

**MEMORIAL**  
Journal Officiel  
du Grand-Duché de  
Luxembourg



**MEMORIAL**  
Amtsblatt  
des Großherzogtums  
Luxemburg

**RECUEIL DE LEGISLATION**

A — N° 190

4 novembre 2013

**S o m m a i r e**

**ENVIRONNEMENT**

Règlement grand-ducal du 11 octobre 2013 modifiant le règlement grand-ducal modifié du 17 mars 2003 relatif aux véhicules hors d'usage . . . . .	page 3596
Texte coordonné du règlement grand-ducal du 17 mars 2003 relatif aux véhicules hors d'usage . . . . .	3601
Règlement grand-ducal du 11 octobre 2013 modifiant le règlement grand-ducal modifié du 31 octobre 1998 portant application de la directive 94/62/CE du Parlement européen et du Conseil du 20 décembre 1994 relative aux emballages et aux déchets d'emballages . . . . .	3611
Texte coordonné du Règlement grand-ducal du 31 octobre 1998 portant application de la directive 94/62/CE du Parlement européen et du Conseil du 20 décembre 1994 relative aux emballages et aux déchets d'emballages . . . . .	3614
Règlement grand-ducal du 17 octobre 2013 modifiant le règlement grand-ducal du 8 novembre 2002 portant application de la directive 2001/81/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2001 fixant des plafonds d'émission nationaux pour certains polluants atmosphériques . . . . .	3624
Texte coordonné du règlement grand-ducal du 8 novembre 2002 portant application de la directive 2001/81/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2001 fixant des plafonds d'émission nationaux pour certains polluants atmosphériques . . . . .	3626
Règlement grand-ducal du 18 octobre 2013 modifiant le règlement grand-ducal modifié du 21 février 2000 concernant la teneur en soufre de certains combustibles liquides . . . . .	3629
Texte coordonné du règlement grand-ducal du 21 février 2000 concernant la teneur en soufre de certains combustibles liquides . . . . .	3635

**Règlement grand-ducal du 11 octobre 2013 modifiant le règlement grand-ducal modifié du 17 mars 2003 relatif aux véhicules hors d'usage.**

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

Vu la loi du 21 mars 2012 relative aux déchets;

Vu la directive 2013/28/UE de la Commission du 17 mai 2013 modifiant l'annexe II de la directive 2000/53/CE du Parlement européen et du Conseil relative aux véhicules hors d'usage;

Vu les avis de la Chambre de commerce, de la Chambre des métiers et de la Chambre des salariés;

Notre Conseil d'Etat entendu;

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

Arrêtons:

**Art. 1<sup>er</sup>.** A l'article 6, paragraphe 3, alinéa 3 du règlement grand-ducal modifié du 17 mars 2003 relatif aux véhicules hors d'usage, dénommé ci-après «règlement grand-ducal du 17 mars 2003», la première phrase est modifiée comme suit:

«Une copie du certificat, accompagnée de l'original du certificat d'immatriculation, est transmise par le point de reprise ou l'installation de traitement à la Société Nationale de Circulation Automobile.»

**Art. 2.** L'annexe II du règlement grand-ducal du 17 mars 2003 est remplacée par l'annexe du présent règlement.

**Art. 3.** A l'annexe IV du règlement grand-ducal du 17 mars 2003, la dénomination «SNCT» est remplacée par celle de «SNCA».

**Art. 4.** Notre Ministre délégué au Développement durable et aux Infrastructures est chargé de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Mémorial.

*Le Ministre délégué au Développement durable  
et aux Infrastructures,  
Marco Schank*

Palais de Luxembourg, le 11 octobre 2013.  
**Henri**

Dir. 2013/28/UE.

**ANNEXE**

«ANNEXE II

Matériaux et composants exemptés des mesures visées à l'article 5, paragraphe 2

<i>Matériaux et composants</i>	<i>Portée et date d'expiration de l'exemption</i>	<i>Étiquetés ou rendus identifiables par d'autres moyens appropriés</i>
<i>Plomb comme élément d'alliage</i>		
1. a) Acier destiné à l'usinage et acier galvanisé contenant jusqu'à 0,35% de plomb en poids		
1. b) Tôles d'acier galvanisées en continu contenant jusqu'à 0,35% de plomb en poids	Véhicules réceptionnés avant le 1 <sup>er</sup> janvier 2016 et pièces de rechange pour ces véhicules	
2. a) Aluminium destiné à l'usinage contenant jusqu'à 2% de plomb en poids	Comme pièces de rechange pour les véhicules mis sur le marché avant le 1 <sup>er</sup> juillet 2005	
2. b) Aluminium contenant jusqu'à 1,5% de plomb en poids	Comme pièces de rechange pour les véhicules mis sur le marché avant le 1 <sup>er</sup> juillet 2008	
2. c) Aluminium contenant jusqu'à 0,4% de plomb en poids	(1)	

3.	Alliage de cuivre contenant jusqu'à 4% de plomb en poids	(1)	
4. a)	Coussinets et bagues	Comme pièces de rechange pour les véhicules mis sur le marché avant le 1 <sup>er</sup> juillet 2008	
4. b)	Coussinets et bagues utilisés dans les moteurs, les transmissions et les compresseurs de climatisation	1 <sup>er</sup> juillet 2011 et pièces de rechange pour les véhicules mis sur le marché avant le 1 <sup>er</sup> juillet 2011	
<i>Plomb et composés de plomb dans des composants</i>			
5.	Piles	(1)	X
6.	Amortisseurs	Véhicules réceptionnés avant le 1 <sup>er</sup> janvier 2016 et pièces de rechange pour ces véhicules	X
7. a)	Agents de vulcanisation et stabilisants pour élastomères utilisés dans les tuyaux de frein, les tuyaux pour carburant, les tuyaux de ventilation d'air, les pièces en élastomère/métal dans les châssis et les bâtis de moteur	Comme pièces de rechange pour les véhicules mis sur le marché avant le 1 <sup>er</sup> juillet 2005	
7. b)	Agents de vulcanisation et stabilisants pour élastomères utilisés dans les tuyaux de frein, les tuyaux pour carburant, les tuyaux de ventilation d'air, les pièces en élastomère/métal dans les châssis et les bâtis de moteur contenant jusqu'à 0,5% de plomb en poids	Comme pièces de rechange pour les véhicules mis sur le marché avant le 1 <sup>er</sup> juillet 2006	
7. c)	Liants pour élastomères utilisés dans les applications de transmission, contenant jusqu'à 0,5% de plomb en poids	Comme pièces de rechange pour les véhicules mis sur le marché avant le 1 <sup>er</sup> juillet 2009	
8. a)	Plomb dans les soudures servant à unir des composants électriques et électroniques à des cartes de circuits imprimés et plomb dans les finitions des extrémités de composants (autres que des condensateurs électrolytiques à l'aluminium), des fiches de composants et des cartes de circuits imprimés	Véhicules réceptionnés avant le 1 <sup>er</sup> janvier 2016 et pièces de rechange pour ces véhicules	X <sup>(2)</sup>
8. b)	Plomb dans les soudures utilisées dans les applications électriques autres que les soudures des cartes de circuits imprimés ou sur verre	Véhicules réceptionnés avant le 1 <sup>er</sup> janvier 2011 et pièces de rechange pour ces véhicules	X <sup>(2)</sup>

8. c) Plomb utilisé dans les finitions des bornes des condensateurs électrolytiques à l'aluminium	Véhicules réceptionnés avant le 1 <sup>er</sup> janvier 2013 et pièces de rechange pour ces véhicules	X <sup>(2)</sup>
8. d) Plomb dans les soudures sur verre dans des capteurs de flux de masse d'air	Véhicules réceptionnés avant le 1 <sup>er</sup> janvier 2015 et pièces de rechange pour ces véhicules	X <sup>(2)</sup>
8. e) Plomb dans les soudures à haute température de fusion (alliages de plomb contenant au moins 85% en poids de plomb)	<sup>(3)</sup>	X <sup>(2)</sup>
8. f) Plomb utilisé dans les systèmes à connecteurs à broches conformes	<sup>(3)</sup>	X <sup>(2)</sup>
8. g) Plomb dans les soudures visant à réaliser une connexion électrique durable entre la puce et le substrat du semi-conducteur dans les boîtiers de circuits intégrés à puce retournée	<sup>(3)</sup>	X <sup>(2)</sup>
8. h) Plomb dans les soudures servant à unir des dissipateurs de chaleur au radiateur dans les assemblages de semi-conducteurs de puissance avec un circuit intégré d'au moins 1 cm <sup>2</sup> d'aire de projection et une densité de courant nominal d'au moins 1 A/mm <sup>2</sup> de la superficie du circuit intégré	<sup>(3)</sup>	X <sup>(2)</sup>
8. i) Plomb dans les soudures dans les applications électriques sur verre, à l'exception des soudures sur verre feuilleté	Véhicules réceptionnés avant le 1 <sup>er</sup> janvier 2016 et, après cette date, comme pièces de rechange pour ces véhicules	X <sup>(2)</sup>
8. j) Plomb dans les soudures sur verre feuilleté	<sup>(3)</sup>	X <sup>(2)</sup>
9. Sièges de soupape	Comme pièces de rechange pour les types de moteurs mis au point avant le 1 <sup>er</sup> juillet 2003	
10. a) Composants électriques et électroniques contenant du plomb, insérés dans du verre ou des matériaux céramiques, dans une matrice en verre ou en céramique, dans des matériaux vitrocéramiques ou dans une matrice vitrocéramique Cette exemption ne couvre pas l'utilisation de plomb dans: – le verre des ampoules et la glaçure des bougies, – les matériaux céramiques diélectriques des composants énumérés aux points 10 b), 10 c) et 10 d).		X <sup>(4)</sup> (pour composants autres que piézoélectriques dans les moteurs)

10. b) Plomb dans les matériaux céramiques diélectriques de type PZT de condensateurs faisant partie de circuits intégrés ou de semi-conducteurs discrets		
10. c) Plomb dans les matériaux céramiques diélectriques de condensateurs ayant une tension nominale inférieure à 125 V CA ou 250 V CC	Véhicules réceptionnés avant le 1 <sup>er</sup> janvier 2016 et pièces de rechange pour ces véhicules	
10. d) Plomb dans les matériaux céramiques diélectriques de condensateurs compensant les variations des capteurs liées à la température dans les systèmes de sonars à ultrasons	<sup>(3)</sup>	
11. Initiateurs pyrotechniques	Véhicules réceptionnés avant le 1 <sup>er</sup> juillet 2006 et pièces de rechange pour ces véhicules	
12. Matériaux thermoélectriques contenant du plomb utilisés dans les applications électriques des composants automobiles permettant de réduire les émissions de CO <sub>2</sub> par récupération de la chaleur d'échappement	Véhicules réceptionnés avant le 1 <sup>er</sup> janvier 2019 et pièces de rechange pour ces véhicules	X
<i>Chrome hexavalent</i>		
13. a) Revêtements anticorrosion	Comme pièces de rechange pour les véhicules mis sur le marché avant le 1 <sup>er</sup> juillet 2007	
13. b) Revêtements anticorrosion des ensembles boulons-écrous dans les châssis	Comme pièces de rechange pour les véhicules mis sur le marché avant le 1 <sup>er</sup> juillet 2008	
14. Comme anticorrosif pour les systèmes de refroidissement en acier au carbone dans les réfrigérateurs à absorption des autocaravanes (jusqu'à 0,75% en poids dans la solution de refroidissement), sauf s'il est possible d'utiliser d'autres technologies de refroidissement (c'est-à-dire disponibles sur le marché en vue d'une utilisation dans les autocaravanes) n'ayant pas d'incidences négatives sur l'environnement, la santé et/ou la sécurité du consommateur		X
<i>Mercure</i>		
15. a) Lampes à décharge dans les phares	Véhicules réceptionnés avant le 1 <sup>er</sup> juillet 2012 et pièces de rechange pour ces véhicules	X

15. b) Tubes fluorescents utilisés dans les écrans d'affichage	Véhicules réceptionnés avant le 1 <sup>er</sup> juillet 2012 et pièces de rechange pour ces véhicules	X
<i>Cadmium</i>		
16. Batteries pour véhicules électriques	Comme pièces de rechange pour les véhicules mis sur le marché avant le 31 décembre 2008	

(1) Cette exemption sera réexaminée en 2015.

(2) Démontage requis si, compte tenu des quantités visées à la rubrique 10 a), le seuil moyen de 60 grammes de plomb par véhicule est dépassé. Pour l'application de cette clause, il n'est pas tenu compte des dispositifs électroniques qui ne sont pas installés par le constructeur dans la chaîne de production.

(3) Cette exemption sera réexaminée en 2014.

(4) Démontage requis si, compte tenu des quantités visées aux rubriques 8 a) à 8 j), le seuil moyen de 60 grammes de plomb par véhicule est dépassé. Pour l'application de cette clause, il n'est pas tenu compte des dispositifs électroniques qui ne sont pas installés par le constructeur dans la chaîne de production.

*Remarques:*

- une valeur maximale de concentration de 0,1% en poids de plomb, de chrome hexavalent et de mercure et de 0,01% en poids de cadmium est tolérée dans un matériau homogène.
- la réutilisation de parties de véhicules qui étaient déjà sur le marché à la date d'expiration d'une exemption est autorisée sans limitation puisque cette réutilisation n'est pas couverte par les dispositions de l'article 5, paragraphe 2 du présent règlement grand-ducal.
- les pièces de rechange mises sur le marché après le 1<sup>er</sup> juillet 2003 et utilisées pour des véhicules mis sur le marché avant le 1<sup>er</sup> juillet 2003 sont exemptées des dispositions de l'article 5, paragraphe 2 du présent règlement grand-ducal. (\*)

(\*) Cette clause ne s'applique pas aux masses d'équilibrage de roues, aux balais à charbon pour les moteurs électriques et aux garnitures de freins.»

## Règlement grand-ducal du 17 mars 2003 relatif aux véhicules hors d'usage,

(Mém. A - 39 du 31 mars 2003, p. 632; Dir. 2000/53/CE; Rectificatif: Mém. A - 47 du 17 avril 2003, p. 732)

modifié par:

Règlement grand-ducal du 7 juillet 2003

(Mém. A - 97 du 15 juillet 2003, p. 1968)

Règlement grand-ducal du 30 mai 2005

(Mém. A - 78 du 17 juin 2005, p. 1461)

Règlement grand-ducal du 7 avril 2006

(Mém. A - 73 du 26 avril 2006, p. 1366)

Règlement grand-ducal du 7 janvier 2009

(Mém. A - 1 du 14 janvier 2009, p. 4)

Règlement grand-ducal du 6 mai 2010

(Mém. A - 74 du 18 mai 2010, p. 1370)

Règlement grand-ducal du 3 décembre 2010

(Mém. A - 217 du 8 décembre 2010, p. 3547; Dir. 2008/112/CE)

Règlement grand-ducal du 17 novembre 2011

(Mém. A - 240 du 25 novembre 2011, p. 4029; Dir. 2011/37/UE)

Règlement grand-ducal du 11 octobre 2013.

(Mém. A - 190 du 4 novembre 2013, p. 3596; Dir. 2013/28/UE)

**Texte coordonné au 4 novembre 2013**

**Version applicable à partir du 8 novembre 2013**

### Art. 1<sup>er</sup>. Objectifs

Le présent règlement fixe des mesures visant en priorité la prévention des déchets en provenance des véhicules et en outre, la réutilisation, le recyclage et d'autres formes de valorisation des véhicules hors d'usage ainsi que de leurs composants aux fins d'en réduire la quantité de déchets à éliminer et d'assurer la protection de l'environnement par tous les opérateurs économiques en charge de véhicules et plus particulièrement par ceux intervenant directement dans leur traitement.

