

Projet de règlement grand-ducal fixant le régime des redevances aéroportuaires

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

Vu la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne, et notamment son article 7 ;

Vu la loi du 23 mai 2012 portant transposition de la directive 2009/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2009 sur les redevances aéroportuaires et portant modification : 1) de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne ; 2) de la loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg, b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et de c) d'instituer une Direction de l'Aviation Civile ;

Règlement européen 1107/2006 du Parlement européen et du Conseil du 5 juillet 2006 concernant les droits des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite lorsqu'elles font des voyages aériens ;

Vu l'avis de la Chambre de commerce ;

Notre Conseil d'Etat entendu ;

Sur le rapport de Notre Ministre de la Mobilité et des Travaux publics et après délibération du Gouvernement en conseil ;

Arrêtons :

Chapitre 1^{er} - Définitions

Art. 1^{er}. Pour l'application du présent règlement, on entend par :

- 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 ;
- 2° « 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;

Chapitre 2 – Redevances liées aux aéronefs

Art. 2. La redevance d'atterrissage et de décollage

Une redevance d'atterrissage et de décollage est perçue pour chaque vol effectué à destination ou au départ de l'aéroport de Luxembourg (code OACI ELLX).

La redevance d'atterrissage et de décollage correspondent à l'usage de l'ensemble des infrastructures aéroportuaires côté piste.

Art. 3. Calcul de la redevance d'atterrissage et de décollage

La redevance d'atterrissage et de décollage (RAD) est égale au produit du taux unitaire de la redevance d'atterrissage et de décollage (t), du facteur poids (M) de l'aéronef, du facteur opérateur (O), du facteur temps (T) et du facteur bruit (Rn) :

$$RAD = t \times M \times O \times T \times Rn$$

Le taux unitaire (t) est fixé par règlement ministériel et publié au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg.

Le facteur poids (M) de l'aéronef correspondant au Maximum Takeoff Weight (MTOW) est exprimé en tonnes métriques tel qu'enregistré dans le manuel de vol ou le certificat de navigabilité de l'aéronef. Lorsque le facteur poids (M) est inconnu, il est calculé en prenant le poids de l'aéronef le plus lourd connu du même type. Chaque fraction d'une tonne métrique est comptée comme unité entière.

Le facteur opérateur (O) est égal à 0,7 pour les aéronefs cargo et à 1,0 pour tous les autres types d'aéronefs.

Le facteur T appliqué est déterminé par rapport à l'heure d'atterrissage et de décollage (heure locale).

Le facteur T est égal à 1,0 pour les atterrissages et décollages ayant eu lieu à partir de 06:00 heures jusqu'à 22:59:59 heures.

Le facteur T est égal à 1,5 pour les atterrissages ayant eu lieu à partir de 23:00:00 heures jusqu'à 05:59:59 heures.

Le facteur T est égal à 2,0 pour les décollages ayant eu lieu à partir de 23:00:00 heures jusqu'à 05:59:59 heures.

Le facteur bruit (Rn) est basé sur la marge individuelle (IM) et la marge cumulative (CM) des valeurs de bruit certifiées de l'aéronef exprimées en EPNdB « Effective perceived noise in decibels ». Les valeurs de bruits sont enregistrées sur les formulaires 45 de l'EASA ou sur des certificats spécifiques de bruit. L'effet multiplicateur par catégorie est fixé par règlement ministériel et publié au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg.

Art. 4. La redevance de stationnement

La redevance de stationnement (RS) correspondant à l'usage de longue durée par les aéronefs des infrastructures et équipements de stationnement est due par tout aéronef stationnant sur les aires de trafic ou de garage.

La redevance de stationnement est égale au produit du taux unitaire de la redevance de stationnement (ts), du facteur poids (M) de l'aéronef et du facteur durée de stationnement (D) :

$$RS = ts \times M \times D$$

Le taux unitaire de la redevance de stationnement (ts) est fixé par règlement ministériel et publié au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg.

Le facteur poids (M) de l'aéronef correspondant au Maximum Takeoff Weight (MTOW) est exprimé en tonnes métriques tel qu'enregistré dans le manuel de vol ou le certificat de navigabilité de l'aéronef. Lorsque le facteur poids (M) est inconnu, il est calculé en prenant le poids de l'aéronef le plus lourd connu du même type. Chaque fraction d'une tonne métrique est comptée comme unité entière.

