

Projet de règlement grand-ducal fixant le régime des redevances pour services de navigation aérienne

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 29 novembre 1982 portant approbation du Protocole amendant la Convention internationale de coopération pour la sécurité de la navigation aérienne Eurocontrol du 13 décembre 1960 et des annexes, faits à Bruxelles, le 12 février 1981 et de l'Accord multilatéral relatif aux redevances de route et des annexes, fait à Bruxelles, le 12 février 1961 ;

Vu le règlement (CE) n° 550/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 relatif à la fourniture de services de navigation aérienne dans le ciel unique européen, tel que modifié par le règlement (CE) n° 1070/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 ;

Vu le 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 ;

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° « Redevance pour services de navigation aérienne de route » : la rémunération sous forme d'une redevance pour services rendus pour l'usage des installations et services mis en œuvre par l'État et Eurocontrol au-dessus du territoire national pour la sécurité de la circulation aérienne de route et la rapidité de ses mouvements, y compris les services de radiocommunication et de météorologie ;
- 2° « Redevance pour services de navigation aérienne terminaux » : rémunération sous forme d'une redevance pour services rendus pour les services rendus par l'Etat pour la sécurité de la circulation aérienne et pour la rapidité de ses mouvements à l'arrivée et au départ de l'aéroport de Luxembourg ;
- 3° « Eurocontrol » : l'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne, instituée par la Convention internationale de coopération pour la sécurité de la navigation aérienne, faite à Bruxelles le 13 décembre 1960, amendée par le Protocole fait à Bruxelles le 12 février 1981;
- 4° « IFR » : (soit en anglais, Instrument flight rules) règles de vol aux instruments, au sens de l'annexe 2 de la convention de Chicago (dixième édition – juillet 2005);

- 5° « VFR » : (soit en anglais, visual flight rules) règles de vol à vue, au sens de l'annexe 2 de la convention de Chicago (dixième édition – juillet 2005);
- 6° « OACI » : Organisation de l'Aviation civile internationale ;
- 7° « zone tarifaire de route »: le volume d'espace aérien s'étendant du sol jusques et y compris l'espace aérien supérieur, dans lequel des services de navigation aérienne de route sont fournis et pour lequel une assiette de coût unique et un taux unitaire unique sont établis;
- 8° « zone tarifaire terminale »: un aéroport ou un groupe d'aéroports se trouvant sur le territoire d'un État membre, dans lequel des services de navigation aérienne terminaux sont fournis et pour lequel une assiette de coût unique et un taux unitaire unique sont établis.

Chapitre 2 - Redevance pour services de navigation aérienne de route

Art. 2. La redevance pour services de navigation aérienne de route

L'usage des installations et services mis en œuvre par l'État et par Eurocontrol au-dessus du territoire du Grand-Duché de Luxembourg, pour la sécurité de la circulation aérienne de route et la rapidité de ses mouvements, y compris les services de radiocommunication et de météorologie, donne lieu à rémunération sous forme d'une redevance pour services rendus, dite redevance de route.

Une redevance de route est perçue pour chaque vol effectué dans l'espace aérien luxembourgeois qui est une partie intégrante de la région d'information de vol de Bruxelles dénommée « Brussels FIR ». Le prédit espace aérien commun belgo-luxembourgeois constitue la zone tarifaire Belgique – Luxembourg.

L'assiette des coûts pour les redevances de route est établie conformément aux dispositions de l'article 22 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.

Les redevances de navigation aérienne de route sont dues par l'exploitant de l'aéronef ou, s'il est inconnu, par le propriétaire de l'aéronef.

Art. 3. Calcul de la redevance pour services de navigation aérienne de route

La redevance de route (R de route) pour un vol donné dans une zone tarifaire de route donnée est égale au produit du taux unitaire (t) établi pour cette zone tarifaire de route et des unités de services de route (UDS) pour ledit vol :

$$R \text{ de route} = t \times \text{UDS}$$

Les unités de services de route sont égales au produit des coefficients « distance » (d) et « poids » (p) pour le vol en question.

$$\text{UDS} = d \times p$$

Art. 4. Calcul du coefficient distance pour la redevance pour services de navigation aérienne de route

Le coefficient «distance» concernant une zone tarifaire donnée est déterminé conformément aux prescriptions fixées par le point 1.2 de l'Annexe VIII 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.

Art. 5. Calcul du coefficient poids pour la redevance pour services de navigation aérienne de route

Le coefficient poids est déterminé conformément aux prescriptions fixées par les points 1.3 à 1.5 de l'Annexe VIII 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.

$$p = \sqrt{\frac{MTOW}{50}}$$

D'où la formule générale de calcul de la redevance de route:

$$R \text{ de route} = t \times \sqrt{\frac{MTOW}{50}} \times d$$

Art. 6. Taux unitaire de la redevance pour services de navigation aérienne de route

Le taux unitaire de redevance de route pour la zone tarifaire Belgique - Luxembourg est calculé conformément aux dispositions de l'article 25 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.

