objet de transposer en droit national la directive 2008/114/CE du Conseil du 8 décembre 2008 concernant le recensement et la désignation des infrastructures critiques européennes ainsi que l'évaluation de la nécessité d'améliorer leur protection.

La base légale du présent projet de règlement grand-ducal est constituée par la loi du 9 août 1971 concernant l'exécution et la sanction des décisions et des directives ainsi que la sanction des règlements des Communautés européennes en matière économique, technique, agricole, forestière, sociale et en matière des transports.

Les objectifs de la directive à transposer sont, d'une part, l'instauration d'une procédure harmonisée de recensement et de désignation des infrastructures critiques européennes, c'est-à-dire des infrastructures qui sont certes situées dans un Etat membre mais dont l'arrêt ou la destruction aurait un impact considérable sur deux Etats membres au moins, et d'autre part, la définition d'une approche européenne commune pour évaluer la nécessité d'améliorer la protection de ces infrastructures.

Le champ d'application du présent projet de règlement grand-ducal se limite aux secteurs de l'énergie et des transports. Etant donné qu'au Luxembourg il n'existe aucune infrastructure critique européenne au niveau des secteurs précités, la transposition effectuée par le présent projet de règlement grand-ducal constitue, selon le Conseil d'Etat, un exercice purement formel sans impact pratique.

Pour ce qui est de la recommandation du Conseil d'Etat de doter le Haut-Commissariat à la Protection nationale d'un statut légal, la Ministre aux Relations avec le Parlement annonce, dans sa lettre du 3 février 2012, l'élaboration d'un projet de loi ayant, entre autres, pour objet la création d'un soubassement légal du Haut-Commissariat à la Protection nationale.

La commission parlementaire recommande de donner droit à la remarque du Conseil d'Etat qui suggère de confier, en attendant l'entrée en vigueur de la loi sur le Haut-commissariat à la protection nationale, le rôle de l'autorité compétente au sens de l'article 6 de la directive à transposer au ministre dont relève le Haut-commissaire à la protection nationale, à savoir le Premier Ministre, Ministre d'Etat, quitte à ce que celui-ci confie au Haut-commissaire à la protection nationale les missions résultant du rôle d'autorité compétente.

Au vu de ce qui précède, la Commission du Développement durable donne son assentiment à la version proposée par le Gouvernement dans sa lettre du 3 février 2012.



## Annexe 2

### **Projet de règlement grand-ducal portant exécution et sanction du règlement (CE) n° 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route**

#### Considérations générales

Dans son avis du 31 janvier 2012, le Conseil d'Etat « exige que les auteurs agissent par voie de textes séparés » et propose de scinder le projet de règlement grand-ducal en deux textes pour mieux tenir compte des différentes lois servant de base légale aux différentes dispositions.

Le Gouvernement peut se déclarer d'accord avec la proposition du Conseil d'Etat, mais tient à remarquer qu'il faudra alors scinder le texte, le cas échéant, en trois règlements grand-ducaux séparés :

- un premier règlement grand-ducal avec les dispositions relatives au règlement (CE) n° 1072/2009 et abrogeant le règlement grand-ducal du 15 mars 1993 (*base légale : loi modifiée du 9 août 1971*) ;
- un deuxième règlement grand-ducal avec les dispositions concernant les transports effectués au Luxembourg par des transporteurs originaires de pays tiers pour lesquels les dispositions du règlement (CE) n° 1072/2009 ne s'appliquent pas, et abrogeant le règlement grand-ducal du 14 avril 1992 (*base légale : loi modifiée du 12 juin 1965 sur les transports routiers*) ;
- un troisième règlement grand-ducal modifiant le règlement grand-ducal du 26 août 1993 sur les avertissements taxés (*base légale : loi modifiée du 14 février 1955 portant réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques*).

Dans cet ordre d'idées, les textes qui suivent reprennent essentiellement les dispositions contenues auparavant dans un seul projet de règlement grand-ducal et qui sont maintenant réparties sur trois projets de règlement grand-ducal.