### Art. 2. Définitions

Aux fins du présent règlement, on entend par:

1. «véhicule»: tout véhicule des catégories M1 ou N1 définies à l'annexe II, partie A, de la directive modifiée 70/156/CEE ainsi que les véhicules à deux ou trois roues définis dans la directive 2002/24/CE;
2. «véhicule hors d'usage»: un véhicule qui constitue un déchet au sens de l'article 3, point a), de la loi modifiée du 17 juin 1994 relative à la prévention et à la gestion des déchets, dénommée ci-après «la loi modifiée du 17 juin 1994»;
3. «producteur»: le constructeur d'un véhicule ou l'importateur professionnel d'un véhicule au Luxembourg;
4. «prévention»: les mesures visant à la réduction de la quantité et de la nocivité pour l'environnement des véhicules hors d'usage, de leurs matériaux et de leurs substances;
5. «traitement»: toute activité intervenant après que le véhicule hors d'usage a été remis à une installation de dépollution, de démontage, de découpage, de broyage, de valorisation ou de préparation à l'élimination des déchets broyés ainsi que toute autre opération effectuée en vue de la valorisation et/ou de l'élimination du véhicule hors d'usage et de ses composants;
6. «réutilisation»: toute opération par laquelle les composants de véhicules hors d'usage servent au même usage que celui pour lequel ils ont été conçus;
7. «recyclage»: le retraitement, dans un processus de production, des déchets, soit en vue de la même utilisation que celle d'origine, soit à d'autres fins, mais à l'exclusion de la valorisation énergétique; par «valorisation énergétique», on entend l'utilisation de déchets combustibles en tant que moyen de production d'énergie, par incinération directe avec ou sans autres déchets, mais avec récupération de la chaleur;
8. «valorisation»: toute opération énumérée à l'annexe III de la loi modifiée du 17 juin 1994;
9. «élimination»: toute opération énumérée à l'annexe II de la loi modifiée du 17 juin 1994;
10. «opérateurs économiques»: les producteurs, les distributeurs, les collecteurs, les compagnies d'assurances automobiles, les démonteurs, les broyeurs, les récupérateurs, les recycleurs de véhicules et les autres intervenants dans le traitement des véhicules hors d'usage, y compris celui de leurs composants et matériaux;

(Règl. g.-d. du 3 décembre 2010)

- «11. «substance dangereuse»: toute substance qui répond aux critères des classes ou catégories de danger suivantes, visées à l'annexe I du règlement (CE) n° 1272/2008 du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 2008 relatif à la classification, à l'étiquetage et à l'emballage des substances et des mélanges:
- a) les classes de danger 2.1 à 2.4, 2.6 et 2.7, 2.8 types A et B, 2.9, 2.10, 2.12, 2.13 catégories 1 et 2, 2.14 catégories 1 et 2, 2.15 types A à F;
  - b) les classes de danger 3.1 à 3.6, 3.7 effets néfastes sur la fonction sexuelle et la fertilité ou sur le développement, 3.8 effets autres que des effets narcotiques, 3.9 et 3.10;
  - c) la classe de danger 4.1;
  - d) la classe de danger 5.1.»;
12. «broyeur»: tout dispositif utilisé pour couper en morceaux ou fragmenter les véhicules hors d'usage, y compris en vue d'obtenir des ferrailles directement réutilisables;
13. «dépollution»: la collecte sélective de tous les liquides, composants polluants, nocifs ou dangereux, tels que les batteries, filtres airbags (parties pyrotechniques) catalyseurs, en vue de leur traitement;
14. «point de reprise»: un établissement ou une entreprise qui est autorisé(e) à reprendre les véhicules hors d'usage en vue de leur acheminement vers une installation de traitement et qui est habilité(e) à délivrer un certificat de destruction;
15. «installation de traitement»: un établissement ou une entreprise qui est autorisé(e) à traiter les véhicules hors d'usage et qui est habilité(e) à délivrer un certificat de destruction;
16. «information concernant le démontage»: toutes les informations requises pour permettre le traitement approprié et compatible avec l'environnement des véhicules hors d'usage. Ces informations sont mises à la disposition des installations de traitement autorisées par les constructeurs de véhicules et par les producteurs de composants sous forme de manuels ou par le canal des médias électroniques;
17. «accord environnemental»: tout accord formel entre le Ministre et les secteurs économiques concernés qui doit être ouvert à tous les opérateurs économiques souhaitant se conformer aux conditions fixées par l'accord afin de contribuer à la réalisation des objectifs dont question à l'article 1<sup>er</sup>;
18. «administration»: l'Administration de l'Environnement;
19. «Ministre»: le membre du Gouvernement ayant l'environnement dans ses attributions.

### Art. 3. Champ d'application

1. Le présent règlement s'applique aux véhicules, aux véhicules hors d'usage ainsi qu'à leurs composants et matériaux quelle qu'ait été la manière dont ils ont été entretenus ou réparés pendant leur utilisation et qu'ils soient équipés de composants originaux ou montés comme pièces de rechange ou équipements supplémentaires.

2. Le présent règlement s'applique sans préjudice des dispositions pertinentes en particulier en ce qui concerne les normes de sécurité, les émissions atmosphériques, la lutte contre le bruit ainsi que la protection des sols et des eaux.

3. Les véhicules à usages spéciaux visés à l'article 4, paragraphe 1, point a) deuxième tiret de la directive 70/156/CEE sont exclus du champ d'application de l'article 8 du présent règlement.

### Art. 4. Annexes

Font partie intégrante du présent règlement les annexes suivantes:

Annexe I: Exigences techniques minimales en matière de collecte et de traitement

Annexe II: Matériaux et composants exemptés des mesures visées à l'article 5, paragraphe 2

Annexe III: Accord environnemental

(Règl. g.-d. du 17 novembre 2011)

«Annexe IV: Certificat de destruction».

### Art. 5. Prévention

(Règl. g.-d. du 7 janvier 2009)

«1. Afin de promouvoir la prévention des déchets, des accords environnementaux encouragent en particulier:»

- a) les constructeurs de véhicules, en liaison avec les fabricants de matériaux et d'équipements, à limiter l'utilisation de substances dangereuses dans les véhicules et à la réduire autant que possible dès la conception des véhicules, en particulier afin de prévenir le rejet de ces substances dans l'environnement, de faciliter le recyclage et d'éviter d'avoir à éliminer des déchets dangereux;
- b) la conception et la construction de nouveaux véhicules qui prennent pleinement en considération et facilitent le démontage, la réutilisation et la valorisation, en particulier le recyclage, des véhicules hors d'usage, de leurs composants et matériaux;
- c) les constructeurs de véhicules, en liaison avec les fabricants de matériaux et d'équipements, à intégrer une part croissante de matériaux recyclés dans les véhicules et autres produits afin de développer les marchés des matériaux recyclés.



2. Les matériaux et les composants des véhicules mis sur le marché après le 1<sup>er</sup> juillet 2003 ne contiennent plus de plomb, de mercure, de cadmium ou de chrome hexavalent sauf dans les cas énumérés et dans les conditions précisées à l'annexe II du présent règlement.

#### **Art. 6. Reprise**

1. Les producteurs ou les tiers agissant pour leur compte sont tenus, sur une base individuelle ou collective,
  - de mettre en place des systèmes de collecte de tous les véhicules hors d'usage ainsi que, dans la mesure où cela est techniquement possible, des pièces usagées qui constituent des déchets et qui sont retirées des voitures lorsqu'elles sont réparées ou entretenues,
  - de s'assurer la disponibilité d'installations de traitement.

Le coût de la mise en œuvre de ces dispositions est supporté individuellement ou solidairement par les producteurs ou les tiers agissant pour leur compte.

2. Le propriétaire d'un véhicule qu'il destine à l'abandon ou le détenteur d'un véhicule hors d'usage, dûment mandaté par le propriétaire, est tenu de remettre ou de faire remettre le véhicule/véhicule hors d'usage soit à un point de reprise, en vue de son acheminement vers une installation de traitement, soit directement à une installation de traitement.

3. Les véhicules hors d'usage remis à un point de reprise sont transférés dans un délai maximum de 45 jours à partir de leur remise vers une installation de traitement dûment autorisée.

Un certificat de destruction est délivré au propriétaire ou au dernier détenteur du véhicule hors d'usage par les responsables du point de reprise ou de l'installation de traitement selon les formulaires délivrés par l'administration.

*(Règl. g.-d. du 11 octobre 2013)*

«Une copie du certificat, accompagnée de l'original du certificat d'immatriculation, est transmise par le point de reprise ou l'installation de traitement à la Société Nationale de Circulation Automobile.» Cette dernière communique à l'administration un relevé périodique des certificats de destruction.

Les exigences minimales applicables au certificat de destruction sont fixées par décision de la Commission européenne. Les certificats de destruction délivrés dans un autre État membre de l'Union européenne sont reconnus et acceptés.

Le traitement d'un véhicule hors d'usage peut être successivement effectué dans une ou plusieurs installations de traitement.

4. L'annulation de l'immatriculation d'un véhicule hors d'usage se fait sur base du certificat de destruction.

5. La reprise d'un véhicule hors d'usage est sans frais pour le propriétaire ou le dernier détenteur, à condition que le véhicule hors d'usage:

- contienne encore les composants essentiels à son fonctionnement, notamment le moteur, la carrosserie, la boîte de vitesses, la direction, les composants électriques principaux et, le cas échéant, le pot catalytique;
- ne contienne pas de déchets étrangers qui lui ont été ajoutés.
- (...) *(abrogé par le règl. g.-d. du 30 mai 2005)*

Les producteurs ou les tiers agissant pour leur compte peuvent récupérer une partie des frais de reprise d'un véhicule hors d'usage qui est remis par des personnes qui ont importé à titre privé le véhicule au Luxembourg.

#### **Art. 7. Stockage et traitement**

*(Règl. g.-d. du 7 avril 2006)*

«Les établissements ou entreprises effectuant des opérations de traitement ainsi que des opérations de stockage temporaires ou à demeure doivent disposer d'une autorisation au titre de la loi modifiée du 17 juin 1994 et, le cas échéant, de la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés. L'autorisation doit comprendre toutes les conditions nécessaires au respect des exigences visées aux alinéas 2 et 3.

Sans préjudice d'autres dispositions en matière de santé et d'environnement, ces établissements ou entreprises doivent se conformer aux exigences de la loi modifiée du 17 juin 1994 et satisfaire aux obligations suivantes, conformément à l'annexe I:»

- a) les véhicules hors d'usage sont démontés avant tout autre traitement, ou des dispositions équivalentes sont prises afin de réduire toute incidence négative sur l'environnement. Les composants ou matériaux visés à l'annexe II qui sont étiquetés ou rendus identifiables par d'autres moyens appropriés sont également retirés avant tout autre traitement;
- b) les matériaux et composants dangereux sont retirés et isolés de manière sélective afin qu'ils ne contaminent pas les déchets broyés ultérieurement des véhicules hors d'usage;
- c) les opérations de démontage et de stockage sont effectuées de manière à garantir que les composants pourront être réutilisés et valorisés, et en particulier recyclés.

Le traitement en vue de la dépollution des véhicules hors d'usage visé à l'annexe I, point 3, est effectué dans les meilleurs délais.

*(Règl. g.-d. du 30 mai 2005)*

«Les opérateurs économiques qui effectuent le traitement veillent à introduire des systèmes agréés de gestion environnementale.»

## **Art. 8. Réutilisation et valorisation**

(Règl. g.-d. du 30 mai 2005)

«1. Le Ministre, l'administration et les secteurs économiques concernés prennent les mesures nécessaires, y compris, le cas échéant, des accords environnementaux, pour encourager la réutilisation des composants qui s'y prêtent et la valorisation des composants qui ne peuvent être réutilisés, en donnant la préférence au recyclage, lorsqu'il est viable du point de vue écologique, sans préjudice des exigences en matière de sécurité des véhicules et d'environnement, et notamment de pollution de l'air et de lutte contre le bruit.»

2. Les objectifs suivants doivent être atteints par les opérateurs économiques:

- a) au plus tard le 1<sup>er</sup> janvier 2006, pour tous les véhicules hors d'usage, le taux de réutilisation et de valorisation est porté à un minimum de 85% en poids moyen par véhicule et par an. Dans le même délai, le taux de réutilisation et de recyclage est porté à un minimum de 80% en poids moyen par véhicule et par an;
- b) au plus tard le 1<sup>er</sup> janvier 2015, pour tous les véhicules hors d'usage, le taux de réutilisation et de valorisation est porté à un minimum de 95% en poids moyen par véhicule et par an. Dans le même délai, le taux de réutilisation et de recyclage est porté à un minimum de 85% en poids moyen par véhicule et par an.

3. Les producteurs ou les tiers agissant pour leur compte sont tenus de fournir à l'administration, annuellement et au plus tard pour le 31 mars qui suit l'année de référence, les informations suivantes en relation avec la réalisation des taux visés au paragraphe 2:

- la quantité de véhicules hors d'usage produits
- les véhicules hors d'usage repris aux points de reprise et aux installations de traitement
- les véhicules hors d'usage traités dans les installations de traitement
- la quantité et la nature des déchets enlevés lors du démontage et de la dépollution des véhicules hors d'usage
- la quantité et la nature des déchets après le broyage des véhicules hors d'usage
- la quantité et la nature des composants et matériaux récupérés et réutilisés
- les destinataires des déchets résultant du traitement.

Le cas échéant, l'administration établit des formulaires type.

Les données en question peuvent être validées par un réviseur d'entreprise agréé.

## **Art. 9. Normes concernant la codification**

Les producteurs, en liaison avec les fabricants de matériaux et d'équipements, utilisent des normes concernant la codification des composants et des matériaux, en particulier afin de faciliter l'identification des composants et des matériaux réutilisables et valorisables. Les normes sont établies par décision de la Commission européenne.

Des accords environnementaux peuvent préciser les modalités d'application du présent article.

## **Art. 10. Informations concernant le démontage**

1. Les producteurs fournissent, pour chaque type de véhicule neuf mis sur le marché, des informations concernant le démontage, dans un délai de six mois après cette mise sur le marché. Ces informations indiquent, dans la mesure des besoins des installations de traitement, eu égard à leurs obligations au titre du présent règlement, les différents composants et matériaux des véhicules ainsi que l'emplacement de toutes les substances dangereuses dans les véhicules, en vue notamment, d'atteindre les objectifs visés à l'article 8, paragraphe 2.

2. Sans préjudice du secret en matière commerciale et industrielle, les producteurs de composants utilisés dans les véhicules fournissent aux installations de traitement autorisées, dans la mesure où ces installations les demandent, les informations appropriées concernant le démontage, le stockage et la vérification des composants pouvant être réutilisés.

3. Des accords environnementaux peuvent préciser les modalités d'application du paragraphe 1 du présent article.

## **Art. 11. Informations aux acheteurs de véhicules**

Les opérateurs économiques concernés sont tenus de publier des informations sur:

- la conception des véhicules et de leurs composants, en vue de leur capacité de valorisation et de recyclage
- le traitement des véhicules hors d'usage, respectueux de l'environnement, notamment en ce qui concerne l'extraction de tous les fluides et le démontage
- le développement et l'optimisation des méthodes de réutilisation, de recyclage et de valorisation des véhicules hors d'usage et de leurs composants
- les progrès réalisés dans le domaine de la valorisation et du recyclage en vue de réduire la quantité de déchets à éliminer et d'augmenter le taux de valorisation et de recyclage.

En outre, les informations en question sont tenues à la disposition des acheteurs potentiels des véhicules; elles sont insérées dans la documentation promotionnelle publiée lors de la mise sur le marché d'un nouveau véhicule.

## **Art. 12. Entrée en vigueur**

Le présent règlement entre en vigueur le premier jour du mois qui suit celui de sa publication au Mémorial.

L'article 6 paragraphe 5 s'applique

- à l'expiration d'un délai de deux mois suivant l'entrée en vigueur du présent règlement pour les véhicules dont la première immatriculation a eu lieu à partir du 1<sup>er</sup> juillet 2002;

- à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2007 pour les véhicules dont la première immatriculation a eu lieu avant la date visée au premier tiret.

### **Art. 13. Exécution**

Notre Ministre de l'Environnement et Notre Ministre des Transports sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Mémorial.

## **ANNEXE I**

### **Exigences techniques minimales en matière de collecte et de traitement**

#### **1. Sites de stockage**

Les opérations de stockage temporaire ou à demeure des véhicules hors d'usage, préalables à tout traitement, sont à effectuer:

- en veillant à ne pas endommager les composants contenant des fluides ni les composants valorisables et les pièces de rechange,
- de manière à ne pas entraver le traitement ultérieur des véhicules, dont plus particulièrement la dépollution et le démontage,
- de manière à ne pas empiler les véhicules les uns sur les autres, ni sur leur flanc, ni sur leur toit.

Les sites de stockage doivent être aménagés de la façon suivante:

- surfaces imperméables pour les zones appropriées avec dispositifs de collecte des fuites, décanteurs et épurateurs-dégraisseurs,
- équipement de traitement de l'eau, y compris des eaux de pluie, conformément à la réglementation en matière de santé et d'environnement.

Les sites de stockage doivent être aménagés de façon à éviter l'accès à toute personne non autorisée.

#### **2. Sites de traitement.**

L'intérieur du site de traitement doit être subdivisé dans les zones suivantes:

- a) une zone de chargement et de déchargement des véhicules hors d'usage et de leurs composants;
- b) une zone de contrôle des véhicules hors d'usage avec un pont bascule ou un appareil de pesage;
- c) une zone réservée au stockage exclusif des véhicules hors d'usage non dépollués;
- d) une zone couverte pour la dépollution des véhicules hors d'usage;
- e) une zone de stockage pour les véhicules dépollués;
- f) une zone couverte pour le démontage des véhicules dépollués;
- g) une zone pour le stockage séparé des déchets solides et fluides;
- h) une zone de dépôt pour le stockage des pièces récupérées des véhicules hors d'usage;
- i) une zone de dépôt pour les carcasses de véhicules.