Il est arrêté pour une période annuelle prenant cours le 1^{er} janvier de l'année et prenant fin le 31 décembre de la même année.

Le taux unitaire est fixé par règlement ministériel et publié au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg dans l'année précédant son année d'application.

Chapitre 3 - Redevance pour services de navigation aérienne terminaux

Art. 7. La redevance terminale

L'usage des installations et services mis en œuvre par l'État et Eurocontrol pour la sécurité de la circulation aérienne et pour la rapidité de ses mouvements à l'arrivée et au départ de l'aéroport de Luxembourg (code OACI ELLX) donnent lieu à rémunération sous forme d'une redevance pour services rendus, dite redevance pour services de navigation aérienne terminaux.

Une redevance pour services de navigation aérienne terminaux est perçue pour chaque départ à partir de l'aéroport de Luxembourg.

L'assiette des coûts pour les redevances pour services terminaux est établie conformément aux dispositions de l'article 22 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.

Les redevances pour services de navigation aérienne terminaux sont dues par l'exploitant de l'aéronef ou, s'il est inconnu, par le propriétaire de l'aéronef.

Art. 8. Calcul de la redevance pour services de navigation aérienne terminaux

La redevance (R terminale) pour services terminaux pour un vol dans une zone tarifaire terminale donnée est égale au produit du taux unitaire (t) établi pour cette zone tarifaire terminale, du coefficient poids (p) de l'aéronef, du facteur E (environnement), du facteur D (jour/nuit) et du coefficient de modulation α (alpha) :

$$R \text{ terminale} = t \times p \times E \times D \times \alpha$$

Art. 9. Calcul du coefficient poids pour la redevance pour services de navigation aérienne terminaux

Le coefficient poids est déterminé conformément aux prescriptions fixées par le point 2.2 de l'Annexe VIII 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.

$$p = \left(\frac{MTOW}{50} \right)^{0,7}$$

D'où la formule générale de calcul de la redevance terminale :

$$R \text{ terminale} = t \times \left(\frac{MTOW}{50} \right)^{0,7} \times E \times D \times \alpha$$

Art. 10. Calcul du facteur E (environnement) pour la redevance pour services de navigation aérienne terminaux

Le facteur acoustique V est utilisé afin de déterminer le facteur environnement E. La valeur V s'obtient en divisant la différence entre le niveau maximum de bruit de l'aéronef et le niveau de bruit cumulatif par le nombre de moteurs de l'aéronef. La valeur V est déterminée à partir des données figurant sur le certificat acoustique de l'aéronef fourni par l'exploitant de l'aéronef. Lorsque l'exploitant de l'aéronef ne fournit pas de certificat acoustique, l'aéronef sera classé dans la catégorie d'aéronef CAT D. La valeur V obtenue se réfère à la catégorie d'aéronef telle que définie ci-après.

Catégorie d'aéronef CAT A (catégorie émettant le moins de bruit)	$V \geq 10,0$
Catégorie d'aéronef CAT B	$7,5 \leq V < 10,0$
Catégorie d'aéronef CAT C	$5,0 \leq V < 7,5$
Catégorie d'aéronef CAT D (catégorie émettant le plus de bruit)	$V < 5,0$

Le facteur E (environnement) pour les quatre catégories est fixé comme suit :

Catégorie d'aéronef CAT A	0,90
Catégorie d'aéronef CAT B	1,00
Catégorie d'aéronef CAT C	1,25
Catégorie d'aéronef CAT D	1,50

Art. 11. Calcul du facteur D (jour/nuit) pour la redevance pour services de navigation aérienne terminaux

Le facteur D appliqué est déterminé par rapport à l'heure de décollage (heure locale).

Le facteur D est égal à 1,0 pour les décollages ayant eu lieu à partir de 06:00:00 heures jusqu'à 23:00:59 heures.

Le facteur D est égal à 1,5 pour les décollages ayant eu lieu à partir de 23:01:00 heures jusqu'à 00:00:59 heures.

Le facteur D est égal à 2,0 pour les décollages ayant eu lieu à partir de 00:01:00 heures jusqu'à 05:59:59 heures.

Art. 12. Le coefficient de modulation α (alpha)

Par application des dispositions de l'article 32 du règlement d'exécution (UE) 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, la modulation des redevances n'entraîne aucune modification globale des revenus pour le prestataire de services de navigation aérienne. Les recouvrements déficitaires ou excédentaires entraînent l'ajustement du taux unitaire au cours de l'année N + 2.