Dans la mesure du possible, il est fait droit aux observations du Conseil d'Etat. Néanmoins, à l'article 8 (ancien article 10), le Gouvernement préfère ne pas supprimer simplement cet article, mais de remplacer l'immobilisation par la confiscation, tout en respectant l'argumentation du Conseil d'Etat.

Par ailleurs, le Conseil d'Etat se contredit dans ses observations relatives aux articles 3 et 4 en ce que pour une même procédure, mais pour deux documents différents, il se déclare à l'article 3 d'accord avec une délégation au niveau du ministre et à l'article 4 il invoque la Constitution pour dire que cette délégation n'est pas possible. Le Gouvernement opte dès lors de suivre l'observation faite par le Conseil d'Etat dans le cadre de l'article 4.

Enfin, il y a lieu d'insister que les dispositions reprises maintenant dans le deuxième règlement grand-ducal sont absolument nécessaires, car autrement les infractions commises par des transporteurs originaires de pays tiers resteraient impunies, alors que des infractions identiques ou similaires commises par des transporteurs communautaires sont sanctionnées. Le Conseil d'Etat semble ne pas avoir remarqué cette conséquence de sa proposition. Le Gouvernement préfère donc de ne pas simplement supprimer ces dispositions, mais de les mettre dans un règlement grand-ducal séparé.

Les deuxième et troisième règlements grand-ducaux n'ont pas besoin de l'agrément de la Conférence des Présidents de la Chambre des Députés.

## Texte du premier projet de règlement grand-ducal

Intitulé : *L'intitulé est modifié selon la proposition du Conseil d'Etat.*

**Projet de règlement grand-ducal portant exécution et sanction du règlement (CE) n° 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route**

Préambule : *Le préambule est modifié selon la proposition du Conseil d'Etat.*

Nous Henri, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau ;

Vu la loi modifiée du 9 août 1971 concernant l'exécution et la sanction des décisions et des directives ainsi que la sanction des règlements des Communautés Européennes en matière économique, technique, agricole, forestière, sociale et en matière de transports ;

Vu le règlement (CE) n° 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route ;

Vu la décision M (91) 20 du Comité de Ministres Benelux ;

Vu les avis de la Chambre de Commerce et de la Chambre des Salariés, l'avis de la Chambre des Métiers ayant été demandé ;

Notre Conseil d'Etat entendu ;

De l'assentiment de la Conférence des Présidents de la Chambre des Députés ;

Sur le rapport de Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures, Notre Ministre des Classes moyennes et du Tourisme, Notre Ministre des Finances et Notre Ministre de l'Intérieur et à la Grande Région et après délibération du Gouvernement en Conseil ;

Arrêtons :

Article 1 : *Le Conseil d'Etat n'a pas d'observations.*

**Art. 1<sup>er</sup>.** L'autorité compétente visée au règlement (CE) n° 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route, est pour le Grand-Duché de Luxembourg le ministre ayant les transports dans ses attributions, désigné ci-après par le Ministre.

Article 2 : *Le texte est reformulé afin de tenir compte des observations du Conseil d'Etat.*

**Art. 2.** Les vérifications visées à l'article 6 du règlement (CE) n° 1072/2009 précité sont menées par le Ministre. Dans ce cadre le membre du Gouvernement ayant dans ses attributions les autorisations d'établissement communique au Ministre copies des autorisations d'établissement et toutes les données utiles concernant la modification, le transfert, le retrait ou la caducité d'une autorisation d'établissement.