Le facteur durée de stationnement (D) est décompté pour tout aéronef entre l'heure d'atterrissage et l'heure de décollage. Le facteur D est égal à une unité pour toute période de stationnement entamée de vingt-quatre heures, la première période de vingt-quatre heures commençant à courir à partir de la cinquième heure après l'heure d'atterrissage de l'aéronef. Chaque période de vingt-quatre heures entamée est comptée comme unité entière.

Art. 5. La redevance d'atterrissage et de décollage ainsi que la redevance de stationnement pour les aéronefs avec un MTOW inférieur ou égal à 2 tonnes

Pour les aéronefs avec un MTOW inférieur ou égal à 2 tonnes, la redevance d'atterrissage et de décollage ainsi que la redevance de stationnement sont calculées sur base d'un forfait fixe. Le montant du forfait est fixé par règlement ministériel et publié au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg.

Chapitre 3 - Redevances liées aux passagers

Art. 6. La redevance pour services passagers

La redevance pour services passagers correspondant à l'usage des installations aménagées pour la réception des passagers est perçue pour chaque passager au départ d'un vol. La redevance pour services passagers est facturée et collectée par les compagnies aériennes pour le compte et au nom de l'entité gestionnaire d'aéroport.

Le montant de la redevance pour services passagers est fixé par règlement ministériel et publié au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg.

Art. 7. La redevance pour personnes à mobilité réduite

La redevance pour personnes à mobilité réduite correspondant à l'usage des installations aménagées pour la réception des passagers à mobilité réduite est perçue pour chaque passager au départ d'un vol. La redevance pour personnes à mobilité réduite est facturée et collectée par les compagnies aériennes pour le compte et au nom de l'entité gestionnaire d'aéroport.

Le montant de la redevance pour personnes à mobilité réduite est fixé par règlement ministériel publiée au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg.

Chapitre 4 - Exemptions

Art. 8. Aéronefs exemptés

Les aéronefs suivants sont exonérés des redevances aéroportuaires :

- aéronefs militaires ;
- aéronefs effectuant des vols diplomatiques et d'État, identifiés par une indication appropriée du statut ;
- aéronefs effectuant des vols humanitaires ;
- aéronefs effectuant des vols de recherche et de sauvetage, autorisés par l'organisme compétent approprié ;
- aéronef en détresse ;
- aéronefs effectuant des vols exclusivement dans le but de vérifier ou de tester le système d'atterrissage aux instruments (ILS) à l'aéroport de Luxembourg ;
- avions opérant des vols pour les douanes et la police.

Sont exonérés de la redevance de stationnement les aéronefs stationnés sur des lots de parking privés ou dans des hangars sous réserve qu'ils possèdent un certificat de navigabilité valide.

Art. 9. Personnes exemptées

Sont exonérés de la redevance pour services passagers et de la redevance pour personnes à mobilité réduite :

- 1° les passagers en transit restant à bord des aéronefs ;
- 2° les passagers sur des vols médicaux dédiés ;
- 3° les passagers âgés de moins de deux ans ;
- 4° les passagers pris en charge par le Business Aviation Center ;
- 5° les passagers voyageant pour les compagnies aériennes à titre professionnel (équipage).

Chapitre 5 - Dispositions finales

Art. 10. Conditions de paiement

Les redevances prévues aux articles 2 et 3 sont facturées par l'entité gestionnaire d'aéroport.

Les redevances sont dues par l'exploitant de l'aéronef ou, s'il est inconnu, par le propriétaire de l'aéronef ou, à défaut, par le pilote commandant de bord.

Le montant de la redevance doit être reçu par l'entité gestionnaire d'aéroport dans les trente jours suivant la date de facturation, sinon au plus tard à la date d'exigibilité indiquée sur la facture.

Art. 11. Formule exécutoire

Notre ministre ayant les Navigation et les transports aériens dans ses attributions est chargé de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg.

Le ministre de la Mobilité
et des Travaux publics,

François Bausch

1. Exposé des motifs

La mission et l'activité commerciale principale de l'aéroport est d'assurer la prise en charge des aéronefs, depuis l'atterrissage jusqu'au décollage, ainsi que des passagers et du fret, afin de permettre aux compagnies aériennes de fournir des services de transport aérien. À cet effet, l'aéroport offre diverses infrastructures et services en relation avec l'exploitation des aéronefs dont il recouvre généralement le coût au moyen des redevances aéroportuaires.