La valeur du coefficient de modulation α (alpha) de l'année N s'obtient par la formule suivante :

$$\alpha_N = \frac{\sum(t_{N-2} \times p_{N-2})}{\sum(t_{N-2} \times p_{N-2} \times E_{N-2} \times D_{N-2})}$$

La valeur α s'obtient donc en divisant le revenu annuel sans modulation de l'année N-2 par le revenu avec modulation contenant les facteurs E et D (sans la valeur α) de l'année N-2.

Le coefficient de modulation α (alpha) est fixé pour une période annuelle prenant cours le 1er janvier de l'année et prenant fin le 31 décembre de la même année. La valeur du coefficient de modulation α (alpha) est fixée par règlement ministériel et publié au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg dans l'année précédant son année d'application.

Art. 13. Taux unitaire de la redevance pour services de navigation aérienne terminaux

Le taux unitaire de redevance pour services terminaux de la zone tarifaire terminale de l'aéroport de Luxembourg (ELLX) est calculé conformément aux dispositions de l'article 25 du règlement d'exécution (UE) 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. Il est arrêté pour une période annuelle prenant cours le 1^{er} janvier de l'année et prenant fin le 31 décembre de la même année. Le taux unitaire est fixé par règlement ministériel et publié au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg dans l'année précédant son année d'application.

Chapitre 4 - Exonérations

Art. 14. Vols exemptés de la redevance de route

Sont exonérés des redevances pour services de navigation aérienne de route :

- 1° les vols effectués par des aéronefs dont la masse maximale au décollage autorisée est inférieure à deux tonnes métriques ;
- 2° les vols mixtes VFR/IFR dans les zones tarifaires dans lesquelles ils sont effectués exclusivement en VFR, et où une redevance n'est pas perçue pour les vols VFR ;
- 3° les vols effectués exclusivement pour transporter, en mission officielle, les monarques régnants et leur proche famille, les chefs d'État, les chefs de gouvernement et les ministres des gouvernements; dans tous les cas, l'exonération doit être corroborée par une indication appropriée du statut ou par une remarque adéquate sur le plan de vol ;
- 4° les vols de recherche et de sauvetage autorisés par l'organisme compétent adéquat ;
- 5° les vols se terminant à l'aéroport d'où l'aéronef a décollé et au cours desquels aucun atterrissage intermédiaire n'a été effectué (vols circulaires) ;
- 6° les vols VFR ;
- 7° les vols militaires effectués par des aéronefs militaires de tout pays ;
- 8° les vols d'entraînement effectués exclusivement aux fins d'obtention d'une licence, ou d'une évaluation dans le cas du personnel navigant technique, lorsque cela est corroboré par une remarque adéquate sur le plan de vol; les vols doivent être effectués exclusivement à l'intérieur de l'espace aérien de l'État concerné et ne doivent pas servir au transport de passagers ou de marchandises, ni pour la mise en place ou le convoyage des aéronefs ;
- 9° les vols effectués exclusivement aux fins du contrôle ou d'essais d'équipements utilisés ou devant être utilisés comme aides au sol pour la navigation aérienne, à l'exclusion des vols de mise en place effectués par les aéronefs concernés ;
- 10° les vols humanitaires autorisés par l'organisme compétent adéquat ;
- 11° les vols effectués par les douanes et la police.

Art. 15. Vols exemptés de la redevance terminale

Sont exonérés des redevances pour services de navigation aérienne terminaux :

- 1° les vols effectués exclusivement pour transporter, en mission officielle, les monarques régnants et leur proche famille, les chefs d'État, les chefs de gouvernement et les ministres des gouvernements; dans tous les cas, l'exonération doit être corroborée par une indication appropriée du statut ou par une remarque adéquate sur le plan de vol ;
- 2° les vols de recherche et de sauvetage autorisés par l'organisme compétent adéquat ;
- 3° les vols militaires effectués par des aéronefs militaires de tout pays ;
- 4° les vols d'entraînement effectués exclusivement aux fins d'obtention d'une licence, ou d'une évaluation dans le cas du personnel navigant technique, lorsque cela est corroboré par une remarque adéquate sur le plan de vol; les vols doivent être effectués exclusivement à l'intérieur de l'espace aérien de l'État concerné et ne doivent pas servir au transport de passagers ou de marchandises, ni pour la mise en place ou le convoyage des aéronefs ;
- 5° les vols effectués exclusivement aux fins du contrôle ou d'essais d'équipements utilisés ou devant être utilisés comme aides au sol pour la navigation aérienne, à l'exclusion des vols de mise en place effectués par les aéronefs concernés ;
- 6° les vols humanitaires autorisés par l'organisme compétent adéquat ;
- 7° les vols effectués par les douanes et la police ;
- 8° les vols effectués dans le cadre des activités à but non lucratif de sport aérien, d'entraînement de sport aérien et les vols d'entraînement effectués exclusivement aux fins d'obtention ou de maintien d'une licence sportive.