Article 3 : *Concernant le paragraphe 1, il y a lieu d'observer que le Conseil d'Etat est en principe d'accord avec le texte proposé par le Gouvernement, mais se contredit par rapport à ses observations à une même procédure prévue à l'article 4. Le Gouvernement opte de faire*

également droit à l'article 3 aux observations faites par le Conseil d'Etat dans le cadre de l'article 4. (cf. commentaire relatif à l'article 4)

Concernant le paragraphe 2, le Gouvernement n'estime pas nécessaire de vérifier à l'avance si une durée de validité de trois ans est acceptable pour la Commission européenne, alors que contrairement à l'ancien règlement (CEE) n° 881/92 qui prévoyait une durée fixe de cinq ans, l'article 4, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 1072/2009 prévoit une durée MAXIMALE de dix ans. Cette durée peut varier de un jour à dix ans, bien qu'il soit inapproprié, de l'avis du Gouvernement, de prévoir des durées inférieure à un an, sauf cas spécial.

La durée de trois ans tant pour l'original que les copies conformes de la licence communautaire a par ailleurs été arrêtée de commun accord avec le secteur des transports routiers dans le cadre d'un groupe de travail « simplification administrative ».

A noter aussi que la durée de validité des copies conformes n'est pas réglée par le règlement communautaire. Tel n'était non plus le cas pour l'ancien règlement (CEE) n° 881/92. Sous le régime de ce règlement, le Luxembourg délivrait l'original de la licence pour cinq ans et les copies conformes à mettre sur les véhicules pour une durée d'un an. Cette situation était bien connue à la Commission européenne, ce qui n'a jamais suscité de réaction à l'égard des pays ayant procédé de cette façon.

**Art. 3.** (1) Afin de permettre au Ministre de vérifier qu'il se conforme aux dispositions législatives communautaires et nationales en vigueur, le transporteur doit fournir ensemble avec sa demande en obtention d'une licence communautaire et de copies conformes les informations nécessaires relatives à l'identité de l'entreprise, à l'autorisation d'établissement, au gérant technique, au parc de véhicules et au personnel.

Ces informations doivent également être fournies lors d'un renouvellement de la licence communautaire ou sur demande spéciale du Ministre.

Par dérogation à l'alinéa premier, le transporteur n'a pas besoin de fournir les informations auxquelles le Ministre dispose d'un accès direct. Le Ministre informe les transporteurs quelles sont ces informations.

(2) La durée de validité de la licence communautaire est fixée à trois ans, sans qu'elle puisse excéder celles des pièces à sa base et notamment de l'autorisation d'établissement.

La durée de validité des copies conformes de la licence communautaire ne peut excéder celle de la licence communautaire.

Au cas où la licence communautaire est délivrée pour la première fois à un transporteur ou après une période d'interruption supérieure à six mois, la durée de validité visée à l'alinéa 1 est d'une année.

Par dérogation aux alinéas 1 et 3, le Ministre peut délivrer, par décision motivée, la licence communautaire pour une durée de validité inférieure à trois respectivement une année, sans qu'elle puisse être inférieure à trois mois.

(3) Le transporteur est tenu de conserver la licence communautaire au siège de son établissement et de la présenter à toute demande des agents de contrôle.

Les copies conformes de la licence communautaire doivent se trouver à bord des véhicules et être présentées à toute demande des agents de contrôle.

(4) En cas de cessation de l'activité du transporteur, la licence communautaire et ses copies conformes doivent être restituées à l'autorité émettrice.

Article 4 : Il y a tout d'abord lieu de constater que le Conseil d'Etat se contredit ici par rapport à ses observations relatives à l'article 3 où il se montre d'accord avec la même procédure que celle critiquée à l'article 4. Le Gouvernement opte dans les deux cas de suivre l'observation faite dans le cadre de l'article 4 et inscrit les modalités dans le règlement grand-ducal, à l'exclusion de la pratique administrative courante dont le Conseil d'Etat estime

*qu'elle ne doit pas être banalisée sur le plan normatif. Les règlements ministériels projetés auraient en effet contenus surtout la pratique administrative courante.*

**Art. 4.** (1) Afin de permettre au Ministre la délivrance d'une attestation de conducteur, le transporteur doit fournir copie des documents suivants du chauffeur à figurer sur l'attestation de conducteur : pièce d'identité, permis de conduire, contrat de travail, fiche d'examen médical et certificat d'affiliation à la sécurité sociale.