Toutes les zones sur lesquelles des véhicules hors d'usage non-dépollués ou des composants graisseux sont manipulés doivent être aménagées de surfaces imperméables avec dispositifs de collecte des fuites, décanteurs et épurateurs-dégraisseurs. Les zones doivent être clairement identifiables. Le stockage ou le traitement ne peut avoir lieu que dans les zones expressément prévues à cet effet. En particulier, les équipements suivants doivent être disponibles sur le site:

- installations appropriées de stockage des pièces démontées, y compris le stockage imperméable pour les pièces graisseuses,
- conteneurs appropriés pour le stockage des batteries (avec neutralisation de l'électrolyte sur site ou hors site), des filtres et des condensateurs contenant du PCB/PCT,
- réservoirs appropriés pour le stockage séparé des fluides extraits des véhicules hors d'usage: carburants, huiles de carter, huiles de boîte de vitesse, huiles de transmission, huiles hydrauliques, liquides de refroidissement, antigel, liquides de frein, acides de batteries, fluides de circuits d'air conditionné et tout autre fluide contenu dans les véhicules hors d'usage,
- équipement de traitement de l'eau, y compris des eaux de pluie, conformément à la réglementation en matière de santé et d'environnement,
- installations appropriées de stockage des pneus usés, notamment en ce qui concerne la prévention des risques d'incendie et de stockage excessif.

#### **3. Conditions et modalités de traitement**

La dépollution des véhicules hors d'usage doit être effectuée selon la meilleure technologie disponible et en enlevant un maximum des fluides et des composants polluants, nocifs ou dangereux:

- retrait des batteries et des réservoirs de gaz liquéfié,
- retrait du catalyseur,
- retrait ou neutralisation des composants susceptibles d'exploser [par exemple: coussins gonflables de sécurité (air bags)],

- retrait, collecte et stockage séparés des carburants, des huiles de carter, des huiles de boîte de vitesse, des huiles de transmission, des huiles hydrauliques, des liquides de refroidissement, de l'antigel, des liquides de frein et des fluides de circuits d'air conditionné ainsi que de tout autre fluide présent dans le véhicule hors d'usage,
- retrait, dans la mesure du possible, de tous les composants recensés comme contenant du mercure,
- retrait des éléments contenant de l'amiante,
- retrait des pièces étrangères au fonctionnement du véhicule,
- retrait des pièces contaminées par des substances dangereuses.

Au cas où certaines pièces du véhicule sont récupérées afin d'être réutilisées (p.ex. moteur, boîtes de vitesses), les fluides de ces pièces ne sont pas à enlever. Ces pièces sont alors à démonter sans retard du véhicule et sont à entreposer dans la zone spécialement aménagée à cet effet.

Les éléments suivants sont à enlever en vue de leur recyclage:

- pneus,
- composants métalliques contenant du cuivre, de l'aluminium et du magnésium si ces métaux ne sont pas séparés au cours du broyage,
- masses d'équilibrage,
- jantes en aluminium,
- verre.

L'équipement technique pour effectuer le démontage des véhicules conformément aux informations de démontage dont question à l'article 10 doit être disponible.

La dépollution et le démontage des véhicules hors d'usage sont à effectuer par du personnel spécialement qualifié à cette fin.

(Règl. g.-d. du 11 octobre 2013)

## «ANNEXE II

### **Matériaux et composants exemptés des mesures visées à l'article 5 paragraphe 2**

<b>Matériaux et composants</b>	<b>Portée et date d'expiration de l'exemption</b>	<b>Etiquetés ou rendus identifiables par d'autres moyens appropriés</b>
<i>Plomb comme élément d'alliage</i>		
1. a) Acier destiné à l'usinage et composants en acier galvanisé à chaud par lots contenant jusqu'à 0,35% de plomb en poids		
1. b) Tôles d'acier galvanisées en continu contenant jusqu'à 0,35% de plomb en poids	Véhicules réceptionnés avant le 1 <sup>er</sup> janvier 2016 et pièces de rechange pour ces véhicules	
2. a) Aluminium destiné à l'usinage contenant jusqu'à 2% de plomb en poids	Comme pièces de rechange pour les véhicules mis sur le marché avant le 1 <sup>er</sup> juillet 2005	
2. b) Aluminium contenant jusqu'à 1,5% de plomb en poids	Comme pièces de rechange pour les véhicules mis sur le marché avant le 1 <sup>er</sup> juillet 2008	
2. c) Aluminium contenant jusqu'à 0,4% de plomb en poids	(1)	
3. Alliage de cuivre contenant jusqu'à 4% de plomb en poids	(1)	
4. a) Coussinets et bagues	Comme pièces de rechange pour les véhicules mis sur le marché avant le 1 <sup>er</sup> juillet 2008	
4. b) Coussinets et bagues utilisés dans les moteurs, les transmissions et les compresseurs de climatisation	1 <sup>er</sup> juillet 2011 et pièces de rechange pour les véhicules mis sur le marché avant le 1 <sup>er</sup> juillet 2011	
<i>Plomb et composés de plomb dans des composants</i>		
5. Piles	(1)	X

6. Amortisseurs	Véhicules réceptionnés avant le 1 <sup>er</sup> janvier 2016 et pièces de rechange pour ces véhicules	X
7. a) Agents de vulcanisation et stabilisants pour élastomères utilisés dans les tuyaux de frein, les tuyaux pour carburant, les tuyaux de ventilation d'air, les pièces en élastomère/métal dans les châssis et les bâtis de moteur	Comme pièces de rechange pour les véhicules mis sur le marché avant le 1 <sup>er</sup> juillet 2005	
7. b) Agents de vulcanisation et stabilisants pour élastomères utilisés dans les tuyaux de frein, les tuyaux pour carburant, les tuyaux de ventilation d'air, les pièces en élastomère/métal dans les châssis et les bâtis de moteur contenant jusqu'à 0,5% de plomb en poids	Comme pièces de rechange pour les véhicules mis sur le marché avant le 1 <sup>er</sup> juillet 2006	
7. c) Liants pour élastomères utilisés dans les applications de transmission, contenant jusqu'à 0,5% de plomb en poids	Comme pièces de rechange pour les véhicules mis sur le marché avant le 1 <sup>er</sup> juillet 2009	
8. a) Plomb dans les soudures servant à unir des composants électriques et électroniques à des cartes de circuits imprimés et plomb dans les finitions des extrémités de composants (autres que des condensateurs électrolytiques à l'aluminium), des fiches de composants et des cartes de circuits imprimés	Véhicules réceptionnés avant le 1 <sup>er</sup> janvier 2016 et pièces de rechange pour ces véhicules	X <sup>(2)</sup>
8. b) Plomb dans les soudures utilisées dans les applications électriques autres que les soudures des cartes de circuits imprimés ou sur verre	Véhicules réceptionnés avant le 1 <sup>er</sup> janvier 2011 et pièces de rechange pour ces véhicules	X <sup>(2)</sup>
8. c) Plomb utilisé dans les finitions des bornes des condensateurs électrolytiques à l'aluminium	Véhicules réceptionnés avant le 1 <sup>er</sup> janvier 2013 et pièces de rechange pour ces véhicules	X <sup>(2)</sup>
8. d) Plomb dans les soudures sur verre dans des capteurs de flux de masse d'air	Véhicules réceptionnés avant le 1 <sup>er</sup> janvier 2015 et pièces de rechange pour ces véhicules	X <sup>(2)</sup>
8. e) Plomb dans les soudures à haute température de fusion (alliages de plomb contenant au moins 85% en poids de plomb)	<sup>(3)</sup>	X <sup>(2)</sup>
8. f) Plomb utilisé dans les systèmes à connecteurs à broches conformes	<sup>(3)</sup>	X <sup>(2)</sup>
8. g) Plomb dans les soudures visant à réaliser une connexion électrique durable entre la puce et le substrat du semi-conducteur dans les boîtiers de circuits intégrés à puce retournée	<sup>(3)</sup>	X <sup>(2)</sup>
8. h) Plomb dans les soudures servant à unir des dissipateurs de chaleur au radiateur dans les assemblages de semi-conducteurs de puissance avec un circuit intégré d'au moins 1 cm <sup>2</sup> d'aire de projection et une densité de courant nominal d'au moins 1 A/mm <sup>2</sup> de la superficie du circuit intégré	<sup>(3)</sup>	X <sup>(2)</sup>
8. i) Plomb dans les soudures dans les applications électriques sur verre, à l'exception des soudures sur verre feuilleté	Véhicules réceptionnés avant le 1 <sup>er</sup> janvier 2013 et pièces de rechange pour ces véhicules <sup>(4)</sup>	X <sup>(2)</sup>
8. j) Plomb dans les soudures sur verre feuilleté	<sup>(3)</sup>	X <sup>(2)</sup>
9. Sièges de soupape	Comme pièces de rechange pour les types de moteurs mis au point avant le 1 <sup>er</sup> juillet 2003	

<p>10. a) Composants électriques et électroniques contenant du plomb, insérés dans du verre ou des matériaux céramiques, dans une matrice en verre ou en céramique, dans des matériaux vitrocéramiques ou dans une matrice vitrocéramique.</p> <p>Cette exemption ne couvre pas l'utilisation de plomb dans:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– le verre des ampoules et la glaçure des bougies,</li> <li>– les matériaux céramiques diélectriques des composants énumérés aux points 10 b), 10 c) et 10 d)</li> </ul>		X <sup>(4)</sup> (pour composants autres que piézo électriques dans les moteurs)
10. b) Plomb dans les matériaux céramiques diélectriques de type PZT de condensateurs faisant partie de circuits intégrés ou de semi-conducteurs discrets		
10. c) Le plomb dans les matériaux céramiques diélectriques de condensateurs ayant une tension nominale inférieure à 125 V CA ou 250 V CC	Véhicules réceptionnés avant le 1 <sup>er</sup> janvier 2016 et pièces de rechange pour ces véhicules	
10. d) Plomb dans les matériaux céramiques diélectriques de condensateurs compensant les variations des capteurs liées à la température dans les systèmes de sonars à ultrasons	<sup>(3)</sup>	
11. Initiateurs pyrotechniques	Véhicules réceptionnés avant le 1 <sup>er</sup> juillet 2006 et pièces de rechange pour ces véhicules	
12. Matériaux thermoélectriques contenant du plomb utilisés dans les applications électriques des composants automobiles permettant de réduire les émissions de CO <sub>2</sub> par récupération de la chaleur d'échappement	Véhicules réceptionnés avant le 1 <sup>er</sup> janvier 2019 et pièces de rechange pour ces véhicules	X
<i>Chrome hexavalent</i>		
13. a) Revêtements anticorrosion	Comme pièces de rechange pour les véhicules mis sur le marché avant le 1 <sup>er</sup> juillet 2007	
13. b) Revêtements anticorrosion des ensembles boulons-écrous dans les châssis	Comme pièces de rechange pour les véhicules mis sur le marché avant le 1 <sup>er</sup> juillet 2008	
14. Comme anticorrosif pour les systèmes de refroidissement en acier au carbone dans les réfrigérateurs à absorption des autocaravanes, (jusqu'à 0,75% en poids dans la solution de refroidissement), sauf s'il est possible d'utiliser d'autres technologies de refroidissement (c'est-à-dire disponibles sur le marché en vue d'une utilisation dans les autocaravanes) n'ayant pas d'incidences négatives sur l'environnement, la santé et/ou la sécurité du consommateur		X
<i>Mercur</i>		
15. a) Lampes à décharge dans les phares	Véhicules réceptionnés avant le 1 <sup>er</sup> juillet 2012 et pièces de rechange pour ces véhicules	X
15. b) Tubes fluorescents utilisés dans les écrans d'affichage	Véhicules réceptionnés avant le 1 <sup>er</sup> juillet 2012 et pièces de rechange pour ces véhicules	X
<i>Cadmium</i>		
16. Batteries pour véhicules électriques	Comme pièces de rechange pour les véhicules mis sur le marché avant le 31 décembre 2008	

(1) Cette exemption sera réexaminée en 2015.

- (2) Démontage requis si, compte tenu des quantités visées à la rubrique 10 a), le seuil moyen de 60 grammes de plomb par véhicule est dépassé. Pour l'application de cette clause, il n'est pas tenu compte des dispositifs électroniques qui ne sont pas installés par le constructeur dans la chaîne de production.
- (3) Cette exemption sera réexaminée en 2014.
- (4) Démontage requis si, compte tenu des quantités visées aux rubriques 8 a) à 8 j), le seuil moyen de 60 grammes de plomb par véhicule est dépassé. Pour l'application de cette clause, il n'est pas tenu compte des dispositifs électroniques qui ne sont pas installés par le constructeur dans la chaîne de production.

*Remarques:*

- une valeur maximale de concentration de 0,1% en poids de plomb, de chrome hexavalent et de mercure et de 0,01% en poids de cadmium est tolérée dans un matériau homogène.
- la réutilisation de parties de véhicules qui étaient déjà sur le marché à la date d'expiration d'une exemption est autorisée sans limitation puisque cette réutilisation n'est pas couverte par les dispositions de l'article 5, paragraphe 2 du présent règlement.
- les pièces de rechange mises sur le marché après le 1<sup>er</sup> juillet 2003 et utilisées pour des véhicules mis sur le marché avant le 1<sup>er</sup> juillet 2003 sont exemptées des dispositions de l'article 5, paragraphe 2 du présent règlement grand-ducal. (\*)

(\*) Cette clause ne s'applique pas aux masses d'équilibrage de roues, aux balais à charbon pour les moteurs électriques et aux garnitures de freins.»

---

## **ANNEXE III**

### ***Accord environnemental***

Les accords environnementaux prévus au présent règlement sont soumis aux règles suivantes:

1. a) les accords doivent préciser leurs objectifs et leur durée;  
b) les accords et les résultats atteints par leur application sont à la disposition du public et communiqués à la Commission européenne;  
c) l'application des accords fait l'objet d'un contrôle régulier de la part de l'administration;  
d) les accords contiennent des mesures et sanctions en cas de non respect de leurs dispositions.
2. Les accords sont conclus pour une période déterminée qui ne peut excéder cinq ans. Ils ne sont pas renouvelables par tacite reconduction.
3. Les accords prennent fin soit à l'échéance du terme pour lequel ils ont été conclus, soit à la réalisation de leurs objectifs, soit d'un commun accord des parties.

(Règl. g.-d. du 17 novembre 2011)

**«ANNEXE IV:  
Certificat de destruction**

--

<p>Certificat de destruction</p> <p>Certificat de destruction conformément à l'article 6.3 du Règlement grand-ducal du 17 mars 2003 relatif aux véhicules hors d'usage</p>
--

Numéro: /
-----------

**1. Entreprise délivrant le certificat de destruction<sup>(1)</sup>**

Nom	
Numéro	
Rue	
Code postal	
Commune	
Pays	
Numéro téléphone	
Numéro télécopieur	
Adresse électronique	
Numéro autorisation loi commodo/incommodo	
Numéro autorisation loi déchets	

**2. Données du véhicule**

Marque	
Modèle	
Catégorie	
Nr. d'immatriculation	
Nr. châssis	
Code pays	

(1) Par la présente, le responsable de l'entreprise délivrant ce certificat de destruction garantit que le véhicule dont l'identification figure ci-dessus est traité et détruit selon la législation environnementale en vigueur.



### 3. Données du dernier détenteur/propriétaire<sup>(1)</sup>

Nom, prénom	
Numéro	
Rue	
Code postal	
Localité	
Nationalité	

Localité et date de délivrance	
Cachet et signature responsable de l'entreprise	Signature détenteur/propriétaire

(1) La collecte, la finalité, les destinataires et le traitement des données en vue de la délivrance du certificat de destruction sont basés sur l'article 6 du règlement grand-ducal du 17 mars 2003 relatif aux véhicules hors d'usage (Mémorial A - N° 39 du 31 mars 2003) et les dispositions pertinentes de la directive modifiée 2000/53/CE du Parlement européen et du Conseil du 18 septembre 2000 relative aux véhicules hors d'usage (Journal officiel n° L 269 du 21 octobre 2000, p. 34-43).»

### Règlement grand-ducal du 11 octobre 2013 modifiant le règlement grand-ducal modifié du 31 octobre 1998 portant application de la directive 94/62/CE du Parlement européen et du Conseil du 20 décembre 1994 relative aux emballages et aux déchets d'emballages.