Chapitre 5 - Conditions de paiement

Art. 16. Conditions de paiement de la redevance pour services de navigation aérienne de route

Les redevances de route sont facturées aux usagers et encaissées par Eurocontrol conformément aux dispositions de la loi du 29 novembre 1982 portant approbation du Protocole amendant la Convention internationale de coopération pour la sécurité de la navigation aérienne « Eurocontrol » du 13 décembre 1960 et des annexes, faits à Bruxelles, le 12 février 1981 et de l'Accord multilatéral relatif aux redevances de route et des annexes, fait à Bruxelles, le 12 février 1961.

Art. 17. Conditions de paiement de la redevance pour services de navigation aérienne terminaux

Les redevances pour services de navigation aérienne terminaux sont facturées par l'Administration de la navigation aérienne (ci-après « ANA ») ou par Eurocontrol pour le compte et au nom de l'ANA.

Le montant de la redevance doit être reçu par l'ANA dans les 30 jours suivant la date de facturation, sinon au plus tard à la date d'exigibilité indiquée sur la facture.

Chapitre 6 - Dispositions finales

Art. 18. Consultation des usagers

Les montants des taux unitaires des redevances pour services de navigation aérienne de route et terminaux sont publiés chaque année au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg par règlement ministériel, après la procédure de consultation prévue à l'article 30 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.

Art. 19. Formule exécutoire et de publication

Notre Ministre de la Mobilité et des Travaux publics est chargé de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg.

Luxembourg, le

Le Ministre de la Mobilité et des Travaux publics

1. Exposé des motifs

L'accord multilatéral du 8 septembre 1970 relatif aux redevances de route avait été approuvé par la loi du 9 novembre 1971¹ et puis remplacé à partir du 1^{er} mars 1983 par l'accord multilatéral relatif aux redevances de route et ses annexes du 12 février 1981². Cet accord multilatéral avait pour effet d'obliger les Etats contractants à établir des redevances pour l'usage des installations et services de navigation aérienne de route dans l'espace aérien relevant de leur compétence. Il a également été retenu dans cet accord que ces redevances constitueront la rémunération d'un service rendu. Ces dispositions ont été inspirées par la considération que les dépenses relatives aux installations et services de navigation aérienne de route deviennent de plus en plus onéreuses et qu'il est juste et équitable d'en faire supporter le poids aux usagers.

Dans le cadre du projet du ciel unique européen (Single European Sky - SES), la Commission européenne avait adopté en 2004 un premier paquet de mesures relatives à la navigation aérienne. Parmi ces premières mesures figure le règlement (CE) n° 550/2004 du Parlement Européen et du Conseil du 10 mars 2004 relatif à la fourniture de services de navigation aérienne dans le ciel unique européen (SES 1). Ce règlement de l'Union européenne a posé les bases d'un système commun de tarification des services de navigation aérienne et a exigé une plus grande transparence dans la fixation, l'imposition et la perception des redevances dues par les usagers de l'espace aérien. Ce système de tarification repose sur la prise en considération des coûts des services de navigation aérienne supportés par les prestataires de services au profit des usagers de l'espace aérien. Le système répartit ces coûts entre les catégories d'usagers.

Le règlement (CE) n° 550/2004 ayant chargé la Commission européenne d'établir un système commun de tarification des services de navigation aérienne, celle-ci a adopté le règlement d'exécution (UE) n° 391/2013 de la Commission du 3 mai 2013 établissant un système commun de tarification des services de navigation aérienne. Ce règlement d'exécution vient d'être remplacé par le règlement d'exécution (UE) 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.

Le prédit texte pose les bases légales afin que les États membres puissent fixer collectivement leurs taux unitaires et percevoir collectivement les redevances de navigation aérienne au moyen d'une redevance unique par vol. Il importait également de renforcer les moyens juridiques nécessaires pour assurer un paiement rapide et total des redevances de navigation aérienne par les usagers des services de navigation aérienne. Les redevances à imposer aux usagers de l'espace aérien doivent être fixées et appliquées de manière équitable et transparente, après consultation des représentants des usagers. Ces redevances devraient être réexaminées à intervalles réguliers.

Tant Eurocontrol que la Commission européenne ont précisé lors de l'adoption des prédits textes normatifs que toutes les dispositions y contenues sont conformes aux recommandations adoptées par la Conférence des Etats membres de l'organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et à l'article 15³ de la Convention relative à l'aviation civile internationale du 7 décembre 1944, dite « Convention de Chicago ».