Notamment en ce qui concerne le contrat de travail, le Ministre demande l'avis de l'Inspection du Travail et des Mines.

(2) La durée de validité de l'attestation de conducteur est fixée à deux ans, sans que qu'elle ne puisse excéder celles des pièces à sa base.

La durée de validité de la copie conforme de l'attestation de conducteur est la même que celle de l'attestation de conducteur.

(3) Si les conditions de délivrance ne sont plus remplies ou en cas de cessation de l'activité du transporteur, l'attestation de conducteur et sa copie conforme doivent être restituées à l'autorité émettrice.

*Article 5 : Il est fait droit aux observations du Conseil d'Etat.*

**Art. 5.** (1) La licence communautaire ou l'attestation de conducteur est retirée au cas où le transporteur a falsifié ce document ou une copie conforme de celui-ci.

(2) Toute décision de retrait doit être motivée. Le Ministre prend sa décision sur avis d'une commission composée de trois membres, ayant pour mission d'instruire le dossier, d'entendre le transporteur au cas où il le demande et d'émettre un avis à la majorité des voix. Les membres de la Commission sont nommés par le Ministre.

La Commission doit s'orienter pour son avis aux dispositions de l'article 12 du règlement (CE) n° 1072/2009 précité.

(3) Lorsqu'une décision de retrait d'une licence communautaire, de copies conformes d'une licence communautaire ou d'une attestation de conducteur est devenue définitive, le transporteur est tenu de remettre le ou les documents faisant l'objet de la décision de retrait aux agents de contrôle.

*Ancien article 6 : En raison de l'observation du Conseil d'Etat, l'article 6 est supprimé.*

*Article 6 (ancien article 7) : Le Conseil d'Etat n'a pas d'observations.*

**Art. 6.** Le cabotage est permis dans les limites des dispositions du chapitre III du règlement (CE) n° 1072/2009 précité.

Par dérogation à l'alinéa précédent et en application de l'article 350 du Traité sur le Fonctionnement de l'Union européenne et de la décision M (91) 20 du Comité de Ministres Benelux, les paragraphes 2 à 5 de l'article 8 du règlement (CE) n° 1072/2009 précité ne sont pas applicables lorsque le transporteur effectuant des transports de cabotage est établi en Belgique ou aux Pays-Bas.

*Ancien article 8 : Les dispositions de l'ancien article 8 sont transférées dans un deuxième règlement grand-ducal suite à la proposition du Conseil d'Etat de scinder le projet de règlement grand-ducal. Ces dispositions trouvent en effet leur base légale dans la loi modifiée du 12 juin 1965 sur les transports routiers, alors que le règlement (CE) n° 1072/2009 ne traite pas et ne peut pas traiter des transports effectués par des transporteurs originaires de pays tiers sur base d'autorisations bi- ou multilatérales.*

*Article 7 (ancien article 9) : Il est fait droit aux observations du Conseil d'Etat.*

**Art. 7.** Les infractions aux dispositions de l'article 3, de l'article 4 paragraphes 3 et 6, de l'article 5 paragraphe 6, de l'article 8 et de l'article 9 du règlement (CE) n° 1072/2009 précité

ainsi qu'à l'article 6 du présent règlement sont punies d'un emprisonnement de huit jours à trois mois et d'une amende de 251 euros à 15.000 euros ou d'une de ces peines seulement.