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

Vu la loi du 21 mars 2012 relative aux déchets;

Vu la directive 2013/2/UE de la Commission du 7 février 2013 modifiant l'annexe I de la directive 94/62/CE du Parlement européen et du Conseil relative aux emballages et aux déchets d'emballages;

Vu les avis de la Chambre de commerce et de la Chambre des salariés;

Les avis de la Chambre des métiers et de la Chambre d'agriculture ayant été demandés;

Notre Conseil d'Etat entendu;

Sur le rapport de Notre Ministre délégué au Développement durable et aux Infrastructures, de Notre Ministre de l'Intérieur et à la Grande Région, de Notre Ministre des Classes moyennes et du Tourisme, de Notre Ministre de l'Agriculture, de la Viticulture et du Développement rural et de Notre Ministre de l'Economie et du Commerce extérieur et après délibération du Gouvernement en Conseil;

Arrêtons:

**Art. 1<sup>er</sup>.** A l'article 3 du règlement grand-ducal modifié du 31 octobre 1998 portant application de la directive 94/62/CE du Parlement européen et du Conseil du 20 décembre 1994 relative aux emballages et aux déchets d'emballages, dénommé ci-après «règlement du 31 octobre 1998», le point 24) est renuméroté point 25).

**Art. 2.** L'article 3 du règlement du 31 octobre 1998 est complété par un nouveau point 26) formulé comme suit:

«26) «gestion centralisée»: le système qui consiste pour l'organisme agréé à prendre en charge des déchets d'emballages à partir d'un point de collecte par apport volontaire en vue de les soumettre au recyclage.»

**Art. 3.** L'article 8 du règlement du 31 octobre 1998 est remplacé comme suit:

«1. Tout responsable d'emballages est soumis à l'obligation de reprise.

Il peut remplir lui-même cette obligation ou charger un organisme agréé de l'exécution de cette obligation.

2. Le responsable d'emballages est censé satisfaire à l'obligation dont question au paragraphe 1 dès qu'il prouve qu'il en a chargé contractuellement un organisme agréé à cet effet.

Si tel n'est pas le cas, il doit faire savoir à l'administration comment il satisfait à son obligation de reprise.

3. Pour les déchets d'emballages qui sont couverts par la gestion centralisée, l'organisme agréé assure le financement de la collecte à partir du point de collecte par apport volontaire, du traitement et du recyclage.

Pour les déchets d'emballages qui ne tombent pas sous la gestion centralisée, l'intervention financière de l'organisme agréé dans la collecte sélective de ces déchets est déterminée d'un commun accord entre l'organisme agréé et la ou les commune(s) concernée(s).

4. En outre, lorsque l'obligation de reprise concerne les déchets d'emballages d'origine ménagère, l'organisme agréé est tenu:
- a) de calculer les cotisations de ses contractants par matériau d'emballage au prorata des coûts imputables à chacun des matériaux et des recettes émanant de la vente des matériaux collectés et triés en vue de financer notamment le coût afférent des collectes existantes et à créer, du tri des déchets d'emballages collectés, du recyclage et de la valorisation des déchets d'emballages;
  - b) de conclure un contrat avec les personnes morales de droit public, lequel définit notamment les conditions et modalités techniques de collecte des déchets d'emballages concernés et de prise en charge des déchets d'emballages collectés et recyclés.

En aucun cas, le contrat ne saurait porter préjudice aux compétences de la personne morale de droit public en la matière.

L'organisme agréé est tenu de communiquer au ministre les contrats conclus avec les personnes morales de droit public dans le délai d'un an à compter de la délivrance de l'agrément.»

**Art. 4.** L'annexe III du règlement du 31 octobre 1998 est remplacée par l'annexe du présent règlement.

## ANNEXE

### «ANNEXE III

*Exemples pour les critères visés à l'article 3, point 1)*

#### **Exemples pour le critère i)**

*Constituent un emballage*

Les boîtes pour friandises

Les films recouvrant les boîtiers de disques compacts

Les sachets d'envoi de catalogues et magazines (renfermant un magazine)

Les caissettes à pâtisserie vendues avec une pâtisserie

Les rouleaux, tubes et cylindres sur lesquels est enroulé un matériau souple (par exemple, film plastique, aluminium, papier), à l'exception des rouleaux, tubes et cylindres destinés à faire partie d'équipements de production et qui ne sont pas utilisés pour présenter un produit en tant qu'unité de vente

Les pots à fleurs uniquement destinés à la vente et au transport de plantes et non destinés à accompagner la plante tout au long de sa vie

Les flacons en verre pour les solutions à injecter

Les carrousels pour disques compacts (vendus avec des disques compacts, mais non destinés au rangement)

Les cintres à vêtements (vendus avec un vêtement)

Les boîtes d'allumettes

Les systèmes d'isolement stérile (poches, plateaux et matériel nécessaires pour préserver la stérilité d'un produit)

Les capsules pour machines à boisson (par exemple, café, chocolat, lait) qui se retrouvent vides après usage

Les bouteilles en acier rechargeables destinées à contenir divers types de gaz, à l'exception des extincteurs à incendie

*Ne constituent pas un emballage*

Les pots à fleurs destinés à accompagner la plante pendant toute sa vie

Les boîtes à outils

Les sachets de thé

Les enveloppes de cire autour des fromages

Les peaux de saucisse

Les cintres à vêtements (vendus séparément)

Les capsules de café, sachets de café en pellicule d'aluminium et dosettes de café en papier-filtre des machines à boisson, qui sont jetés en même temps que le café qui a été utilisé

Les cartouches d'imprimantes

Les boîtiers de disques compacts, de DVD et de cassettes vidéo (vendus avec un disque compact, un DVD ou une cassette vidéo à l'intérieur)

Les carrousels pour disques compacts (vendus vides, pour servir de rangement)

Les sachets solubles de détergents

Les lanternes tombales (conteneurs pour bougies)

Les moulins mécaniques (intégrés dans un récipient rechargeable, par exemple, moulin à poivre rechargeable)

**Exemples pour le critère ii)**

*Constituent un emballage, s'ils ont été conçus pour être remplis au point de vente*

Les sacs en papier ou en plastique

Les assiettes et tasses à usage

Les pellicules rétractables

Les sachets à sandwiches

Les feuilles d'aluminium

Les films en plastique utilisés pour protéger les vêtements nettoyés dans les blanchisseries

*Ne constituent pas un emballage*

Les agitateurs

Les couverts jetables

Le papier d'emballage (vendu séparément)

Les moules à pâtisserie en papier (vendus vides)

Les caissettes à pâtisserie vendues sans pâtisserie

**Exemples pour le critère iii)**

*Constituent un emballage*

Les étiquettes accrochées directement ou fixées à un produit

*Constituent des parties d'emballage*

Les brosses à mascara qui font partie intégrante du couvercle des récipients

Les étiquettes adhésives fixées à un autre article d'emballage

Les agrafes

Les manchons en plastique

Les dispositifs de dosage qui font partie intégrante du système de fermeture des conteneurs de détergents

Les moulins mécaniques (intégrés dans un récipient non rechargeable, remplis d'un produit; par exemple, moulin à poivre rempli de poivre)

*Ne constituent pas un emballage*

Les étiquettes d'identification par radiofréquence (RFID).»

**Art. 5.** Notre Ministre délégué au Développement durable et aux Infrastructures, Notre Ministre de l'Intérieur et à la Grande Région, Notre Ministre des Classes moyennes et du Tourisme, Notre Ministre de l'Agriculture, de la Viticulture et du Développement rural et Notre Ministre de l'Economie et du Commerce extérieur sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Mémorial.

*Le Ministre délégué au Développement durable  
et aux Infrastructures,*  
**Marco Schank**

Palais de Luxembourg, le 11 octobre 2013.  
**Henri**

**Règlement grand-ducal du 31 octobre 1998 portant application de la directive 94/62/CE du Parlement européen et du Conseil du 20 décembre 1994 relative aux emballages et aux déchets d'emballages,**

(Mém. A - 94 du 9 novembre 1998, p. 2348; Dir. 94/62)

modifié par:

Règlement grand-ducal du 14 janvier 2000

(Mém. A - 5 du 27 janvier 2000, p. 166)

Règlement grand-ducal du 22 février 2006

(Mém. A - 38 du 3 mars 2006, p. 738; Dir. 2004/12/CE)

Règlement grand-ducal du 21 mars 2012

(Mém. A - 60 du 28 mars 2012, p. 698)

Règlement grand-ducal du 11 octobre 2013.

(Mém. A - 190 du 4 novembre 2013, p. 3611, Dir. 2013/2/UE)

**Texte coordonné au 4 novembre 2013**

**Version applicable à partir du 8 novembre 2013**

**Art. 1<sup>er</sup>. Objectifs**

(Règl. g.-d. du 22 février 2006)

«1. En application de la directive 94/62/CE du Parlement européen et du Conseil du 20 décembre 1994 relative aux emballages et aux déchets d'emballages telle que modifiée par la directive 2004/12/CE, le présent règlement concerne la gestion des emballages et des déchets d'emballages.»

2. Il prévoit des mesures visant, comme première priorité, la prévention de déchets d'emballages et, comme autres principes fondamentaux, la réutilisation d'emballages, le recyclage et les autres formes de valorisation des déchets d'emballages et, partant, la réduction de l'élimination finale de ces déchets.

**Art. 2. Champ d'application**

1. Le présent règlement s'applique à tous les emballages mis sur le marché luxembourgeois et à tous les déchets d'emballages, qu'ils soient utilisés ou mis au rebut par les industries, les commerces, les bureaux, les ateliers, les services, les ménages ou à tout autre niveau, quels que soient les matériaux dont ils sont constitués.

2. Le présent règlement s'applique sans préjudice des exigences existantes en matière de qualité des emballages telles que celles qui concernent la sécurité, la protection de la santé et l'hygiène des produits emballés et sans préjudice des exigences existantes en matière de transport et des dispositions «du règlement grand-ducal modifié du 11 décembre 1996 relatif aux déchets dangereux»<sup>(1)</sup>.

**Art. 3. Définitions**

Aux fins du présent règlement, on entend par:

(Règl. g.-d. du 22 février 2006)

«1) «emballage»: tout produit constitué de matériaux de toute nature, destiné à contenir et à protéger des marchandises données, allant des matières premières aux produits finis, à permettre leur manutention et leur acheminement du producteur au consommateur ou à l'utilisateur, et à assurer leur présentation. Tous les articles à jeter utilisés aux mêmes fins doivent être considérés comme des emballages.

L'emballage est uniquement constitué de:

- a) l'emballage de vente ou emballage primaire, c'est-à-dire l'emballage conçu de manière à constituer au point de vente une unité de vente pour l'utilisateur final ou le consommateur;
- b) l'emballage de groupage ou emballage secondaire, c'est-à-dire l'emballage conçu de manière à constituer au point de vente un groupe d'un certain nombre d'unités de vente, qu'il soit vendu tel quel à l'utilisateur final ou au consommateur, ou qu'il serve seulement à garnir les présentoirs au point de vente; il peut être enlevé du produit sans en modifier les caractéristiques;
- c) l'emballage de transport ou emballage tertiaire, c'est-à-dire l'emballage conçu de manière à faciliter la manutention et le transport d'un certain nombre d'unités de vente ou d'emballages de groupage en vue d'éviter leur manipulation physique et les dommages liés au transport. L'emballage de transport ne comprend pas les conteneurs de transport routier, ferroviaire, maritime et aérien.

La définition de la notion «d'emballages» doit reposer en outre sur les critères exposés ci-dessous. Les articles énumérés à l'annexe III du présent règlement sont des exemples illustrant l'application de ces critères.

- i) Un article est considéré comme un emballage s'il correspond à la définition susmentionnée, sans préjudice d'autres fonctions que l'emballage pourrait également avoir, à moins que l'article ne fasse partie intégrante

(1) Modifié par le règl. g.-d. du 22 février 2006.

d'un produit et qu'il ne soit nécessaire pour contenir, soutenir ou conserver ce produit durant tout son cycle de vie et que tous les éléments ne soient destinés à être utilisés, consommés ou éliminés ensemble.

- ii) Les articles conçus pour être remplis au point de vente et les articles à usage unique vendus, remplis ou conçus pour être remplis au point de vente sont considérés comme des emballages pour autant qu'ils jouent un rôle d'emballage.
- iii) Les composants d'emballages et les éléments auxiliaires intégrés à l'emballage sont considérés comme des parties de l'emballage auquel ils sont intégrés. Les éléments auxiliaires accrochés directement ou fixés à un produit et qui jouent un rôle d'emballage sont considérés comme des emballages, à moins qu'ils ne fassent partie intégrante d'un produit et que tous les éléments ne soient destinés à être consommés ou éliminés ensemble;»

2) «déchets d'emballages»: tout emballage ou matériau d'emballage couvert par la définition des déchets figurant à l'article 3 a) de la loi modifiée du 17 juin 1994 relative à la prévention et à la gestion des déchets, à l'exclusion des résidus de production;

3) «gestion des déchets d'emballages»: la gestion des déchets, telle que définie à l'article 3 o) de la loi modifiée du 17 juin 1994 relative à la prévention et à la gestion des déchets;

4) «déchets d'emballages d'origine ménagère»: les déchets d'emballages provenant de l'activité normale des ménages ainsi que les déchets d'emballages qui y sont assimilés, c'est-à-dire dont la nature est identique ou similaire à celle des déchets d'emballages ménagers, tout en ayant des origines autres que domestiques.

Le ministre peut établir une liste indicative des déchets d'emballages assimilés;

5) «déchets d'emballages d'origine non ménagère»: tout déchet d'emballages n'étant pas considéré comme un déchet d'emballages d'origine ménagère;

6) «matériau d'emballage»: toute matière simple ou composée d'origine naturelle ou artificielle composant un emballage;

7) «prévention»: la réduction de la quantité et de la nocivité pour l'environnement:

- des matières et des substances utilisées dans les emballages et les déchets d'emballages,
- des emballages et déchets d'emballages aux stades du procédé de production, de la commercialisation, de la distribution, de l'utilisation et de l'élimination,

notamment par la mise au point de produits et de techniques non polluants;

8) «réutilisation»: toute opération par laquelle un emballage qui a été conçu et créé pour pouvoir accomplir pendant son cycle de vie un nombre minimal de trajets ou de rotations est rempli à nouveau ou réutilisé pour un usage identique à celui pour lequel il a été conçu, avec ou sans le recours à des produits auxiliaires présents sur le marché qui permettent la réutilisation de l'emballage même; un tel emballage réutilisé deviendra un déchet d'emballage lorsqu'il ne sera plus réutilisé;

9) «valorisation»: toute opération applicable en l'espèce, prévue à l'annexe III de la loi modifiée du 17 juin 1994 relative à la prévention et à la gestion des déchets;

10) «recyclage»: le retraitement dans un processus de production des déchets aux fins de leur fonction initiale ou à d'autres fins, y compris le recyclage organique, mais à l'exclusion de la valorisation énergétique;

11) «valorisation énergétique»: l'utilisation de déchets d'emballages en tant que combustibles de substitution dans une installation industrielle avec récupération de la chaleur;

12) «recyclage organique»: le traitement aérobie (compostage) ou anaérobie (biométhanisation), par des micro-organismes et dans des conditions contrôlées, des parties biodégradables des déchets d'emballages, avec production d'amendements organiques stabilisés ou de méthane. L'enfouissement en décharge ne peut être considéré comme une forme de recyclage organique;

13) «élimination»: toute opération applicable en l'espèce, prévue à l'annexe II de la loi modifiée du 17 juin 1994 relative à la prévention et à la gestion des déchets;

14) «système de consigne»: le système de reprise par lequel l'acquéreur verse au fournisseur une somme d'argent que ce dernier lui restitue lorsque l'emballage utilisé est rapporté;

(Règl. g.-d. du 22 février 2006)

«15) «responsable d'emballages»: toute personne qui a emballé ou fait emballer au Luxembourg des produits en vue ou lors de la mise sur le marché luxembourgeois ou, dans le cas où les produits mis sur le marché luxembourgeois n'ont pas été emballés au Luxembourg, l'importateur des produits emballés, à l'exception de la personne privée qui les consomme elle-même;»

16) «organisme agréé»: la personne morale agréée conformément au présent règlement, qui prend à sa charge l'obligation de reprise incombant aux responsables d'emballages;

17) «obligation de reprise»: l'obligation mise à charge du responsable d'emballages d'atteindre les taux de valorisation et de recyclage inscrits à l'article 6 point 1;

18) «taux de valorisation»: pourcentage, pour une période donnée, des déchets d'emballages comportant au numérateur le poids des déchets d'emballages effectivement soumis à valorisation et au dénominateur le poids total des emballages valorisables mis sur le marché luxembourgeois par un responsable d'emballages et consommés sur le territoire national.

La présente définition ne couvre pas les emballages soumis à réutilisation au sens du présent règlement;

- 19) «taux de recyclage»: pourcentage, pour une période donnée, des déchets d'emballages comportant au numérateur le poids des déchets d'emballages effectivement soumis à recyclage et au dénominateur le poids total des emballages valorisables mis sur le marché luxembourgeois par un responsable d'emballages et consommés sur le territoire national.