¹ Loi du 9 novembre 1971 portant approbation de l'Accord entre les Etats Parties à la convention internationale de coopération pour la sécurité de la navigation aérienne « EUROCONTROL » relatif à la perception des redevances de route, fait à Bruxelles, le 8 septembre 1970, et de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et l'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne (EUROCONTROL) relatif à la perception des redevances de route, signé à Bruxelles, le 8 septembre 1970.

² Loi du 29 novembre 1982 portant approbation du Protocole amendant la Convention internationale de coopération pour la sécurité de la navigation aérienne Eurocontrol du 13 décembre 1960 et des annexes, faits à Bruxelles, le 12 février 1981 et de l'Accord multilatéral relatif aux redevances de route et des annexes, fait à Bruxelles, le 12 février 1961.

³ Article 15. Taxes d'aéroports et droits analogues.

L'article 7 de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne dispose en son premier paragraphe que « *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* ».

Les deux derniers alinéas du deuxième paragraphe du même article disposent actuellement que : « *Peuvent être perçues par l'Administration de la navigation aérienne les redevances d'atterrissage, les redevances de vol de nuit et toute autre redevance en relation avec la prestation de services de navigation aérienne*⁴.

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° 6310⁵, la fixation du montant des redevances de navigation aérienne est un acte réglementaire qui relève, aux termes de l'article 36 de la Constitution, de la compétence du Grand-Duc. Ce montant devrait dès lors être fixé par règlement grand-ducal.

Par conséquent, le présent texte vise à fixer par voie de règlement grand-ducal le régime des redevances pour services de navigation aérienne. La forme légale à respecter dans le cadre de la fixation des redevances de navigation aérienne étant précisée par la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne, d'autres normes internationales et communautaires réglementent également les modalités d'établissement d'une telle redevance.

Tout aéroport d'un Etat Contractant qui est ouvert à l'usage public des aéronefs nationaux sera, sous réserve des dispositions de l'Article 68, ouvert dans les mêmes conditions aux aéronefs ressortissant à tous les autres Etats Contractants. Des conditions également uniformes seront appliquées pour l'utilisation par les aéronefs de chacun des Etats Contractants de toutes installations de navigation aérienne, y compris les services de radiocommunications et de météorologie, mises à la disposition du public pour faciliter la navigation aérienne et contribuer à sa sécurité.

Les droits perçus ou autorisés par un Etat Contractant, relativement à l'utilisation desdits aéroports et installations par les aéronefs de tout autre Etat Contractant, ne devront pas excéder, (a) pour les aéronefs qui ne sont pas affectés à des services aériens internationaux réguliers, les droits acquittés par ses aéronefs nationaux de même type affectés à des services analogues ; (b) pour les aéronefs affectés à des services aériens internationaux réguliers, les droits acquittés par ses aéronefs nationaux affectés à des services internationaux analogues.

Tous ces droits seront publiés et communiqués à l'Organisation Internationale de l'Aviation Civile : étant entendu que, sur les représentations d'un Etat Contractant intéressé, les droits imposés pour l'utilisation des aéroports et autres installations feront l'objet d'un examen par le Conseil, qui établira un rapport et soumettra des recommandations à ce sujet à l'Etat ou aux Etats intéressés. Aucuns droits, taxes ou autres charges visant uniquement le droit de transit, d'entrée ou de sortie, relativement à son territoire, ne seront imposés par un Etat Contractant ni aux aéronefs d'un autre Etat Contractant, ni aux personnes et biens se trouvant à bord desdits aéronefs.

⁴ L'avant-projet de loi (N° dossier parl. 7365) portant modification de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne entend, conformément à la proposition du Conseil d'Etat (N° CE 53.008) de libeller cet alinéa comme suit « *Peut être perçue par l'Administration de la navigation aérienne, toute redevance en relation avec la prestation de services de navigation aérienne* ».

⁵ 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.

2. Commentaire des articles

Ad Article 1er

L'article 1^{er} donne une définition pour les termes et abréviations couramment utilisés dans le jargon de la navigation aérienne qui sont également repris dans le texte du présent règlement grand-ducal. Le règlement d'exécution (UE) ne définit pas les termes de « redevance pour services de navigation aérienne de route » ni de « redevance pour services de navigation aérienne terminaux ». Le présent texte reprend les définitions de ces termes telles qu'elles ont été insérées dans le Code de l'aviation civile français aux articles R134-1 respectivement R134-3.

Ad Article 2

Les redevances de services de navigation aérienne sont divisées en deux catégories : les redevances pour services de navigation aérienne de route, dites redevances de route et les redevances pour services de navigation terminaux, dites redevances terminales.