Article 8 (ancien article 10) : *Le Conseil d'Etat expose dans son avis que l'immobilisation d'un véhicule est à considérer comme une peine pénale et non comme une mesure administrative. La définition de peines pénales est réservée à la loi. Or, la loi du 9 août 1971 servant de base légale ne prévoit pas l'immobilisation parmi les peines.*

*Dès lors, le Gouvernement propose de substituer l'immobilisation par la confiscation du véhicule. La confiscation est formulée comme possibilité, laissant ainsi une marge d'appréciation aux tribunaux selon la gravité des cas spécifiques.*

*Une simple peine pécuniaire n'est en effet souvent pas assez dissuasive pour une certaine catégorie de transporteurs qui calculent que seulement chaque n-ième transport sera pris dans un contrôle et qu'alors une peine pécuniaire sera bien inférieure aux gains faits par une concurrence déloyale. Le risque de voir le véhicule immobilisé voire confisqué devrait être assez dissuasif. Etant donné que la loi du 9 août 1971 ne permet pas l'immobilisation, il est recouru à la confiscation.*

**Art. 8.** Lorsqu'un transport est effectué sans être couvert par une copie conforme d'une licence communautaire complétée, le cas échéant, par une attestation de conducteur ou en infraction aux dispositions de l'article 6, le véhicule utilisé pour effectuer ce transport peut être confisqué.

Article 9 (ancien article 11) : *Il est fait droit à l'observation du Conseil d'Etat.*

**Art. 9.** Le Parquet général adresse une copie des arrêts et jugements prononcés sur base du présent règlement grand-ducal au Ministre.

Article 10 (ancien article 12) : *Le Conseil d'Etat n'a pas d'observations.*

**Art. 10.** Par dérogation à l'article 3, paragraphe 2, au cas où la durée de validité d'une licence communautaire délivrée sous le régime du règlement (CEE) n° 881/92 du Conseil du 26 mars 1992 concernant l'accès au marché des transports de marchandises par route dans la Communauté exécutés au départ ou à destination du territoire d'un Etat membre, ou traversant le territoire d'un ou plusieurs Etats membres dépasse trois ans au moment de l'expiration des copies conformes délivrées sous le régime de ce même règlement (CEE) n° 881/92, les copies conformes délivrées pour la première fois sous le régime du règlement (CE) n° 1072/2009 précité le sont pour une durée de validité expirant trois ans avant l'échéance de la licence communautaire.

Au cas où la durée de validité de ces copies conformes est inférieure à un an, le transporteur ne doit pas faire de nouvelle demande, mais les copies conformes subséquentes lui sont délivrées automatiquement, à condition qu'il remplisse toutes les conditions pour pouvoir obtenir une licence communautaire.

Ancien article 13 : *Les dispositions de l'ancien article 13 sont transférées dans un troisième règlement grand-ducal suite à la proposition du Conseil d'Etat de scinder le projet de règlement grand-ducal. Ces dispositions trouvent en effet leur base légale dans la loi modifiée du 14 février 1955 portant réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.*

Article 11 (ancien article 14) : *Il est fait droit aux observations du Conseil d'Etat.*

**Art. 11.** Le règlement grand-ducal modifié du 15 mars 1993 portant exécution et sanction du règlement (CEE) n° 881/92 du Conseil des Communautés Européennes du 26 mars 1992 concernant l'accès au marché des transports par route dans la Communauté exécutés au départ ou à destination du territoire d'un Etat membre ou traversant le territoire d'un ou plusieurs Etats membres est abrogé.

Article 12 (ancien article 15) : *Le Conseil d'Etat n'a pas d'observations.*

**Art. 12.** La référence au présent règlement peut se faire sous une forme abrégée en recouvrant à l'intitulé suivant : « règlement grand-ducal relatif à l'accès au marché du transport international de marchandises par route ».

[Article 13 \(ancien article 16\) : Le Conseil d'Etat n'a pas d'observations.](#)

**Art. 13.** Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures, Notre Ministre des Classes moyennes et du Tourisme, Notre Ministre des Finances et Notre Ministre de l'Intérieur et à la Grande Région sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent règlement grand-ducal qui sera publié au Mémorial.

