

**Objet: Projet de loi portant transposition de la directive 2009/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2009 sur les redevances aéroportuares et portant modification de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne. (3848BFR)**

*Saisine : Ministre du Développement durable et des Infrastructures  
(24 juin 2011)*

<b>AVIS DE LA CHAMBRE DE COMMERCE</b>
---------------------------------------

L'objet du présent projet de loi est pour l'essentiel de transposer en droit national la directive 2009/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2009 sur les redevances aéroportuares (ci-après la Directive). Ce projet vise à mettre en conformité le Luxembourg avec les exigences communautaires en la matière, suite en particulier au rejet, en date du 12 mai 2011, du recours en annulation introduit par le Luxembourg devant la Cour de Justice de l'Union européenne et vu l'expiration du délai de transposition le 15 mars 2011. Ce recours en annulation luxembourgeois était initialement fondé sur la contestation du champ d'application de la Directive tel que défini à son article premier, selon lequel la Directive « *s'applique à tout aéroport situé sur un territoire relevant du traité, ouvert au trafic commercial et dont le trafic annuel dépasse cinq millions de mouvements de passagers, ainsi qu'à l'aéroport enregistrant le plus grand nombre de mouvements de passagers dans chaque Etat membre* ».

Partant du constat que les aéroports mettent à disposition et offrent des installations et des services en lien avec l'exploitation des aéronefs et la prise en charge des passagers et du fret en contrepartie de redevances aéroportuares qui leur donnent les moyens de leur action, la Directive vise à rendre possible cette mécanique « prestations-financement » de la manière la plus efficace du point de vue des coûts, de même qu'elle a vocation à limiter l'abus, par les entités gestionnaires d'aéroport, de leur situation de monopole naturel. Comme indiqué dans l'exposé des motifs du présent projet de loi sous rubrique, elle « *met en place un cadre harmonisé visant à réguler les composantes essentielles des redevances aéroportuares et leur mode de fixation sans exclure la possibilité, pour un Etat membre, de déterminer si et dans quelle mesure les revenus provenant de ses activités commerciales peuvent être pris en compte pour fixer les redevances aéroportuares* ». A cette fin, la Directive consacre le principe de non discrimination (cf. considérants 11 et 12 et article 3 de la Directive) et de transparence (considérants 13 et 14 et article 7) des redevances en question, ce qui inclut une procédure obligatoire de consultation des usagers d'aéroport par les entités gestionnaires d'aéroport, et donne la possibilité de faire appel à une autorité de supervision indépendante en charge de traiter toute contestation de la part des usagers.

Comme l'indique l'exposé des motifs, le Grand-Duché, qui a été débouté de son recours en annulation précité, avait invoqué deux moyens, principalement, dans le cadre dudit recours. Le premier consistait à invoquer une violation du principe de non discrimination, prétextant que l'aéroport de Luxembourg-Findel, seul aéroport du pays, était soumis à des obligations administratives et financières qui ne s'imposaient pas aux autres aéroports comparables, en particulier à l'échelle de la Grande Région, périmètre de concurrence aéroportuaire par définition. Le second consistait à invoquer le non respect, compte tenu de l'extension du champ d'application du projet de loi sous avis, des principes cardinaux du droit communautaire que sont la subsidiarité et la proportionnalité, ce non respect générant des surcoûts pour l'aéroport luxembourgeois, y compris procéduraux, et là encore au regard du

paysage aéroportuaire de la Grande Région. Ces deux types d'argument n'ont, au final, pas convaincu la Cour de justice de l'Union européenne.

Le projet de loi sous avis s'appuie sur :

- la loi du 5 juin 2009 sur la navigation aérienne<sup>1</sup> qui dispose que le montant des redevances aéroportuaires est fixé par l'entité prestataire des services aéroportuaires après consultation du comité des usagers ;
- 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 régissent effectivement le fonctionnement d'un tel comité ;
- le fait que sont concernées par la Directive à la fois les redevances d'atterrissage (qui bénéficient à l'Administration de la navigation aérienne) et les redevances passagers et de stationnement des aéronefs (qui bénéficient à lux-Airport).

En conséquence du point précédent sont visées en tant qu'« entité gestionnaire » et au sens de la Directive à la fois l'Administration précitée, en charge des prestations de service de navigation aérienne et de certaines missions d'aérodrome telles que l'entretien des pistes, et Lux-Airport qui est responsable de la gestion du terminal passagers et de la gestion des aires de stationnement des aéronefs. Au total, la Chambre de Commerce note que le projet de loi sous revue prend en compte la dualité d'exploitation ainsi décrite, mais aussi le fait qu'existe un comité des usagers et que soit déjà mise en œuvre une structure du régime des redevances applicables.

La Chambre de Commerce n'a pas de commentaire particulier à formuler vis-à-vis de ce projet de loi qui n'a d'autre visée que de mettre le Grand-Duché en conformité avec les exigences communautaires parfaitement légitimes en termes d'optimisation du fonctionnement d'entités gestionnaires d'aéroport au niveau national et transpose de manière convenable les dispositions de la Directive.

Comme souligné dans l'exposé des motifs, « *ce jugement ayant acquis autorité de chose jugée et le délai de transposition ayant expiré le 15 mars 2011, ladite directive devra être transposée dans les meilleurs délais* ». C'est la raison pour laquelle la Chambre s'en tient prioritairement, dans ce projet de loi sous avis, à s'assurer que la Directive soit transposée.

\* \* \*

Après consultation de ses ressortissants, la Chambre de Commerce est en mesure de marquer son accord au projet de loi sous avis.

BFR/SDE

---

<sup>1</sup> 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.