La redevance de route est due, sauf exemptions, par tout usager évoluant dans l'espace aérien luxembourgeois qui fait partie intégrante de la région d'information de vol de Bruxelles dénommée « Brussels FIR », conformément au plan régional Europe de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale. Le prédit espace aérien commun belgo-luxembourgeois constitue la zone tarifaire Belgique – Luxembourg. L'espace aérien luxembourgeois est subdivisé conformément aux dispositions contenues dans le règlement ministériel du 7 juin 2018 relatif à la subdivision et aux conditions d'utilisation de l'espace aérien luxembourgeois.

Cette redevance a pour but de financer le coût des services de navigation aérienne rendus aux usagers ainsi que les installations techniques qui sont nécessaires pour un tel service. Les redevances demandées aux usagers devraient constituer la rémunération de l'utilisation des installations et des services fournis par les prestataires de services de navigation aérienne et les États membres. Il importe que le niveau des redevances soit proportionné aux coûts et tienne compte des objectifs de sécurité et d'efficacité économique.

La redevance de route est facturée, recouvrée et encaissée par Eurocontrol au nom et pour le compte des 41 États contractants de l'accord multilatéral sur les redevances de route, y compris le Luxembourg. Ce cadre international impose des règles de calcul homogènes pour tous les États membres.

Ad Article 3

La redevance de services de navigation aérienne de route est une redevance unique pour chaque vol pour l'ensemble des services de navigation aérienne de route fournis au niveau national ou régional. La redevance de route est essentiellement fondée sur la distance parcourue dans l'espace aérien belgo-luxembourgeois et le poids de l'aéronef. Le taux unitaire demeure fixe et ne varie pas en fonction de la distance parcourue ou du poids de l'aéronef.

L'unité de services de route est égale au produit des coefficients «distance» et «poids» de l'aéronef en question.

Ad Article 4

Le coefficient « distance » (d) est égal au quotient par cent du nombre mesurant la distance orthodromique, exprimée en kilomètres, entre le point de départ et le point d'entrée de la zone tarifaire, selon la route réelle suivie telle qu'enregistrée par le gestionnaire de réseau. La distance à prendre en compte est diminuée de vingt kilomètres pour chaque décollage et atterrissage effectué dans la zone tarifaire.

Ad Article 5

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 pris 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 vivement conseillé aux exploitants d'aéronefs de produire les documents mentionnés par cet article.

Ad Article 6

Le règlement d'exécution (UE) 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 dispose que les États membres s'assurent que des taux unitaires sont fixés pour chaque zone tarifaire sur une base annuelle et que, sauf dérogation permise, les taux unitaires ne soient pas modifiés dans le courant d'une année. La procédure à suivre par les Etats pour la fixation des taux unitaires est fixée par l'article 25 du règlement d'exécution (UE) 317/2019.

Afin de pouvoir garantir une visibilité et une publicité adéquate, le taux unitaire sera fixé par règlement ministériel et publié au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg dans l'année précédant son année d'application.

Ad Article 7

La redevance terminale est due, sauf exemptions, par tout usager qui évolue dans une zone tarifaire terminale. Cette redevance a pour but de financer le coût des services de navigation aérienne rendus aux usagers ainsi que les installations techniques qui sont nécessaires pour un tel service. Les redevances demandées aux usagers devraient constituer la rémunération de l'utilisation des installations et des services fournis par les prestataires de services de navigation aérienne et les États membres. Il importe que le niveau des redevances soit proportionné aux coûts et tienne compte des objectifs de sécurité et d'efficacité économique.

Une redevance pour services de navigation aérienne terminaux est perçue pour chaque départ à partir de l'aéroport de Luxembourg. La région de contrôle terminale de l'aéroport de Luxembourg « Luxembourg TMA » constitue la zone tarifaire terminale de l'aéroport de Luxembourg. Les limites latérales et verticales de l'espace aérien constituant la région de contrôle terminale de l'aéroport de Luxembourg sont définies dans la section 2, art. 4 et suivants, du règlement ministériel du 7 juin 2018 relatif à la subdivision et aux conditions d'utilisation de l'espace aérien luxembourgeois.

Ad Article 8

En raison de son impact local, la redevance terminale contient, outre un taux unitaire et un coefficient poids, des composantes nationales qui sont propres au Luxembourg. Ces composantes nationales qui prennent également en compte le bruit émis par les aéronefs et l'heure de décollage privilégient les départs diurnes par rapports aux activités nocturnes. Les facteurs E (environnement) et D (jour/nuit) pénalisent nettement les vols de nuit ainsi que les aéronefs ayant une nuisance sonore élevée.