## Texte du deuxième projet de règlement grand-ducal

### **Projet de règlement grand-ducal réglant les transports de marchandises par route effectués par des transporteurs originaires de pays tiers**

Nous Henri, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau ;

Vu la loi modifiée du 12 juin 1965 sur les transports routiers ;

Vu les avis de la Chambre de Commerce et de la Chambre des Salariés, l'avis de la Chambre des Métiers ayant été demandé ;

Notre Conseil d'Etat entendu ;

Sur le rapport de Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures, Notre Ministre des Finances et Notre Ministre de l'Intérieur et à la Grande Région et après délibération du Gouvernement en Conseil ;

Arrêtons :

*Ancien article 8 : Les dispositions de l'ancien article 8 sont transférées dans un deuxième règlement grand-ducal suite à la proposition du Conseil d'Etat de scinder le projet de règlement grand-ducal. Ces dispositions trouvent en effet leur base légale dans la loi modifiée du 12 juin 1965 sur les transports routiers, alors que le règlement (CE) n° 1072/2009 ne traite pas et ne peut pas traiter des transports effectués par des transporteurs originaires de pays tiers sur base d'autorisations bi- ou multilatérales.*

**Art. 1<sup>er</sup>.** Les transporteurs établis dans un pays tiers à l'Espace Economique Européen ne peuvent effectuer un transport au Grand-Duché de Luxembourg que sous le couvert d'une autorisation bilatérale ou multilatérale en cours de validité et valable pour le Luxembourg, sauf le cas où une libéralisation a été convenue entre le Luxembourg et l'Etat d'établissement du transporteur.

Ils ne sont pas autorisés à effectuer des transports de cabotage sauf si un accord international conclu entre le Grand-Duché de Luxembourg et l'Etat d'établissement du transporteur autorise les transports de cabotage.

Au cas où un tel transporteur est autorisé à effectuer un transport de cabotage au Grand-Duché de Luxembourg, l'article 9 du règlement (CE) n° 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route est applicable.

*Ancien article 9, alinéa 2 : Cet article reprend en outre la possibilité de confisquer le véhicule utilisé pour commettre l'infraction. La base légale est ici l'article 8, alinéa 2, de la loi du 12 juin 1965 ainsi que le chapitre II-1 du Code pénal. (cf. nouvel article 8 du premier projet de règlement grand-ducal)*

**Art. 2.** Les infractions aux dispositions de l'article 1<sup>er</sup> du présent règlement sont punies d'un emprisonnement de huit jours à trois mois et d'une amende de 251 euros à 750 euros ou d'une de ces peines seulement.

En outre, le véhicule utilisé pour effectuer le transport en infraction pourra être confisqué.

*Ancien article 14 in fine :*

**Art. 3.** Le règlement grand-ducal du 14 avril 1992 fixant les conditions de l'admission de transporteurs non-résidents aux transports nationaux de marchandises par route au Benelux est abrogé.

**Art. 4.** Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures, Notre Ministre des Finances et Notre Ministre de l'Intérieur et à la Grande Région sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent règlement grand-ducal qui sera publié au Mémorial.



## Texte du troisième projet de règlement grand-ducal

### **Projet de règlement grand-ducal modifiant le règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non résidents ainsi qu'aux mesures d'exécution de la législation en matière de mise en fourrière des véhicules et en matière de permis à points**

Nous Henri, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau ;

Vu la loi modifiée du 14 février 1955 portant réglementation sur toutes les voies publiques ;

Vu les avis de la Chambre de Commerce et de la Chambre des Salariés, l'avis de la Chambre des Métiers ayant été demandé ;

Notre Conseil d'Etat entendu ;

Sur le rapport de Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures et après délibération du Gouvernement en Conseil ;

Arrêtons :

#### [Ancien article 13 :](#)

**Article unique.** Le point N. de l'annexe I du règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non résidents ainsi qu'aux mesures d'exécution de la législation en matière de mise en fourrière des véhicules et en matière de permis à points est abrogé.