Les redevances aéroportuaires sont définies dans la Directive 2009/12/CE du 11 mars 2009 sur les redevances aéroportuaires transposée en droit luxembourgeois par la loi du 23 mai 2012¹. Ainsi, une « redevance aéroportuaire » constitue un « prélèvement effectué au profit de l'entité gestionnaire d'aéroport à la charge des usagers d'aéroport en contrepartie de l'utilisation des installations et des services qui sont fournis exclusivement par l'entité gestionnaire d'aéroport et qui sont liés à l'atterrissage, au décollage, au balisage et au stationnement des aéronefs, ainsi qu'à la prise en charge des passagers et du fret ». Le terme « redevance aéroportuaire » englobe les redevances pour services passagers et des redevances de stationnement ainsi que des infrastructures et services y associés.

Selon la loi du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne, ces redevances peuvent être perçues par la société lux-Airport. L'article 7 de cette loi dispose en ses deux premiers paragraphes que « (1) Seront édictées par règlement grand-ducal, toutes prescriptions réglementaires intéressant la navigation aérienne, et notamment celles relatives aux aéronefs, à leur personnel de bord, à la navigation et à la circulation aériennes, au domaine et aux services publics affectés à cette navigation et à cette circulation.

(2) Peuvent être perçues par l'organisme désigné à l'article 2 de la loi du 26 juillet 2002 sur la police et l'exploitation de l'aéroport de Luxembourg ainsi que sur la construction d'une nouvelle aérogare les redevances aéroportuaires telles que définies à l'article 2, paragraphe 3, de la loi du 23 mai 2012 portant transposition de la directive 2009/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2009 sur les redevances aéroportuaires et portant modification : 1) de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne ; 2) de la loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg, b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et de c) d'instituer une Direction de l'Aviation Civile.

Peut être perçue par l'Administration de la navigation aérienne toute redevance en relation avec la prestation de services de navigation aérienne.

Le montant de ces redevances est fixé par règlement grand-ducal 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 ».

Conformément à ce que le Conseil d'Etat avait retenu dans son avis complémentaire du 20 mars 2012 relatif au projet de loi N° 6310², la fixation des redevances aéroportuaires est un acte réglementaire

¹ Loi du 23 mai 2012 portant transposition de la directive 2009/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2009 sur les redevances aéroportuaires et portant modification : 1) de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne ; 2) de la loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg, b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'Aviation Civile

² Projet de loi portant transposition de la directive 2009/12/CE susmentionnée

qui relève, aux termes de l'article 36 de la Constitution, de la compétence du Grand-Duc et devrait dès lors être établi par règlement grand-ducal.

Par conséquent, le présent texte vise à établir le régime et les modalités du calcul et de la perception de ces redevances aéroportuaires.

Les montants et autres éléments variables des redevances aéroportuaires applicables à l'aéroport de Luxembourg sont fixés par règlement ministériel par le Ministre ayant le transport dans ses attributions. Ils sont publiés par l'entité gestionnaire de l'aéroport en application de la procédure de consultation du comité des usagers avant leur entrée en vigueur.

Il est à noter que concernant les redevances en relation avec la prestation de services de navigation aérienne, le règlement grand-ducal du 9 janvier 2021 portant mise en œuvre de certaines dispositions du règlement d'exécution (UE) n° 2019/317 de la Commission du 11 février 2019 établissant un système de performance et de tarification dans le ciel unique européen et abrogeant les règlements d'exécution (UE) n° 390/2013 et (UE) n° 391/2013 fixe désormais ce régime.

2. Commentaire des articles

Ad Article 1^{er}

L'article 1^{er} donne une définition pour les termes utilisés dans le jargon du transport aérien qui sont également repris dans le texte du présent règlement grand-ducal. Par souci de cohérence, ces définitions sont identiques à celles retenues dans la loi du 23 mai 2012 portant transposition de la directive 2009/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2009 sur les redevances aéroportuaires et portant modification : 1) de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne ; 2) de la loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg, b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et de c) d'instituer une Direction de l'Aviation Civile

Ad Article 2

Cette redevance a pour but de financer le coût des services aéroportuaires rendus aux usagers ainsi que les infrastructures et installations techniques qui sont nécessaires pour la prestation d'un tel service. Les redevances demandées aux usagers devraient constituer la rémunération de l'utilisation des installations et des services fournis par le gestionnaire d'aérodrome. Il importe que le niveau des redevances soit proportionné aux coûts.