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

Ad Article 9

Il s'agit de la même valeur telle que définie à l'article 5, sauf qu'en l'occurrence le facteur poids de l'aéronef a une incidence plus élevée sur le prix de la redevance terminale à facturer.

Ad Article 10

Afin de pouvoir déterminer le facteur acoustique V, le règlement grand-ducal se réfère aux valeurs figurant sur le certificat acoustique de l'aéronef. Ce certificat doit être fourni par l'exploitant de l'aéronef. Lorsque l'exploitant de l'aéronef ne fournit pas de certificat acoustique, l'aéronef sera classé dans la catégorie d'aéronef CAT D (catégorie émettant le plus de bruit). Cette règle suit les mêmes principes que ceux appliqués pour déterminer la masse maximale certifiée au décollage de l'aéronef dont la valeur doit être fournie par l'exploitant de l'aéronef.

Ad Article 11

Le facteur D (jour/nuit) varie en fonction du temps de décollage de l'aéronef. Le règlement grand-ducal distingue trois 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 est située entre 23:00 heures et minuit permet aux retardataires de décoller de l'aéroport de Luxembourg moyennant le paiement d'une redevance terminale plus élevée (+50% par rapport à la redevance terminale due pendant la période d'ouverture normale de l'aéroport). Le but est de permettre aux retardataires de quitter quand-même l'aéroport tardivement moyennant une redevance plus élevée.

La dernière plage horaire qui commence à minuit et se termine à 06:00 heures du matin coïncide avec la période de repos nocturne de l'aéroport. Mise à part les dérogations expressément prévues par le prédit 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.

Ad Article 12

Les redevances TNC que l'ANA collecte auprès des usagers contiennent deux facteurs de modulation environnementaux, le facteur E (en relation avec le bruit émis par l'aéronef) et le facteur D (en relation avec l'heure de décollage). Étant donné que les facteurs E et D affichent une tendance supérieure à 1, la redevance TNC facturée à l'utilisateur est par conséquent en moyenne soumise à une augmentation sensible. Cette augmentation ne peut cependant pas entraîner une augmentation globale des redevances perçues par le prestataire de services de navigation aérienne.

En effet, l'article de l'article 32 du règlement d'exécution (UE) 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 dispose que « ... la modulation des redevances n'entraîne pas de modification globale des revenus du prestataire de services de navigation aérienne par rapport à la situation dans laquelle les redevances ne sont pas modulées. Les recouvrements déficitaires ou excédentaires entraînent l'ajustement du taux unitaire au cours de l'année $n + 2$ ».

L'ANA devrait donc reporter cet excédent de recouvrement à l'exercice suivant. Cet excédent de recouvrement représente environ un surplus de +/- 20% des recettes de l'ANA. Il ne serait donc pas judicieux de reporter chaque année un tel montant afin de le redistribuer par après aux utilisateurs. Cette collecte qui serait de toute évidence surfaite, impacterait également la trésorerie des utilisateurs qui devraient déboursier environ 20% plus que par rapport à ce qu'ils devraient normalement payer. Les utilisateurs récupéreront cet excédent lors des prochains exercices. Afin d'éviter de telles variations dans les recettes de l'ANA et les trésoreries des utilisateurs, il y a dès lors lieu de réduire cette augmentation par un facteur supplémentaire « régulateur », à savoir le coefficient de modulation α (alpha). Il s'agit par conséquent de neutraliser l'effet d'augmentation des facteurs de modulation E et D au niveau des recettes globales.

L'augmentation générée par les deux facteurs environnementaux précités représente en réalité une variation des recettes de l'ANA d'environ 20 % sur une année. Le coefficient de modulation α , qui affiche pour l'année 2020 une valeur de 0,8241 vient donc réduire la redevance finale à encaisser par l'ANA à un montant très proche de la redevance initialement calculée et fixée pour la même année. Afin de pouvoir calculer la valeur du coefficient α , qui demeure une prévision, par rapport à des chiffres réels, l'année N-2 constitue l'année de référence. En l'occurrence, la valeur exacte du coefficient de modulation α qui est calculée par rapport aux chiffres connus de l'année 2018 (N-2) constituera également la valeur de prévision du coefficient de modulation α pour l'année 2020 (N).

La valeur du coefficient de modulation α (alpha) de l'année N s'obtient par la formule suivante :

$$\alpha_N = \frac{\sum(t_{N-2} \times p_{N-2})}{\sum(t_{N-2} \times p_{N-2} \times E_{N-2} \times D_{N-2})}$$

La valeur α s'obtient donc en divisant le revenu annuel sans modulation de l'année N-2 par le revenu avec modulation contenant les facteurs E et D (sans la valeur α) de l'année N-2.