## Annexe 3

# Evolution du trafic à l'Aéroport de Luxembourg

Présentation à la Chambre des Députés  
Commission du Développement durable  
du 8 février 2012



1

## I. Evolution des mouvements aériens

▶ **Evolution du nombre total des mouvements (internationaux et locaux):**

2010: 80.494  
2011: 83.405 (+3,5%)

▶ **Evolution du nombre des mouvements commerciaux:**

2010: 51.636  
2011: 53.854 (+4,29%)

▶ **Evolution du nombre des mouvements de l'aviation d'affaires:**

2010: 4.451  
2011: 5.071 (+13,9%)

2

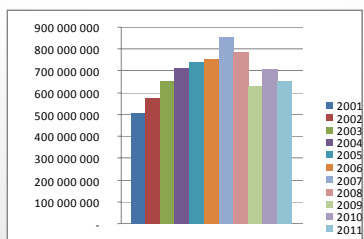
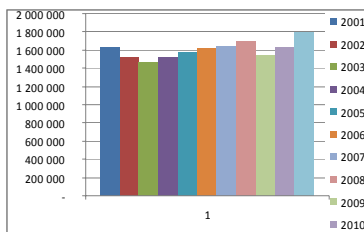
## II. Evolution du volume passager/fret

### Evolution du nombre des passagers:

2010: 1.630.027  
2011: 1.791.231 (+10%)

### Evolution du volume de fret:

2010: 705.079  
2011: 656.651 (-7%)



3

## III. Situation de certains opérateurs aériens

### Luxair

Flotte: 1 737-800, 3 737-700, 5 Q400, 6 Embraer 145/135  
Mouvements: 26.010 (+2% par rapport à 2010)  
Passagers: 1.197.995 (+5% par rapport à 2010)

### Cargolux

Flotte: 10 B747-400F, 3 747-400BCF (Boeing Converted Freighter), 2 747-8F  
Mouvements: 3.399 (+1,6% par rapport à 2010)  
Tonnage: 482.718 (-7,4% par rapport à 2010)

### Qatar Airways

Flotte : 1 B-777 desservant l'aéroport de Luxembourg  
Mouvements: 86 (depuis novembre 2011)  
Tonnage: 4492 t

Autres opérateurs: Silkway, Air Atlanta, Jade, AirBridge Cargo, Evergreen Atlas Air, Meridian

4

## IV. Situation du réseau aéroportuaire

### Volet passager

- 85 destinations 2011 (+5 par rapport à 2010)
- 18 opérateurs aériens de passagers en 2011 (+1 par rapport à 2010)

Nouvelles destinations (2011): Bilbao, Larnake, Rabil/Boa Vista Island, London Heathrow

Nouveaux opérateurs aériens (2011): Lufthansa (2012): Darwin

### Volet fret

- 495 destinations (+0 par rapport à 2010)
- 11 opérateurs aériens de fret (+1 par rapport à 2010)

Nouveaux opérateurs aériens (2011): Qatar Airways Cargo, Atlantic Airlines Ltd

5

## V. Cargocenter

- Evolution globale du fret traité :  
Volume 2010: 735.329  
Volume 2011: 676.708 (-8%)
- Part Cargolux :  
2010 : 518.363 t (70,5% du total)  
2011: 487.102 t (72, 0% du total)  
Régression nette de 31.261t (-6,3%)
- Origine/Destination: Asie  
2010 : 363.391 t (49% du total)  
2011: 292.376 t (43,2% du total)  
Régression nette de 71.015 t (-19,5%)
- Personnel: 1.060 personnes (de 2.300 pour le groupe)
- Importance du Cargocenter pour le Groupe Luxair:  
environ 72 millions EUR chiffre d'affaires d'un total de 435 millions

6

## Annexe 4

### PROJET DE LOI 6310 PROPOSITION D'AMENDEMENTS

#### Remarques préliminaires

La Commission du Développement durable a fait siennes la grande majorité des observations émises par 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, 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 40 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 43 bis 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 **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.

### **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.

## 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) No 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) No 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 État 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 1<sup>er</sup> 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. À 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 dédiés 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, 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 40 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 43 bis 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**

**(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.*