La présente définition ne couvre pas les emballages soumis à réutilisation au sens du présent règlement;

- 20) «taux de part de marché»: pourcentage, pour une période donnée, des emballages pour liquides alimentaires comportant au numérateur le volume de liquides alimentaires mis sur le marché, emballés dans des emballages réutilisables et consommés sur le territoire national et au dénominateur le volume total des liquides alimentaires mis sur le marché et consommés sur le territoire national;
- 21) «personne morale de droit public»: les communes ou syndicats de communes qui sont chargés de la gestion des déchets ménagers et assimilés conformément à la loi modifiée du 17 juin 1994 relative à la prévention et à la gestion des déchets;
- 22) «acteurs économiques»: dans le domaine de l'emballage, les fournisseurs de matériaux d'emballage, fabricants, transformateurs, remplisseurs et utilisateurs, importateurs, commerçants et distributeurs, autorités publiques et organismes publics;
- 23) «accord environnemental»<sup>(1)</sup>: tout accord formel entre le ministre et les responsables d'emballages et/ou organismes agréés qui doit être ouvert à tous les acteurs économiques souhaitant se conformer aux conditions fixées par l'accord afin de contribuer à la réalisation des objectifs dont question à l'article 1<sup>er</sup>;
- 24) «ministre»: le membre du Gouvernement ayant la protection de l'environnement dans ses attributions;  
(Règl. g.-d. du 22 février 2006)
- «25»<sup>(2)</sup> «administration»: l'Administration de l'environnement;  
(Règl. g.-d. du 11 octobre 2013)
- «26) «gestion centralisée»: le système qui consiste pour l'organisme agréé à prendre en charge des déchets d'emballages à partir d'un point de collecte par apport volontaire en vue de les soumettre au recyclage».

#### Art. 4. Annexes

1. Font partie intégrante du présent règlement les annexes suivantes:

Annexe I: Exigences essentielles portant sur la composition et le caractère réutilisable et valorisable (notamment recyclable) des emballages.

Annexe II: Données à inclure dans les banques de données «emballages et déchets d'emballages».

(Règl. g.-d. du 22 février 2006)

«Annexe III: Exemples pour les critères visés à l'article 3 point 1)

Annexe IV: Accord environnemental.»

2. En vue de l'application de l'annexe II, la Commission européenne a par sa décision 2005/270/CE du 22 mars 2005 établi les tableaux correspondant au système de bases de données relatives aux emballages et aux déchets d'emballages.

(Règl. g.-d. du 22 février 2006)

#### «Art. 5. Prévention et réutilisation. Accords environnementaux

1. Outre les mesures destinées à prévenir la production de déchets d'emballages, arrêtées conformément à l'article 9 et sans préjudice du paragraphe 2, le Ministre peut conclure des accords environnementaux avec les responsables d'emballages et/ou le ou les organisme(s) agréé(s). Ces accords respectent les objectifs dont question à l'article 1<sup>er</sup> et visent essentiellement à réduire l'impact environnemental des emballages.

En ce qui concerne la production d'emballages et d'autres produits, les accords environnementaux peuvent encourager l'emploi de matériaux provenant de déchets d'emballages recyclés, en améliorant les conditions du marché pour ces matériaux.

En ce qui concerne les emballages soumis à réutilisation, les accords environnementaux peuvent déterminer les conditions et modalités de promotion de la production et de la mise sur le marché d'emballages réutilisables et viser des objectifs relatifs à des taux de part de marché. Le présent règlement ne préjudicie pas le maintien ou l'instauration de régimes garantissant la réutilisation des emballages, sous la forme d'un système de consigne ou sous une autre forme appropriée et en conformité avec les objectifs visés à l'article 1<sup>er</sup>.

2. D'autres mesures de prévention, y compris des études et des projets pilotes, peuvent être déterminées par le plan général de gestion des déchets et, le cas échéant, un plan sectoriel en application de la loi modifiée du 17 juin 1994 relative à la prévention et à la gestion des déchets.»

(1) Modifié par le règl. g.-d. du 22 février 2006.

(2) Renuméroté par le règl. g.-d. du 11 octobre 2013.

## **Art. 6. Valorisation et recyclage**

*(Règl. g.-d. du 22 février 2006)*

«1. Les responsables d'emballages sont tenus d'atteindre, sur une base individuelle ou collective, les taux minimum de valorisation et de recyclage suivants:

- a) pour le 30 juin 2001 au plus tard, 55% en poids des déchets d'emballages seront valorisés ou incinérés dans des installations d'incinération des déchets avec valorisation énergétique;
- b) pour le 31 décembre 2008 au plus tard, 65% en poids des déchets d'emballages seront valorisés ou incinérés dans des installations d'incinération des déchets avec valorisation énergétique;
- c) pour le 30 juin 2001 au plus tard, 45% en poids de l'ensemble des matériaux d'emballages entrant dans les déchets d'emballages seront recyclés, avec un minimum de 15% en poids pour chaque matériau d'emballage;
- d) pour le 31 décembre 2008 au plus tard, 60% en poids des déchets d'emballage seront recyclés avec les objectifs minimaux de recyclage suivants pour les matériaux contenus dans les déchets d'emballages:
  - i) 60% en poids pour le verre;
  - ii) 60% en poids pour le papier et le carton;
  - iii) 50% en poids pour les métaux;
  - iv) 22,5% en poids pour les plastiques, en comptant exclusivement les matériaux qui sont recyclés sous forme de plastiques;
  - v) 15% en poids pour le bois.

Sans préjudice de l'article 13, l'administration veille à ce que ces obligations et objectifs fassent l'objet d'une campagne d'information destinée au grand public et aux acteurs économiques.

2. Lorsque des responsables d'emballages ont contracté avec un organisme agréé en vertu de l'article 8, les taux prévus au paragraphe 1 sont calculés pour l'ensemble des responsables d'emballages qui ont contracté avec cet organisme.

3. Les déchets d'emballage exportés de la Communauté conformément aux règlements (CEE) n° 259/93 et (CE) n° 1420/1999 du Conseil et au règlement (CE) n° 1547/1999 de la Commission n'entrent en ligne de compte pour le respect des obligations et des objectifs fixés au paragraphe 1, que s'il existe des preuves tangibles que les opérations de valorisation et/ou de recyclage se sont déroulées dans des conditions qui sont largement équivalentes à celles prévues par la réglementation applicable en la matière.»

## **Art. 7. Systèmes de reprise, de collecte et de valorisation**

1. Afin d'atteindre les objectifs visés à l'article 1<sup>er</sup>, des systèmes doivent être mis en place qui assurent:

- a) la reprise et/ou la collecte des emballages utilisés et/ou des déchets d'emballages provenant du consommateur, de tout autre utilisateur final ou du flux de déchets, en vue de les diriger vers les solutions de gestion des déchets les plus appropriées;
- b) la réutilisation ou la valorisation, y compris le recyclage, des emballages et/ou des déchets d'emballage collectés.

2. Ces systèmes sont ouverts à la participation des acteurs économiques des secteurs concernés et à la participation des personnes morales de droit public et des autorités nationales concernées. Ils s'appliquent également aux produits importés, de manière non discriminatoire, y compris en ce qui concerne les modalités prévues et les tarifs éventuellement imposés pour l'accès aux systèmes, et doivent être conçus de manière à éviter des entraves aux échanges ou des distorsions de concurrence, conformément au traité instituant la Communauté européenne.

3. Les mesures visées au point 1 s'inscrivent dans le cadre d'une politique couvrant l'ensemble des emballages et des déchets d'emballages et tiennent compte notamment des exigences en matière de protection de l'environnement et de la santé des consommateurs, de sécurité et d'hygiène, en matière de protection de la qualité, de l'authenticité et des caractéristiques techniques des produits emballés et des matériaux utilisés ainsi qu'en matière de protection des droits de propriété industrielle et commerciale.

4. Sans préjudice des obligations des personnes morales de droit public au titre de la loi modifiée du 17 juin 1994 relative à la prévention et à la gestion des déchets, les utilisateurs d'emballages, y compris les consommateurs, sont tenus de recourir aux systèmes de reprise, y compris notamment la collecte sélective, des emballages et des déchets d'emballages lesquels sont gérés par les personnes morales de droit public ou par des personnes de droit privé.

## **Art. 8. Responsables d'emballages et organismes agréés**

*(Règl. g.-d. du 11 octobre 2013)*

«1. Tout responsable d'emballages est soumis à l'obligation de reprise.

Il peut remplir lui-même cette obligation ou charger un organisme agréé de l'exécution de cette obligation.

2. Le responsable d'emballages est censé satisfaire à l'obligation dont question au paragraphe 1 dès qu'il prouve qu'il en a chargé contractuellement un organisme agréé à cet effet.

Si tel n'est pas le cas, il doit faire savoir à l'administration comment il satisfait à son obligation de reprise.

3. Pour les déchets d'emballages qui sont couverts par la gestion centralisée, l'organisme agréé assure le financement de la collecte à partir du point de collecte par apport volontaire, du traitement et du recyclage.

Pour les déchets d'emballages qui ne tombent pas sous la gestion centralisée, l'intervention financière de l'organisme agréé dans la collecte sélective de ces déchets est déterminée d'un commun accord entre l'organisme agréé et la ou les commune(s) concernée(s).

En outre, lorsque l'obligation de reprise concerne les déchets d'emballages d'origine ménagère, l'organisme agréé est tenu:

- a) de calculer les cotisations de ses contractants par matériau d'emballage au prorata des coûts imputables à chacun des matériaux et des recettes émanant de la vente des matériaux collectés et triés en vue de financer notamment le coût afférent des collectes existantes et à créer, du tri des déchets d'emballages collectés, du recyclage et de la valorisation des déchets d'emballages;
- b) de conclure un contrat avec les personnes morales de droit public, lequel définit notamment les conditions et modalités techniques de collecte des déchets d'emballages concernés et de prise en charge des déchets d'emballages collectés et recyclés.

En aucun cas, le contrat ne saurait porter préjudice aux compétences de la personne morale de droit public en la matière.

L'organisme agréé est tenu de communiquer au ministre les contrats conclus avec les personnes morales de droit public dans le délai d'un an à compter de la délivrance de l'agrément.»

### **Art. 9. Exigences essentielles**

Un emballage ne peut être mis sur le marché luxembourgeois que s'il répond à toutes les exigences essentielles visées à l'annexe I, lesquelles font l'objet, le cas échéant, de normes européennes harmonisées.

*(Règl. g.-d. du 22 février 2006)*

#### **«Art. 9bis. Système d'identification**

1. En vue de faciliter la collecte, la réutilisation et la valorisation, y compris le recyclage, les emballages indiquent, en vertu de la décision 97/129/CE du 28 janvier 1997, la nature du ou des matériaux d'emballage utilisés afin d'en permettre l'identification et la classification par les secteurs concernés.

2. Le marquage approprié est apposé soit sur l'emballage lui-même, soit sur l'étiquette. Il doit être clairement visible et facilement lisible. Le marquage doit avoir une durée de vie appropriée, y compris lorsque l'emballage est ouvert.»

### **Art. 10. Niveaux de concentration de métaux lourds présents dans les emballages**

1. La somme des niveaux de concentration en plomb, cadmium, mercure et chrome hexavalent présents dans l'emballage ou dans ses éléments ne doit pas dépasser

- 600 ppm en poids à compter de l'entrée en vigueur du présent règlement;
- 250 ppm en poids après le 30 juin 1999;
- 100 ppm en poids après le 30 juin 2001.

2. Les niveaux de concentration visés au point 1. ne s'appliquent pas aux emballages composés entièrement de verre cristal.

3. La Commission européenne détermine, par voie de décision:

- les conditions dans lesquelles les niveaux de concentration précités ne sont pas applicables aux matériaux recyclés et aux circuits de produits qui se trouvent dans une chaîne fermée et contrôlée,
- les types d'emballages qui ne sont pas soumis à l'exigence visée au point 1 dernier tiret.

### **Art. 11. Systèmes d'information**

1. Les banques de données dont question à l'annexe II, sont gérées par l'Administration de l'environnement. Elles fournissent notamment des informations sur l'ampleur, les caractéristiques et l'évolution des flux d'emballages et des déchets d'emballages y compris les informations relatives au caractère toxique ou dangereux des matériaux d'emballage et des éléments utilisés pour leur fabrication.

2. Les acteurs économiques concernés doivent fournir à l'Administration de l'environnement les données fiables concernant leur secteur qui sont requises en vertu du présent article. L'Administration de l'environnement tient compte des problèmes particuliers auxquels doivent faire face les petites et moyennes entreprises pour fournir des données détaillées.

### **Art. 12. Commission de suivi pluripartite**

*(Règl. g.-d. du 21 mars 2012)*

«La Commission de suivi pluripartite chargée du suivi du présent règlement grand-ducal est celle prévue par l'article 19, paragraphe 9, de la loi du 21 mars 2012 relative aux déchets.»

### **Art. 13. Informations pour les utilisateurs d'emballages**

1. Les responsables d'emballages et/ou le ou les organismes agréés doivent, chacun en ce qui le concerne, informer les utilisateurs d'emballages, y compris les consommateurs, sur

- les possibilités de prévention des déchets d'emballages;
- les systèmes de retour, de collecte et de valorisation à leur disposition;



- leur contribution à la réutilisation, à la valorisation et au recyclage des emballages et des déchets d'emballages;
- les éléments appropriés des plans de gestion des emballages et des déchets d'emballages qui soit font partie du plan national de gestion des déchets soit font l'objet d'un plan sectoriel en application de la loi modifiée du 17 juin 1994 relative à la prévention et à la gestion des déchets.

2. Les personnes qui mettent en vente des produits emballés veillent à ce que le consommateur final soit informé de manière appropriée dans les points de vente respectivement sur le caractère réutilisable ou valorisable, y compris recyclable, de l'emballage et sur le système de reprise, y compris notamment la collecte, de l'emballage.

(Règl. g.-d. du 22 février 2006)

«3. Les mesures d'information dont question aux paragraphes 1 et 2 sont complétées, le cas échéant, par des campagnes de sensibilisation menées en collaboration avec l'administration.»

#### **Art. 14. Contrôles à effectuer**

1. (Règl. g.-d. du 21 mars 2012) «La vérification du rapport annuel se fait conformément aux dispositions de l'article 35, paragraphe 2, de la loi du 21 mars 2012 relative aux déchets.»

Aux fins de contrôle, les responsables d'emballages ou le ou les organismes agréés sont tenus de mettre à la disposition du réviseur d'entreprises toutes les pièces, comptables et autres et les éléments de calcul ayant servi de base auxdits rapports.

Les honoraires du contrôle par le réviseur d'entreprises sont à charge des responsables d'emballages ou du ou des organismes agréés.

2. Les résultats du contrôle effectué par un réviseur d'entreprise doivent être transmis sans délai au ministre.

3. Le premier contrôle doit être effectué au plus tard le 31 mars 2002.

#### **Art. 15. Sanctions**

Les infractions aux dispositions des articles 8, 9, 10, 11, 13 et 14 sont punies des peines prévues par la loi modifiée du 17 juin 1994 relative à la prévention et à la gestion des déchets.

#### **Art. 16. Entrée en vigueur**

Le présent règlement entre en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1999.

#### **Art. 17. Exécution**

Notre Ministre de l'Environnement, Notre Ministre des Classes Moyennes et du Tourisme, Notre Ministre de l'Agriculture, de la Viticulture et du Développement rural, Notre Ministre de l'Économie, Notre Ministre de l'Intérieur et Notre Ministre de la Justice sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Mémorial.

## **ANNEXE I**

*Exigences essentielles portant sur la composition et le caractère réutilisable et valorisable  
(notamment recyclable) des emballages*

### **1. Exigences portant sur la fabrication et la composition de l'emballage**

- L'emballage sera fabriqué de manière à limiter son volume et son poids au minimum nécessaire pour assurer le niveau requis de sécurité, d'hygiène et d'acceptabilité aussi bien pour le produit emballé que pour le consommateur.
- L'emballage sera conçu, fabriqué et commercialisé de manière à permettre sa réutilisation ou sa valorisation, y compris son recyclage, et à réduire au minimum son incidence sur l'environnement lors de l'élimination des déchets d'emballages ou des résidus d'opérations de gestion des déchets d'emballages.
- L'emballage sera fabriqué en veillant à réduire au minimum la teneur en substances et matières nuisibles et autres substances dangereuses du matériau d'emballage et de ses éléments, en ce qui concerne leur présence dans les émissions, les cendres ou le lixiviat qui résultent de l'incinération ou de la mise en décharge des emballages ou des résidus d'opérations de gestion des déchets d'emballages.

### **2. Exigences portant sur le caractère réutilisable d'un emballage**

L'emballage doit répondre simultanément aux exigences suivantes:

- ses propriétés physiques et ses caractéristiques lui permettent de supporter plusieurs trajets ou rotations dans les conditions d'utilisation normalement prévisibles,
- il est possible de traiter l'emballage utilisé pour satisfaire aux exigences en matière de santé et de sécurité des travailleurs,
- les exigences propres à l'emballage valorisable au moment où l'emballage cesse d'être réutilisé, devenant ainsi un déchet, sont respectées.