Afin de pouvoir illustrer la formule ci-dessus nous prendrons les chiffres connus de l'année 2018. Il ressort des chiffres de l'année 2018 que l'ANA aurait perçu des redevances TNC d'un montant de 11 120 355,18 euros pour l'année 2018 si elle n'avait pas appliqué de modulation. Or, l'ANA ayant décidé d'appliquer une modulation (avec les facteurs E et D) sur ses redevances TNC, elle aurait perçu au courant de la même année un montant de 13 493 949,24 euros, ce qui est nettement

supérieur par rapport à ce qu'elle aurait dû percevoir. C'est pour cette raison que l'ANA a appliqué un facteur de correction alpha de 0,8 pour l'année 2018 ce qui lui a permis de collecter des redevances d'un montant de 10 975 159,39 euros. Ce montant est en effet très proche du montant de 11 120 355,18 euros correspondant à la somme des redevances TNC qu'elle aurait dû collecter au courant de l'année 2018.

La formule indiquée ci-dessus permet donc de calculer la valeur exacte (corrigée) du facteur alpha de l'année N-2, année dont les chiffres sont connus. En l'occurrence, la valeur alpha corrigée pour l'année 2018 est 0,8241 (la valeur alpha appliquée pour l'année 2018 était 0,8).

L'application du coefficient de modulation α n'empêchera pas une collecte supplémentaire de redevances terminales, alors que toute variation au niveau du trafic par rapport à l'année de référence entrainera forcément une variation au niveau des redevances collectées. Par contre, la somme des redevances collectée sera très proche des redevances que l'ANA aurait dû collecter et les excédents à reporter seront de faible envergure. Pour l'année 2018, cette différence n'est que de (11 120 355,18 - 10 975 159,39) 145 195,79 euros. Ce montant devra être reporté à l'année 2020.

En fin de compte et tel que nous l'avons déjà indiqué ci-dessus, la modulation appliquée par l'ANA n'entraîne pas une augmentation globale des redevances perçues par l'ANA, mais opère uniquement une redistribution des charges à récupérer auprès des utilisateurs en fonction du bruit émis et des créneaux horaires utilisés par ces derniers.

Ad Article 13

Le taux unitaire de redevance de route pour la zone tarifaire Belgique - Luxembourg est fixé pour une période annuelle prenant cours le 1er janvier de l'année et prenant fin le 31 décembre de la même année. Le taux unitaire est fixé par règlement ministériel et publié au Journal Officiel du Grand-Duché de Luxembourg dans l'année précédant son année d'application

Ad Article 14

Le règlement d'exécution (UE) 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 prévoit en son article 31 un certain nombre d'exemptions en matière de redevance de navigation aérienne. Le troisième paragraphe de l'article 31 énumère les exemptions de redevance de route qui doivent obligatoirement être respectées dans les espaces aériens des pays membres de l'Union européenne. Le quatrième paragraphe du même article mentionne les vols qui peuvent être exemptés individuellement par chaque pays. Afin de suivre les recommandations de la Commission européenne et d'être en ligne avec les législations de la plupart des pays européens, l'article 14 reprend, en ce qui concerne les redevances de route, l'ensemble des cas d'exemptions prévus par le règlement d'exécution de la Commission.

Ad Article 15

En ce qui concerne les redevances terminales, la Commission européenne est moins restrictive et laisse la faculté aux Etats membres de recourir ou non aux exemptions prévues par le texte communautaire, sauf en ce qui concerne le point 8 qui étend ces exemptions aux vols effectués dans le cadre d'une compétition sportive, d'entraînement de sport aérien et les vols d'entraînement effectués exclusivement aux fins d'obtention ou de maintien d'une licence sportive délivrée par une fédération aéronautique.

Ad Article 16

La redevance de route est facturée, recouvrée et encaissée par Eurocontrol au nom des 41 Etats contractants de l'accord multilatéral sur les redevances de route, y compris le Luxembourg.

Ad Article 17

Actuellement, la redevance terminale est facturée, recouvrée et encaissée par l'ANA. Or, cette dernière est sur le point de conclure un accord avec Eurocontrol en vue d'une délégation de cette activité à Eurocontrol. En effet, dix-sept pays européens ont déjà conclu un tel accord de coopération avec Eurocontrol qui habilite la prédite organisation internationale, à l'instar de la procédure applicable en matière de redevances de route, de recouvrer au nom et pour le compte de l'ANA les redevances terminales.

Ad Article 18

Afin de pouvoir respecter les critères d'équité et de transparence des redevances de navigations aérienne, les usagers de l'espace aérien sont consultés lors de la fixation des dites redevances. Cette consultation des usagers suit les règles et procédures établies par le règlement grand-ducal du 1er août 2007 déterminant la composition et les modalités de fonctionnement du comité des usagers de l'aéroport de Luxembourg.