Ad Article 3

En raison de son impact local, la redevance contient, outre un coefficient poids, des composantes qui prennent également en compte le facteur opérateur, l'heure de décollage ou de l'atterrissage, en privilégiant les départs et arrivées diurnes par rapports aux activités nocturnes, ainsi que le bruit émis par les aéronefs. Les facteurs (Rn (bruit) et) T (jour/nuit) peuvent pénaliser les vols de nuit ainsi que les aéronefs ayant une nuisance sonore élevée.

Les redevances de décollage et d'atterrissage tiennent compte des horaires d'exploitation de l'aéroport de Luxembourg tels qu'ils sont établis par le règlement grand-ducal modifié du 24 mai 1998 fixant les conditions d'exploitation technique et opérationnelle de l'aéroport de Luxembourg.

Le facteur T (jour/nuit) varie en fonction du temps de décollage de l'aéronef. Le règlement grand-ducal distingue deux plages horaires. La plage horaire allant de 06:00 heures du matin jusqu'à 23:00 heures est la période d'ouverture normale de l'aéroport qui ne contient pas de pénalité financière. En effet, l'article 11, troisième alinéa, du règlement grand-ducal modifié du 24 mai 1998 fixant les conditions d'exploitation technique et opérationnelle de l'aéroport de Luxembourg dispose que « *L'aéroport est ouvert à la circulation aérienne entre 06.00 et 23.00 heures* ».

La deuxième plage horaire qui commence à 23:00 heures et se termine à 05:59 heures du matin coïncide avec la période de repos nocturne de l'aéroport. Mise à part les dérogations expressément prévues par le présent règlement grand-ducal du 24 mai 1998, les activités aéronautiques ne sont pas autorisées pendant cette plage horaire. Toute dérogation accordée est facturée moyennant une redevance au double du tarif régulier pour les décollages et 1,5 fois le tarif régulier pour les atterrissages.

Le *Maximum Take-Off Weight* (MTOW), la masse maximale au décollage d'un aéronef est la masse maximale autorisée déterminée par le constructeur et respectant les règles de sécurité. La valeur indiquée sur le manuel de vol fourni par l'exploitant de l'aéronef sera prise en compte. A défaut d'un tel document, le coefficient « poids » est établi sur la base de la masse de la version la plus lourde du type de cet aéronef censée exister. Il est donc conseillé aux exploitants d'aéronefs de produire les documents mentionnés par cet article.

Afin de pouvoir déterminer le facteur acoustique Rn, le règlement grand-ducal se réfère aux valeurs figurant sur les formulaires 45 de l'EASA ou sur les certificats acoustiques de l'aéronef.

L'IM est la différence entre les valeurs certifiées et les valeurs limites de bruit. Les valeurs certifiées sont mesurées dans le cadre de la certification des aéronefs à trois points de mesures distincts, à savoir le fly-over, le latéral et l'approche. La valeur limite est déterminée dans les chapitres afférents de l'ICAO Annex 16 Volume I pour chaque point de mesure. Le CM est la différence entre la cumulation des valeurs individuelles certifiées et valeurs limites.

Un aéronef est facturé selon l'une des huit catégories ci-dessous, si les critères des valeurs IM et CM sont simultanément remplis.

Categorie	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8
CM	moins que 0	0 ou plus	5 ou plus	10 ou plus	15 ou plus	20 ou plus	25 ou plus	30 ou plus
IM	N/A	au moins 0	au moins 1	au moins 2	au moins 3	au moins 4	au moins 5	au moins 6

L'effet multiplicateur par catégorie est déterminé par arrêté ministériel. Un aéronef sera affecté à une catégorie de bruit sur la base des données dont dispose l'entité gestionnaire d'aéroport. Cette attribution peut être modifiée par un usager d'aéroport s'il fournit le formulaire 45 de l'EASA ou un autre certificat de bruit valide pour l'aéronef concerné. Le changement de catégorie de bruit n'est applicable qu'à partir de la période de facturation au cours de laquelle le nouveau certificat de bruit est fourni.