### 3. Exigences portant sur le caractère valorisable d'un emballage

a) Emballage valorisable par recyclage de matériaux

L'emballage doit être fabriqué de manière à permettre qu'un certain pourcentage en poids des matériaux utilisés soit recyclé pour la production de biens commercialisables, dans le respect des normes en vigueur dans la Communauté. La fixation de ce pourcentage peut varier en fonction du type de matériau constituant l'emballage.

b) Emballage valorisable par valorisation énergétique

Les déchets d'emballages traités en vue de leur valorisation énergétique auront une valeur calorifique minimale inférieure permettant d'optimiser la récupération d'énergie.

c) Emballage valorisable par compostage

Les déchets d'emballages traités en vue du compostage doivent être suffisamment biodégradables pour ne pas faire obstacle à la collecte séparée ni au processus ou à l'activité de compostage dans lequel (laquelle) ils sont introduits.

d) Emballage biodégradable

Les déchets d'emballages biodégradables doivent être de nature à pouvoir subir une décomposition physique, chimique, thermique ou biologique telle que la plus grande partie du compost obtenu se décompose finalement en dioxyde de carbone, en biomasse et en eau.

## ANNEXE II

*Données à inclure dans les banques de données «emballages et déchets d'emballage»*

### 1. En ce qui concerne les emballages primaires, secondaires et tertiaires:

- a) les quantités, pour chaque grande catégorie de matériaux, des emballages consommés sur le territoire national (produits - importés - exportés) (tableau 1);  
b) les quantités réutilisées (tableau 2).

### 2. En ce qui concerne les déchets d'emballages tant ménagers que non ménagers:

- a) les quantités, pour chaque catégorie de matériaux, valorisées et éliminées sur le territoire national (produites - importées - exportées) (tableau 3);  
b) les quantités recyclées et les quantités valorisées pour chaque grande catégorie de matériaux (tableau 4).

**TABLEAU 1**

*Quantités d'emballages (primaires, secondaires et tertiaires) consommés sur le territoire national*

	Tonnage produit	- Tonnage exporté	+ Tonnage importé	= Total
Verre				
Plastique				
Papier-carton (y compris complexes)				
Métaux				
Bois				
Autres				
Total				

**TABLEAU 2**

*Quantités d'emballages (primaires, secondaires et tertiaires) réutilisés sur le territoire national*

	Tonnage d'emballages consommés	Emballages réutilisés	
		Tonnage	Pourcentage
Verre			
Plastique			

Papier-carton (y compris complexes)			
Métaux			
Bois			
Autres			
Total			

TABLEAU 3

*Quantités de déchets d'emballages valorisés et éliminés sur le territoire national*

	Tonnage de déchets produits	- Tonnage de déchets exportés	+ Tonnage de déchets importés	= Total
Déchets ménagers				
Verre d'emballage				
Plastiques d'emballage				
Papier et carton d'emballage				
Cartons complexes d'emballage				
Métaux d'emballage				
Bois d'emballage				
Total des déchets d'emballages ménagers				
Déchets non ménagers				
Verre d'emballage				
Plastiques d'emballage				
Papier et carton d'emballage				
Cartons complexes d'emballage				
Métaux d'emballage				
Bois d'emballage				
Total des déchets d'emballages non ménagers				

TABLEAU 4

*Quantités de déchets d'emballages recyclés ou valorisés sur le territoire national*

	Tonnages totaux valorisés et éliminés	Quantités recyclées		Quantités valorisées	
		Tonnage	Pourcentage	Tonnage	Pourcentage
Déchets ménagers					
Verre d'emballage					
Plastiques d'emballage					
Papier et carton d'emballage					
Cartons complexes d'emballage					

Métaux d'emballage					
Bois d'emballage					
Total des déchets d'emballages ménagers					
Déchets non ménagers					
Verre d'emballage					
Plastiques d'emballage					
Papier et carton d'emballage					
Cartons complexes d'emballage					
Métaux d'emballage					
Bois d'emballage					
Total des déchets d'emballages non ménagers					

(Règl. g.-d. du 11 octobre 2013)

### «ANNEXE III

Exemples pour les critères visés à l'article 3, point 1)

#### Exemples pour le critère i)

*Constituent un emballage*

Les boîtes pour friandises

Les films recouvrant les boîtiers de disques compacts

Les sachets d'envoi de catalogues et magazines (renfermant un magazine)

Les caissettes à pâtisserie vendues avec une pâtisserie

Les rouleaux, tubes et cylindres sur lesquels est enroulé un matériau souple (par exemple, film plastique, aluminium, papier), à l'exception des rouleaux, tubes et cylindres destinés à faire partie d'équipements de production et qui ne sont pas utilisés pour présenter un produit en tant qu'unité de vente

Les pots à fleurs uniquement destinés à la vente et au transport de plantes et non destinés à accompagner la plante tout au long de sa vie

Les flacons en verre pour les solutions à injecter

Les carrousels pour disques compacts (vendus avec des disques compacts, mais non destinés au rangement)

Les cintres à vêtements (vendus avec un vêtement)

Les boîtes d'allumettes

Les systèmes d'isolement stérile (poches, plateaux et matériel nécessaires pour préserver la stérilité d'un produit)

Les capsules pour machines à boisson (par exemple, café, chocolat, lait) qui se retrouvent vides après usage

Les bouteilles en acier rechargeables destinées à contenir divers types de gaz, à l'exception des extincteurs à incendie

*Ne constituent pas un emballage*

Les pots à fleurs destinés à accompagner la plante pendant toute sa vie

Les boîtes à outils

Les sachets de thé

Les enveloppes de cire autour des fromages

Les peaux de saucisse

Les cintres à vêtements (vendus séparément)

Les capsules de café, sachets de café en pellicule d'aluminium et dosettes de café en papier-filtre des machines à boisson, qui sont jetés en même temps que le café qui a été utilisé

Les cartouches d'imprimantes

Les boîtiers de disques compacts, de DVD et de cassettes vidéo (vendus avec un disque compact, un DVD ou une cassette vidéo à l'intérieur)

Les carrousels pour disques compacts (vendus vides, pour servir de rangement)

Les sachets solubles de détergents

Les lanternes tombales (conteneurs pour bougies)

Les moulins mécaniques (intégrés dans un récipient rechargeable, par exemple, moulin à poivre rechargeable)

**Exemples pour le critère ii)**

*Constituent un emballage, s'ils ont été conçus pour être remplis au point de vente*

Les sacs en papier ou en plastique

Les assiettes et tasses à usage

Les pellicules rétractables

Les sachets à sandwiches

Les feuilles d'aluminium

Les films en plastique utilisés pour protéger les vêtements nettoyés dans les blanchisseries

*Ne constituent pas un emballage*

Les agitateurs

Les couverts jetables

Le papier d'emballage (vendu séparément)

Les moules à pâtisserie en papier (vendus vides)

Les caissettes à pâtisserie vendues sans pâtisserie

**Exemples pour le critère iii)**

*Constituent un emballage*

Les étiquettes accrochées directement ou fixées à un produit

*Constituent des parties d'emballage*

Les brosses à mascara qui font partie intégrante du couvercle des récipients

Les étiquettes adhésives fixées à un autre article d'emballage

Les agrafes

Les manchons en plastique

Les dispositifs de dosage qui font partie intégrante du système de fermeture des conteneurs de détergents

Les moulins mécaniques (intégrés dans un récipient non rechargeable, remplis d'un produit; par exemple, moulin à poivre rempli de poivre)

*Ne constituent pas un emballage*

Les étiquettes d'identification par radiofréquence (RFID).»

---

(Règl. g.-d. du 22 février 2006)

**«ANNEXE IV**

*Accord environnemental*

Les accords environnementaux prévus au présent règlement sont soumis aux règles suivantes:

1. Les accords doivent préciser leurs objectifs et leur durée.
  2. Les accords et les résultats atteints par leur application sont à la disposition du public et communiqués à la Commission européenne.
  3. L'application des accords fait l'objet d'un contrôle régulier de la part de l'administration.
  4. Les accords contiennent des mesures et sanctions en cas de non respect de leurs dispositions.
  5. Les accords sont conclus pour une période déterminée qui ne peut excéder cinq ans. Ils ne sont pas renouvelables par tacite reconduction.
  6. Les accords prennent fin soit à l'échéance du terme pour lequel ils ont été conclus, soit à la réalisation de leurs objectifs, soit d'un commun accord des parties.»
-

**Règlement grand-ducal du 17 octobre 2013 modifiant le règlement grand-ducal du 8 novembre 2002 portant application de la directive 2001/81/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2001 fixant des plafonds d'émission nationaux pour certains polluants atmosphériques.**

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

Vu la loi modifiée du 21 juin 1976 relative à la lutte contre la pollution de l'atmosphère;

Vu la directive 2001/81/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2001 fixant des plafonds d'émission nationaux pour certains polluants atmosphériques;

Vu la directive 2013/17/UE du Conseil du 13 mai 2013 portant adaptation de certaines directives dans le domaine de l'environnement, du fait de l'adhésion de la République de Croatie;

Vu les avis de la Chambre de commerce, de la Chambre des métiers et de la Chambre d'agriculture;

Notre Conseil d'Etat entendu;

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

Arrêtons:

**Art. 1<sup>er</sup>.** A l'article 6 du règlement grand-ducal du 8 novembre 2002 portant application de la directive 2001/81/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2001 fixant des plafonds d'émission nationaux pour certains polluants atmosphériques, l'expression «la Communauté» est remplacée par celle de «l'Union européenne».

**Art. 2.** L'annexe I du règlement grand-ducal précité est remplacée par l'annexe I du présent règlement.

**Art. 3.** L'annexe II du règlement grand-ducal précité est remplacée par l'annexe II du présent règlement.

**Art. 4.** Notre Ministre délégué au Développement durable et aux Infrastructures est chargé de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Mémorial.

*Le Ministre délégué au Développement durable  
et aux Infrastructures,*

**Marco Schank**

Palais de Luxembourg, le 17 octobre 2013.

**Henri**

Dir. 2013/17/UE.

ANNEXE I

«ANNEXE I

**PLAFONDS D'EMISSION NATIONAUX POUR LE SO<sub>2</sub>, LES NO<sub>x</sub>, LES COV ET LE NH<sub>3</sub>,  
A ATTEINDRE D'ICI A 2010 (\*)**

Pays	SO <sub>2</sub> Kilotonnes	NO <sub>x</sub> Kilotonnes	COV Kilotonnes	NH <sub>3</sub> Kilotonnes
Belgique	99	176	139	74
Bulgarie	836	247	175	108
République tchèque	265	286	220	80
Danemark	55	127	85	69
Allemagne	520	1.051	995	550
Estonie	100	60	49	29
Irlande	42	65	55	116
Grèce	523	344	261	73
Espagne	746	847	662	353
France	375	810	1.050	780
Croatie	70	87	90	30
Italie	475	990	1.159	419
Chypre	39	23	14	9

Lettonie	101	61	136	44
Lituanie	145	110	92	84
Luxembourg	4	11	9	7
Hongrie	500	198	137	90
Malte	9	8	12	3
Pays-Bas	50	260	185	128
Autriche	39	103	159	66
Pologne	1.397	879	800	468
Portugal	160	250	180	90
Roumanie	918	437	523	210
Slovénie	27	45	40	20
Slovaquie	110	130	140	39
Finlande	110	170	130	31
Suède	67	148	241	57
Royaume-Uni	585	1.167	1.200	297
UE 28	8.367	9.090	8.938	4.324

(\*) Ces plafonds d'émission nationaux sont conçus pour atteindre l'essentiel des objectifs environnementaux intermédiaires énoncés à l'article 6. La réalisation de ces objectifs devrait entraîner une réduction de l'eutrophisation des sols telle que les zones de l'Union européenne où les dépôts d'azote nutritif dépassent les charges critiques se verront réduites de 30% par rapport aux chiffres de 1990.»

ANNEXE II  
«ANNEXE II

**Plafonds d'émission pour les SO<sub>2</sub>, les NO<sub>x</sub> et les COV (en milliers de tonnes)**

Pays	SO <sub>2</sub> Kilotonnes	NO <sub>x</sub> Kilotonnes	COV Kilotonnes
UE 28	7.902	8.267	7.675

»

**Règlement grand-ducal du 8 novembre 2002 portant application de la directive 2001/81/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2001 fixant des plafonds d'émission nationaux pour certains polluants atmosphériques,**

(Mém. A - 129 du 2 décembre 2002, p. 3032; Dir. 2001/81/CE)

modifié par:

Règlement grand-ducal du 17 octobre 2013.

(Mém. A - 190 du 4 novembre 2013, p. 3624; Dir. 2013/17/UE)

**Texte coordonné au 4 novembre 2013**

**Version applicable à partir du 8 novembre 2013**

**Art. 1<sup>er</sup>. Objectif**

Le présent règlement vise à limiter les émissions des polluants acidifiants et eutrophisants et des précurseurs de l'ozone afin d'améliorer la protection de l'environnement et de la santé humaine contre les risques d'effets nuisibles provoqués par l'acidification, l'eutrophisation des sols et l'ozone au sol, et de se rapprocher de l'objectif à long terme consistant à ne pas dépasser les niveaux et charges critiques et à protéger efficacement tous les individus contre les risques connus pour la santé dus à la pollution de l'air, en fixant des plafonds d'émission.

**Art. 2. Champ d'application**

Le présent règlement couvre les émissions de toutes les sources des polluants visés à l'article 5 qui résultent des activités humaines.

Il ne couvre pas

- a) les émissions provenant du trafic maritime international;
- b) les émissions des aéronefs au-delà du cycle d'atterrissage et de décollage.

**Art. 3. Définitions**

Aux fins du présent règlement, on entend par:

- a) «AOT40»: la somme des différences entre des concentrations horaires d'ozone au sol supérieures à 80 µg/m<sup>3</sup> (= 40 ppb) et 80 µg/m<sup>3</sup> accumulées de jour de mai à juillet chaque année;
- b) «AOT60»: la somme des différences entre des concentrations horaires d'ozone au sol supérieures à 120 µg/m<sup>3</sup> (= 60 ppb) et 120 µg/m<sup>3</sup> accumulées tout au long de l'année;
- c) «charge critique»: l'estimation quantitative d'une exposition à un ou plusieurs polluants en dessous de laquelle il n'existe aucun effet nuisible notable, dans l'état actuel des connaissances, sur des éléments déterminés et sensibles de l'environnement;
- d) «niveau critique»: la concentration de polluants dans l'atmosphère au-dessus de laquelle des effets nuisibles directs sur des récepteurs comme les êtres humains, les plantes, les écosystèmes ou les matériaux peuvent se produire, dans l'état actuel des connaissances;
- e) «émission»: le rejet d'une substance dans l'atmosphère à partir d'une source ponctuelle ou diffuse;
- f) «cellule de la grille»: un carré de 150 km sur 150 km, ce qui correspond à la résolution utilisée pour la cartographie des charges critiques à l'échelle européenne ainsi que pour la surveillance des émissions et des dépôts de polluants atmosphériques par le programme de coopération pour la surveillance continue et l'évaluation du transport à longue distance des polluants atmosphériques en Europe (EMEP);
- g) «cycle d'atterrissage et de décollage»: un cycle représenté par le temps suivant pour chaque mode opératoire: approche 4,0 minutes; phase de circulation et de ralenti au sol 26,0 minutes, décollage 0,7 minute; montée 2,2 minutes;
- h) «plafond d'émission national»: la quantité maximale d'une substance, exprimée en kilotonnes, qui peut être émise au cours d'une année civile;
- i) «oxydes d'azote» et «NO<sub>x</sub>»: l'oxyde nitrique et le dioxyde d'azote, exprimés en dioxyde d'azote;
- j) «ozone au sol»: ozone dans la partie la plus basse de la troposphère;
- k) «composés organiques volatils» et «COV»: tous les composés organiques découlant des activités humaines, autres que le méthane, qui sont capables de produire des oxydants photochimiques par réaction avec des oxydes d'azote en présence de la lumière solaire;
- l) «Ministre»: le membre du Gouvernement ayant l'environnement dans ses attributions;
- m) «administration»: l'administration de l'Environnement.

**Art. 4. Annexes**

Font partie intégrante du présent règlement les annexes suivantes:

Annexe I: Plafonds d'émission nationaux pour le SO<sub>2</sub>, les NO<sub>x</sub>, les COV et le NH<sub>3</sub> à atteindre d'ici à 2010



Annexe II: Plafonds d'émission pour les SO<sub>2</sub>, les NO<sub>x</sub> et les COV

Annexe III: Méthodes d'établissement de l'inventaire des émissions et des projections y afférentes.

#### **Art. 5. Plafonds d'émission nationaux**

1. Pour la fin de l'année 2010 au plus tard, les émissions nationales annuelles de dioxyde de soufre (SO<sub>2</sub>), d'oxydes d'azote (NO<sub>x</sub>), de composés organiques volatils (COV) et d'ammoniac (NH<sub>3</sub>) sont limitées à des quantités ne dépassant pas les plafonds d'émission fixés à l'annexe I.

2. Les plafonds d'émission fixés à l'annexe I ne doivent pas être dépassés durant quelque année que ce soit après 2010.

#### **Art. 6. Objectifs environnementaux intermédiaires**

Les plafonds d'émission nationaux indiqués à l'annexe I ont pour objectif d'atteindre, d'ici à 2010 pour l'ensemble de «l'Union européenne»<sup>(1)</sup>, l'essentiel des objectifs environnementaux intermédiaires ci-après:

a) Acidification

Les zones présentant un dépassement des charges critiques doivent être réduites d'au moins 50% (dans chaque cellule de la grille) par rapport à la situation de 1990.

b) Exposition à l'ozone au sol en rapport avec la santé

La charge d'ozone au sol dépassant le niveau critique pour la santé humaine (AOT60=0) est réduite de deux tiers dans toutes les cellules de la grille par rapport à la situation de 1990. En outre, la charge d'ozone au sol ne doit dépasser la limite absolue de 2,9 ppm.h dans aucune des cellules de la grille.

c) Exposition à l'ozone au sol en rapport avec la végétation

La charge d'ozone au sol dépassant le seuil critique pour les cultures et la végétation semi-naturelle (AOT40=3 ppm.h) est réduite d'un tiers dans toutes les cellules de la grille par rapport à la situation de 1990. En outre, la charge d'ozone au sol ne dépasse la limite absolue de 10 ppm.h, qui représente un excédent du niveau critique de 3 ppm.h, dans aucune des cellules de la grille.

#### **Art. 7. Programme national**

1. Le Ministre fait élaborer par l'administration, au plus tard un an après l'entrée en vigueur du présent règlement, un programme de réduction progressive des émissions nationales des polluants visés à l'article 5 dans le but de se conformer au moins aux plafonds d'émission nationaux indiqués à l'annexe I au plus tard en 2010.

2. Le programme national comprend des informations sur les politiques et mesures adoptées et envisagées et des estimations quantitatives de l'effet de ces politiques et mesures sur les émissions des polluants en 2010. Les modifications significatives prévues dans la répartition géographique des émissions nationales y sont indiquées.

3. Le programme national est mis à jour et révisé, si nécessaire, d'ici au 1<sup>er</sup> octobre 2006.

4. Le programme national est mis à la disposition du public et des organisations concernées, telles que les organisations environnementales. Les informations mises à la disposition du public et des organismes au titre du présent paragraphe doivent être claires, compréhensibles et facilement accessibles.

#### **Art. 8. Inventaire des émissions et projections y afférentes**

1. Le Ministre fait établir et mettre à jour chaque année, par l'administration, un inventaire national des émissions et des projections nationales pour 2010 pour les polluants visés à l'article 5.

2. L'inventaire des émissions et projections est établi selon les méthodes indiquées à l'annexe III.

#### **Art. 9. Coopération avec les pays tiers**

Pour favoriser la réalisation de l'objectif fixé à l'article 1<sup>er</sup> et dans le cadre de la coopération bilatérale et multilatérale, notamment des échanges d'informations concernant la recherche et le développement techniques et scientifiques sont menés avec les pays tiers et les organisations internationales compétentes, telles que la Commission économique pour l'Europe/Nations-Unies (CEE/ONU), l'organisation maritime internationale (IMO) et l'organisation de l'aviation civile internationale (OACI), en vue d'améliorer les éléments de base permettant de faciliter les réductions d'émission.

#### **Art. 10. Exécution**

Notre Ministre de l'Environnement est chargé de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Mémorial.

<sup>1</sup> Modifié par le règl. g.-d. du 17 octobre 2013.

(Règl. g.-d. du 17 octobre 2013)

## «ANNEXE I

**PLAFONDS D'EMISSION NATIONAUX POUR LE SO<sub>2</sub>, LES NO<sub>x</sub>, LES COV ET LE NH<sub>3</sub>,  
ATTEINDRE D'ICI A 2010 (\*)**

Pays	SO <sub>2</sub> Kilotonnes	NO <sub>x</sub> Kilotonnes	COV Kilotonnes	NH <sub>3</sub> Kilotonnes
Belgique	99	176	139	74
Bulgarie	836	247	175	108
République tchèque	265	286	220	80
Danemark	55	127	85	69
Allemagne	520	1.051	995	550
Estonie	100	60	49	29
Irlande	42	65	55	116
Grèce	523	344	261	73
Espagne	746	847	662	353
France	375	810	1.050	780
Croatie	70	87	90	30
Italie	475	990	1.159	419
Chypre	39	23	14	9
Lettonie	101	61	136	44
Lituanie	145	110	92	84
Luxembourg	4	11	9	7
Hongrie	500	198	137	90
Malte	9	8	12	3
Pays-Bas	50	260	185	128
Autriche	39	103	159	66
Pologne	1.397	879	800	468
Portugal	160	250	180	90
Roumanie	918	437	523	210
Slovénie	27	45	40	20
Slovaquie	110	130	140	39
Finlande	110	170	130	31
Suède	67	148	241	57
Royaume-Uni	585	1.167	1.200	297
UE 28	8.367	9.090	8.938	4.324

(\*) Ces plafonds d'émission nationaux sont conçus pour atteindre l'essentiel des objectifs environnementaux intermédiaires énoncés à l'article 6. La réalisation de ces objectifs devrait entraîner une réduction de l'eutrophisation des sols telle que les zones de l'Union européenne où les dépôts d'azote nutritif dépassent les charges critiques se verront réduites de 30% par rapport aux chiffres de 1990.»

## «ANNEXE II

### Plafonds d'émission pour les SO<sub>2</sub>, les NO<sub>x</sub> et les COV (en milliers de tonnes)

Pays	SO <sub>2</sub> Kilotonnes	NO <sub>x</sub> Kilotonnes	COV Kilotonnes
UE 28	7.902	8.267	7.675

»

## ANNEXE III

### Méthodes d'établissement de l'inventaire des émissions et des projections y afférentes

L'inventaire des émissions et des projections y afférentes est établi à l'aide des méthodes approuvées par la Convention sur la pollution atmosphérique transfrontière à longue distance. Pour l'établissement de l'inventaire, l'administration est invitée à utiliser le guide commun EMEP/CORINAIR (inventaire des émissions atmosphériques de l'Agence européenne pour l'environnement).

### Règlement grand-ducal du 18 octobre 2013 modifiant le règlement grand-ducal modifié du 21 février 2000 concernant la teneur en soufre de certains combustibles liquides.

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

Vu la loi modifiée du 21 juin 1976 relative à la lutte contre la pollution de l'atmosphère;

Vu la directive 2012/33/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 modifiant la directive 1999/32/CE en ce qui concerne la teneur en soufre des combustibles marins;

Vu les avis de la Chambre de commerce, de la Chambre des métiers et de la Chambre des salariés;

Notre Conseil d'Etat entendu;

Sur le rapport de Notre Ministre délégué au Développement durable et aux Infrastructures, de Notre Ministre de la Santé et de Notre Ministre de l'Economie et du Commerce extérieur et après délibération du Gouvernement en Conseil;

Arrêtons:

**Art. 1<sup>er</sup>.** A l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 2 du règlement grand-ducal modifié du 21 février 2000 concernant la teneur en soufre de certains combustibles liquides, dénommé ci-après «le règlement», le point d) du deuxième alinéa est supprimé.

**Art. 2.** A l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 2 du règlement, le point h) du deuxième alinéa est remplacé par le texte suivant: «h) sans préjudice de l'article 3bis, combustibles utilisés à bord de navires qui emploient des méthodes de réduction des émissions conformément aux articles 4quater et 4quinquies.»

**Art. 3.** L'article 2 du règlement prend l'intitulé suivant:

«**Art. 2. Définitions**»

**Art. 4.** A l'article 2 du règlement, les points 1) et 2) sont remplacés par le texte suivant:

«1) fiouls lourds:

- tout combustible liquide dérivé du pétrole, à l'exclusion des combustibles marins, classé sous les codes NC 2710 19 51 à 2710 19 68, 2710 20 31, 2710 20 35, 2710 20 39, ou
- tout combustible liquide dérivé du pétrole, autre que le gas-oil défini aux points 2) et 3), appartenant, du fait de ses limites de distillation, à la catégorie des fiouls lourds destinés à être utilisés comme combustibles et dont moins de 65% en volume (pertes comprises) distillent à 250 °C selon la méthode ASTM D86. Si la distillation ne peut pas être déterminée selon la méthode ASTM D86, le produit pétrolier est également classé dans la catégorie des fiouls lourds;

2) gas-oil:

- tout combustible liquide dérivé du pétrole, à l'exclusion des combustibles marins, classé sous les codes NC 2710 19 25, 2710 19 29, 2710 19 47, 2710 19 48, 2710 20 17 ou 2710 20 19, ou
- tout combustible liquide dérivé du pétrole, à l'exclusion des combustibles marins, dont moins de 65% en volume (pertes comprises) distillent à 250 °C et dont au moins 85% en volume (pertes comprises) distillent à 350 °C selon la méthode ASTM D86.

Les carburants diesel tels que définis à l'article 2, point 2 du règlement grand-ducal du 16 mars 2012 concernant la qualité de l'essence et des carburants diesel et l'utilisation durable des biocarburants et modifiant le règlement grand-ducal du 21 février 2000 concernant la teneur en soufre de certains combustibles liquides sont exclus de la présente définition. Les combustibles utilisés pour les engins mobiles non routiers et les tracteurs agricoles sont également exclus de la présente définition.»

**Art. 5.** A l'article 2 du règlement, les points 3bis) et 3ter) suivants remplacent respectivement le point 3bis) et le point 3ter) qui figure immédiatement après le point 3bis):

«3bis) diesel marin, tout combustible marin correspondant à la définition de la qualité DMB dans le tableau I de la norme ISO 8217 exception faite de la référence à la teneur en soufre;»

«3ter) gas-oil marin, tout combustible marin correspondant à la définition des qualités DMX, DMA et DMZ dans le tableau I de la norme ISO 8217, exception faite de la référence à la teneur en soufre;»

**Art. 6.** A l'article 2 du règlement, le point 3terdecies) suivant remplace le point 3ter) figurant immédiatement après le point 3duodecies):

«3terdecies) méthode de réduction des émissions, toute installation ou tout matériel, dispositif ou appareil destinés à équiper un navire, ou toute autre procédure, tout combustible de substitution ou toute méthode de mise en conformité utilisés en remplacement de combustibles marins à faible teneur en soufre répondant aux exigences du présent règlement, qui soient vérifiables, quantifiables et applicables.»

**Art. 7.** L'article 3 du règlement est remplacé par les dispositions suivantes:

«1. Les fiouls lourds dont la teneur en soufre dépasse 1% en masse ne peuvent pas être utilisés sur le territoire luxembourgeois.

2. Jusqu'au 31 décembre 2015 et sous réserve d'une surveillance appropriée par l'Administration de l'environnement, le paragraphe 1<sup>er</sup> ne s'applique pas aux fiouls lourds utilisés:

- a) dans les installations de combustion relevant du règlement grand-ducal modifié du 9 mai 2003 portant application de la directive 2001/80/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2001 relative à la limitation des émissions de certains polluants dans l'atmosphère en provenance des grandes installations de combustion auxquelles s'applique l'article 5, paragraphes 1<sup>er</sup> ou 2 dudit règlement et qui respectent les valeurs limites d'émission de dioxyde de soufre fixées pour ces installations par ce même règlement;
- b) dans les installations de combustion existantes relevant du règlement précité, auxquelles s'applique un schéma national de réduction des émissions et dont les émissions mensuelles moyennes de dioxyde de soufre ne dépassent pas 1.700 mg/Nm<sup>3</sup> pour une teneur en oxygène des gaz de fumée de 3% en volume à l'état sec;
- c) dans les installations de combustion ne relevant pas des points a) ou b), dont les émissions mensuelles moyennes de dioxyde de soufre ne dépassent pas 1.700 mg/Nm<sup>3</sup> pour une teneur en oxygène des gaz de fumée de 3% en volume à l'état sec;
- d) pour la combustion dans les raffineries, si la moyenne mensuelle des émissions de dioxyde de soufre calculée pour toutes les installations de combustion de la raffinerie, indépendamment du type ou de la combinaison de combustibles utilisés, à l'exclusion des installations qui relèvent des points a) et b), des turbines à gaz et des moteurs à gaz, ne dépassent pas 1.700 mg/Nm<sup>3</sup> pour une teneur en oxygène des gaz de fumée de 3% en volume à l'état sec.

3. A compter du 1<sup>er</sup> janvier 2016 et sous réserve d'une surveillance appropriée des émissions par l'Administration de l'environnement, le paragraphe 1<sup>er</sup> ne s'applique pas aux fiouls lourds utilisés:

- a) dans les installations de combustion relevant du chapitre III de la directive 2010/75/UE du Parlement européen et du Conseil du 24 novembre 2010 relative aux émissions industrielles (prévention et réduction intégrées de la pollution) (refonte), telle que publiée au Journal officiel de l'Union européenne n° L334/2010, qui respectent les valeurs limites d'émission de dioxyde de soufre fixées pour ces installations à l'annexe V de ladite directive ou, lorsque ces valeurs limites d'émission ne s'appliquent pas en vertu de ladite directive, dont les émissions mensuelles moyennes de dioxyde de soufre ne dépassent pas 1.700 mg/Nm<sup>3</sup> pour une teneur en oxygène des gaz de fumée de 3% en volume à l'état sec;
- b) dans les installations de combustion ne relevant pas du point a) dont les émissions mensuelles moyennes de dioxyde de soufre ne dépassent pas 1.700 mg/Nm<sup>3</sup> pour une teneur en oxygène des gaz de fumée de 3% en volume à l'état sec;
- c) pour la combustion dans les raffineries, si la moyenne mensuelle des émissions de dioxyde de soufre calculée pour toutes les installations de combustion de la raffinerie, indépendamment du type ou de la combinaison de combustibles utilisés, à l'exclusion des installations qui relèvent du point a), des turbines à gaz et des moteurs à gaz, ne dépassent pas 1.700 mg/Nm<sup>3</sup> pour une teneur en oxygène des gaz de fumée de 3% en volume à l'état sec.

Pour toute installation de combustion utilisant du fioul lourd dont la teneur en soufre est supérieure à celle visée au paragraphe 1<sup>er</sup>, l'autorisation d'exploitation délivrée au titre de la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés précise les limites d'émission prescrites.»

**Art. 8.** Le règlement est complété par un article 3bis formulé comme suit:

«**Art. 3bis. Teneur maximale en soufre des combustibles marins.**

Les combustibles marins dont la teneur en soufre dépasse 3,50% en masse ne peuvent pas être utilisés sur le territoire luxembourgeois, à l'exception de ceux destinés à l'approvisionnement des navires qui mettent en œuvre

des méthodes de réduction des émissions, conformément aux dispositions de l'article 4<sup>quater</sup>, fonctionnant en système fermé.»

**Art. 9.** L'article 4 du règlement est remplacé par le texte suivant:

«Les gas-oils dont la teneur en soufre dépasse 0,10% en masse ne peuvent pas être utilisés sur le territoire luxembourgeois.»

**Art. 10.** L'intitulé de l'article 4<sup>bis</sup> du règlement est remplacé par l'intitulé suivant:

**«Art. 4<sup>bis</sup>. Teneur maximale en soufre des combustibles marins utilisés dans les eaux territoriales, les zones économiques exclusives et les zones de prévention de la pollution des Etats membres, y compris les zones de contrôle des émissions de SO<sub>x</sub>, et par les navires à passagers assurant des services réguliers à destination ou en provenance de ports de l'Union européenne.»**

**Art. 11.** A l'article 4<sup>bis</sup> du règlement, le paragraphe 1<sup>er</sup> est remplacé par le texte suivant:

«1. Les combustibles marins ne peuvent pas être utilisés dans les parties des eaux territoriales, des zones économiques exclusives et des zones de prévention de la pollution d'un Etat membre de l'Union européenne qui relèvent des zones de contrôle des émissions de SO<sub>x</sub> si la teneur en soufre de ces combustibles, exprimée en pourcentage massique, dépasse:

- a) 1,00% jusqu'au 31 décembre 2014;
- b) 0,10% à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2015.

Le présent paragraphe s'applique à tous les navires battant pavillon luxembourgeois, y compris les navires dont le voyage a débuté en dehors de l'Union européenne.»

**Art. 12.** A l'article 4<sup>bis</sup> du règlement, un paragraphe 1<sup>bis</sup> est inséré:

«1<sup>bis</sup>. Les combustibles marins ne peuvent pas être utilisés dans les parties des eaux territoriales, des zones économiques exclusives et des zones de prévention de la pollution d'un Etat membre de l'Union européenne si la teneur en soufre de ces combustibles, exprimée en pourcentage massique, dépasse:

- a) 3,50% à compter du 18 juin 2014;
- b) 0,50% à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2020.