Tous les éléments variables des redevances d'atterrissage et de décollage sont fixés par règlement ministériel sur proposition de l'entité gestionnaire d'aéroport. Ils sont publiés par l'entité gestionnaire de l'aéroport en application de la procédure de consultation du comité des usagers avant leur entrée en vigueur selon les dispositions de la loi du 23 mai 2012 portant transposition de la directive 2009/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2009 sur les redevances aéroportuaires.

Ad Article 4

L'article 4 définit les modalités pour l'établissement de la redevance de stationnement.

Tous les montants et autres éléments variables des redevances de stationnement sont fixés par règlement ministériel sur proposition de l'entité gestionnaire d'aéroport. Ils sont publiés par l'entité gestionnaire de l'aéroport en application de la procédure de consultation du comité des usagers avant leur entrée en vigueur selon les dispositions de la loi du 23 mai 2012 portant transposition de la directive 2009/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2009 sur les redevances aéroportuaires.

Ad Article 5

Pour raisons de facilité pour le calcul et l'établissement du montant, un forfait s'applique pour les aéronefs avec un MTOW inférieur ou égal à 2 tonnes. Ce forfait est fixé par règlement ministériel sur proposition de l'entité gestionnaire d'aéroport. Il est publié par l'entité gestionnaire de l'aéroport.

Ad Article 6

En application de l'article 7 de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne, l'article 6 définit les modalités de perception pour la redevance pour les services passagers.

Cette redevance couvre entre autres les installations et service liés aux terminaux passagers comme le système de traitement de bagages, les facilités des espaces départs et arrivées, les facilités et services sanitaires, le desk information, la signalétique, le service wifi, etc.

Le montant de la redevance pour passagers est fixé par règlement ministériel sur proposition de l'entité gestionnaire d'aéroport. Il est publié par l'entité gestionnaire de l'aéroport en application de la procédure de consultation du comité des usagers avant leur entrée en vigueur selon les dispositions de la loi du 23 mai 2012 portant transposition de la directive 2009/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2009 sur les redevances aéroportuaires.

Ad Article 7

L'article définit les modalités pour la perception de la redevance pour personnes à mobilité réduite, en application du Règlement européen 1107/2006 du Parlement européen et du Conseil du 5 juillet 2006 concernant les droits des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite lorsqu'elles font des voyages aériens.

Le montant de la redevance pour personnes à mobilité réduite est fixé par règlement ministériel sur proposition de l'entité gestionnaire d'aéroport. Il est publié par l'entité gestionnaire de l'aéroport en application de la procédure de consultation du comité des usagers avant leur entrée en vigueur selon les dispositions de la loi du 23 mai 2012 portant transposition de la directive 2009/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2009 sur les redevances aéroportuaires.

Ad Article 8

Des exemptions à la redevance de décollage et d'atterrissage, ainsi qu'à la redevance de stationnement sont prévues pour certaines catégories de vols.

Ad Article 9

Des exemptions sont prévues pour certaines catégories de passagers.

Ad Article 10

Cet article définit les conditions de paiement pour les diverses redevances. Le détail des conditions est défini dans la publication des charges aéroportuaires par le gestionnaire d'aérodrome. Les

redevances sont facturées aux utilisateurs par l'entité gestionnaire d'aéroport à partir du 28 mars 2021.

Afin de pouvoir respecter les critères d'équité et de transparence des redevances aéroportuaires, les usagers de l'aéroport sont consultés lors de la fixation des dites redevances. Cette consultation des usagers suit les règles et procédures établies par la loi du 23 mai 2012 portant transposition de la directive 2009/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2009 sur les redevances aéroportuaires.

Ad Article 11

Cet article fixe également les modalités d'exécution et de publication du présent règlement grand-ducal.

FICHE FINANCIERE

Projet de règlement grand-ducal fixant le régime des redevances aéroportuaires

Le projet de règlement grand-ducal sous rubrique prévoit l'instauration de recettes sous forme de redevances à percevoir en faveur de l'entité gestionnaire d'aéroport, soit la société de l'aéroport dite « lux-Airport ».

Le projet sous rubrique n'a donc aucune répercussion sur le budget de l'Etat étant donné qu'il n'instaure ni des recettes en faveur du budget de l'Etat luxembourgeois ni ne génère des dépenses à la charge de ce dernier