Le présent paragraphe s'applique à tous les navires battant pavillon luxembourgeois, y compris les navires dont le voyage a débuté en dehors de l'Union européenne, sans préjudice des paragraphes 1<sup>er</sup> et 4 du présent article et de l'article 4<sup>ter</sup>.»

**Art. 13.** A l'article 4<sup>bis</sup> du règlement, les paragraphes 3, 4, 5, 6 et 7 sont remplacés par le texte suivant:

«3. A partir de la date visée au paragraphe 2, point a), les combustibles marins ne peuvent pas être utilisés, à bord de navires battant pavillon luxembourgeois, dans les mers territoriales, les zones économiques exclusives et les zones de prévention de la pollution par les navires à passagers assurant des services réguliers à destination ou en provenance de ports de l'Union européenne, si leur teneur en soufre dépasse 1,50% en masse.

4. Les combustibles marins ne peuvent pas être utilisés dans les eaux territoriales, les zones économiques exclusives et les zones de prévention de la pollution qui ne font pas partie des zones de contrôle des émissions de SO<sub>x</sub> par des navires à passagers assurant des services réguliers à destination ou en provenance de ports de l'Union européenne si la teneur en soufre de ces combustibles dépasse 1,50% en masse jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 2020.

Le présent paragraphe s'applique à tous les navires battant pavillon luxembourgeois

5. Les livres de bord des navires doivent être correctement tenus, avec indication des opérations de changement de combustible.

5<sup>bis</sup>. La disponibilité de combustibles marins conformes au présent règlement doit être garantie. La Commission européenne est informée de la disponibilité de tels combustibles marins dans les ports et terminaux.

5<sup>ter</sup>. S'il est constaté qu'un navire ne satisfait pas aux normes applicables aux combustibles marins conformes au présent règlement, ce navire est tenu de:

- a) présenter un compte-rendu des mesures qu'il a prises dans le but de respecter les dispositions; et
- b) fournir la preuve qu'il a cherché à acheter du combustible marin conforme au présent règlement compte tenu de son plan de voyage et que, si ce combustible n'était pas disponible à l'endroit prévu, il a essayé de trouver d'autres sources de combustible marin et que, malgré tous les efforts qu'il a faits pour se procurer du combustible marin conforme au présent règlement, il n'y en avait pas à acheter.

Le navire n'est pas tenu de s'écarter de la route prévue ni de retarder indûment son voyage afin de satisfaire aux dispositions.

Si le navire fournit les renseignements indiqués au premier alinéa, l'autorité compétente du port concerné prend en compte toutes les circonstances pertinentes et les pièces justificatives présentées pour décider de la ligne d'action à adopter y compris ne prendre aucune mesure de contrôle.

Le navire notifie au Commissariat aux affaires maritimes et à l'autorité compétente du port de destination pertinent les cas où il ne peut pas acheter de combustible marin conforme au présent règlement.

6. En conformité avec la règle 18 de l'annexe VI de la convention MARPOL, s'appliquent les dispositions suivantes:
- tenu d'un registre public des fournisseurs locaux de combustible marin;
  - indication par le fournisseur de la teneur en soufre de tous les combustibles marins vendus sur le territoire national dans une note de livraison de soutes, accompagnée d'un échantillon scellé signé par le représentant du navire destinataire;
  - prise de mesures appropriées contre les fournisseurs de combustible marin qui s'avèrent avoir livré du combustible non conforme aux indications de la note de livraison de soutes;
  - prise de mesures correctives nécessaires pour rendre conforme le combustible marin qui s'est avéré ne pas satisfaire aux prescriptions.
7. Les diesels marins dont la teneur en soufre dépasse 1,50% en masse ne peuvent pas être mis sur le marché luxembourgeois.»

**Art. 14.** L'article 4<sup>ter</sup> du règlement est remplacé par le texte suivant:

**«Art. 4<sup>ter</sup>. Teneur maximale en soufre des combustibles marins utilisés par les navires à quai dans les ports de l'Union européenne.**

«1. Les navires battant pavillon luxembourgeois qui sont à quai dans les ports de l'Union européenne n'utilisent pas de combustibles marins dont la teneur en soufre dépasse 0,10% en masse, en laissant à l'équipage suffisamment de temps pour procéder à des changements de combustible dès que possible après l'arrivée à quai et le plus tard possible avant le départ.

L'heure à laquelle a été effectuée toute opération de changement de combustible est inscrite dans les livres de bord des navires.

2. Le paragraphe 1<sup>er</sup> ne s'applique pas:

- lorsque, selon les horaires publiés, les navires doivent rester à quai moins de deux heures;
- aux navires qui stoppent toutes les machines et utilisent le branchement électrique à quai lorsqu'ils sont à quai dans les ports.

3. Les gas-oils marins dont la teneur en soufre dépasse 0,10% en masse ne peuvent pas être mis sur le marché luxembourgeois.»

**Art. 15.** L'article 4<sup>quater</sup> est remplacé par le texte suivant:

**«Art. 4<sup>quater</sup>. Méthodes de réduction des émissions.**

1. Pour autant que l'Etat membre concerné l'autorise, les navires battant pavillon luxembourgeois qui se trouvent dans les ports, dans les eaux territoriales, les zones économiques exclusives et les zones de contrôle de la pollution de cet Etat membre sont habilités à recourir à des méthodes de réduction des émissions au lieu d'utiliser des combustibles marins répondant aux exigences énoncées aux articles 4<sup>bis</sup> et 4<sup>ter</sup>, sous réserve des paragraphes 2 et 3 du présent article.

2. Les navires qui ont recours aux méthodes de réduction des émissions visées au paragraphe 1<sup>er</sup> réalisent en permanence des réductions des émissions de dioxyde de soufre au moins équivalentes à celles qu'ils auraient obtenues en utilisant des combustibles marins répondant aux exigences énoncées aux articles 4<sup>bis</sup> et 4<sup>ter</sup>. Les valeurs d'émission équivalentes sont déterminées conformément à l'annexe I.

2<sup>bis</sup>. En guise de mesure alternative visant à réduire les émissions, l'utilisation, par les navires mouillant dans les ports, des systèmes de production électrique à quai, est encouragée.

3. Les méthodes de réduction des émissions visées au paragraphe 1<sup>er</sup> répondent aux critères spécifiés dans les instruments visés à l'annexe II.»

**Art. 16.** Le règlement est complété par un article 4<sup>quinquies</sup> formulé comme suit:

**«Art. 4<sup>quinquies</sup>. Essais des nouvelles méthodes de réduction des émissions.**

Le Commissaire du Gouvernement aux affaires maritimes peut approuver, le cas échéant en coopération avec d'autres Etats membres, des essais de méthodes de réduction des émissions à bord des navires battant leur pavillon ou dans les zones maritimes relevant de la juridiction du/des Etat(s) membre(s) concerné(s). Au cours de ces essais, l'utilisation de combustibles marins répondant aux exigences des articles 4<sup>bis</sup> et 4<sup>ter</sup> n'est pas obligatoire, à condition que toutes les conditions suivantes soient réunies:

- la Commission européenne et l'Etat du port concerné sont prévenus par écrit au moins six mois avant le début des essais;
- les autorisations concernant les essais n'ont pas une durée supérieure à dix-huit mois;
- tous les navires concernés installent des équipements inviolables pour la surveillance continue des émissions de gaz de cheminée et les utilisent tout au long de la période d'essai;
- tous les navires concernés obtiennent des réductions d'émissions qui sont au moins équivalentes à celles qui seraient obtenues en appliquant les valeurs limites de teneur en soufre des combustibles spécifiées dans le présent règlement;
- des systèmes adéquats de gestion des déchets sont mis en place pour tous les déchets produits par les méthodes de réduction des émissions tout au long de la période d'essai;
- les incidences sur le milieu marin, en particulier les écosystèmes dans les ports et estuaires clos, font l'objet d'une évaluation tout au long de la période d'essai; et

- g) le Commissariat aux affaires maritimes transmet l'intégralité des résultats à la Commission européenne et les rend publics dans les six mois suivant la fin des essais.»

**Art. 17.** L'article 5 du règlement est remplacé par le texte suivant:

**«Art. 5. Echantillonnage et analyse.**

1. L'échantillonnage débute à la date à laquelle la teneur maximale en soufre applicable du combustible entre en vigueur. Les prélèvements sont effectués périodiquement avec une fréquence et en quantités appropriées et selon des méthodes telles que les échantillons soient représentatifs du combustible examiné et, dans le cas du combustible marin, du combustible utilisé par les navires se trouvant dans les zones maritimes et dans les ports pertinents. Les échantillons sont analysés sans retard.

1bis. Les méthodes suivantes d'échantillonnage, d'analyse et d'inspection du combustible marin sont utilisées:

- a) inspections des livres de bord des navires et des notes de livraison de soutes; et, le cas échéant, les méthodes d'échantillonnage et d'analyse suivantes:
- b) échantillonnage du combustible marin destiné à être utilisé à bord, lors de sa livraison aux navires, conformément aux lignes directrices pour l'échantillonnage du fioul en vue de déterminer la conformité à l'annexe VI révisée de la convention MARPOL adoptées le 17 juillet 2009 par la résolution 182(59) du comité de protection du milieu marin de l'OMI, et analyse de sa teneur en soufre; ou
- c) échantillonnage et analyse de la teneur en soufre du combustible marin destiné à être utilisé à bord et contenu dans les citernes, lorsque cela est réalisable sur les plans technique et économique, et dans les échantillons de soute scellés à bord des navires.

2. La méthode de référence adoptée pour la détermination de la teneur en soufre est la méthode ISO 8754 (2003) ou PrEN ISO 14596 (2007).

Afin de déterminer si le combustible marin livré et utilisé à bord des navires respecte les valeurs limites de teneur en soufre énoncées aux articles 3bis, 4, 4bis et 4ter, la procédure de vérification du combustible applicable aux échantillons de fuel-oil établie à l'annexe VI, appendice VI, de la convention Marpol est utilisée.»

**Art. 18.** Le règlement est complété par une annexe I formulée comme suit:

**«ANNEXE I**

**VALEURS D'EMISSION EQUIVALENTES POUR LES METHODES DE REDUCTION DES EMISSIONS VISEES A L'ARTICLE 4QUATER, PARAGRAPHE 2**

Valeurs limites de teneur en soufre des combustibles marins visées aux articles 4bis et 4ter et dans les règles 14.1 et 14.4 de l'annexe VI de la convention MARPOL, et valeurs d'émission correspondantes visées à l'article 4quater, paragraphe 2:

Teneur en soufre du combustible marin (% m/m)	Rapport émissions de SO <sub>2</sub> (ppm)/émissions de CO <sub>2</sub> (% v/v)
3,50	151,7
1,50	65,0
1,00	43,3
0,50	21,7
0,10	4,3

Remarque:

- Les limites d'émission exprimées sous la forme d'un rapport ne s'appliquent que lors de l'utilisation de distillats de pétrole ou de fiouls résiduels.
- Dans des cas justifiés, lorsque la concentration de CO<sub>2</sub> se trouve réduite par l'unité d'épuration des gaz d'échappement, la concentration en CO<sub>2</sub> peut être mesurée à l'entrée de l'unité d'épuration des gaz d'échappement, pour autant que la justesse d'une telle méthodologie puisse être clairement démontrée.»

**Art. 19.** Le règlement est complété par une annexe II formulée comme suit:

«**ANNEXE II**

**CRITERES D'UTILISATION DES METHODES DE REDUCTION DES EMISSIONS  
VISEES A L'ARTICLE 4QUATER, PARAGRAPHE 3**

Les méthodes de réduction des émissions visées à l'article 4<sup>quater</sup> répondent au moins aux critères spécifiés dans les instruments ci-après, selon le cas:

Méthode de réduction des émissions	Critères d'utilisation
Mélange de combustible marin et de gaz d'évaporation	Décision 2010/769/UE de la Commission du 13 décembre 2010 établissant des critères pour l'utilisation, par les transporteurs de gaz naturel liquéfié, de méthodes techniques en remplacement de l'utilisation de combustibles marins à faible teneur en soufre remplissant les conditions de l'article 4 <sup>ter</sup> de la directive 1999/32/CE du Conseil concernant une réduction de la teneur en soufre de certains combustibles liquides, modifiée par la directive 2005/33/CE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la teneur en soufre des combustibles marins.
Systèmes d'épuration des gaz d'échappement	Résolution MEPC.184(59), adoptée le 17 juillet 2009 «L'eau de lavage issue des systèmes d'épuration des gaz d'échappement qui utilisent des produits chimiques, des additifs, des préparations et des produits chimiques créés sur place», visée au point 10.1.6.1 de la résolution MEPC.184(59), n'est pas rejetée en mer, y compris dans des ports et estuaires clos, s'il n'est pas démontré par l'exploitant du navire que ce rejet d'eau de lavage n'a aucune incidence négative notable et ne pose pas de risques pour la santé humaine et l'environnement. Si le produit chimique utilisé est de la soude caustique, il est suffisant que l'eau de lavage satisfasse aux critères énoncés dans la résolution MEPC.184(59) et que son pH ne soit pas supérieur à 8,0.
Biocarburants	Usage de biocarburants, tels que définis par la directive 2009/28/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative à la promotion de l'utilisation de l'énergie produite à partir de sources renouvelables conformes aux normes CEN et ISO pertinentes. Les mélanges de biocarburants et de combustibles marins sont conformes aux normes de teneur en soufre énoncées à l'article 3 <sup>bis</sup> , à l'article 4 <sup>bis</sup> , paragraphes 1 <sup>er</sup> , 1 <sup>er bis</sup> et 4, et à l'article 4 <sup>ter</sup> du présent règlement.»

**Art. 20.** Le présent règlement entre en vigueur le 18 juin 2014.

**Art. 21.** Notre Ministre délégué au Développement durable et aux Infrastructures, Notre Ministre de la Santé et Notre Ministre de l'Economie et du Commerce extérieur sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Mémorial.

Le Ministre délégué au Développement durable  
et aux Infrastructures,  
**Marco Schank**

Le Ministre de la Santé,  
**Mars Di Bartolomeo**

Le Ministre de l'Economie  
et du Commerce extérieur,  
**Etienne Schneider**

Palais de Luxembourg, le 18 octobre 2013.  
**Henri**



**Règlement grand-ducal du 21 février 2000 concernant la teneur  
en soufre de certains combustibles liquides,**

(Mém. A - 16 du 7 mars 2000, p. 491; Dir. 1999/32)

modifié par:

Règlement grand-ducal du 7 juillet 2003

(Mém. A - 100 du 18 juillet 2003, p. 2232; Dir. 98/70/CE et 2003/17/CE)

Règlement grand-ducal du 19 avril 2006

(Mém. A - 73 du 26 avril 2006, p. 1370; Dir. 2005/33/CE)

Règlement grand-ducal du 16 mars 2012

(Mém. A - 55 du 26 mars 2012, p. 626; Dir. 2011/63/UE)

Règlement grand-ducal du 18 octobre 2013.

(Mém. A - 190 du 4 novembre 2013, p. 3629; Dir. 2012/33/UE)

**Texte coordonné au 4 novembre 2013**

**Version applicable à partir du 18 juin 2014**

**Art. 1<sup>er</sup>. Objectifs et champ d'application.**

1. Le présent règlement a pour objet de réduire les émissions de dioxyde de soufre résultant de la combustion de certains types de combustibles liquides et de diminuer ainsi les effets néfastes de ces émissions sur l'homme et l'environnement.

(Règl. g.-d. du 19 avril 2006)

«2. Pour diminuer les émissions de dioxyde de soufre résultant de la combustion de certains combustibles liquides dérivés du pétrole, l'utilisation de ces combustibles sur le territoire luxembourgeois, dans les mers territoriales, les zones économiques exclusives et dans les zones de prévention de la pollution est subordonnée au respect d'une teneur maximale en soufre.

Toutefois, les valeurs limites de la teneur en soufre fixées par le présent règlement pour certains combustibles liquides dérivés du pétrole ne s'appliquent pas aux:

- a) combustibles destinés à être utilisés à des fins de recherche et d'essais;
- b) combustibles destinés à être traités avant la combustion définitive;
- c) combustibles destinés à être traités dans les raffineries;
- d) (...) (Abrogé par le règl. g.-d. du 18 octobre 2013)
- e) combustibles utilisés par les navires de guerre et autres navires affectés à des fins militaires. Toutefois, ces navires doivent être exploités d'une manière compatible avec le présent règlement, dans la mesure où cela est raisonnable et possible et en adoptant des mesures appropriées qui n'entravent pas les opérations ou les capacités opérationnelles de tels navires;
- f) utilisations de combustibles à bord d'un navire qui sont nécessaires pour assurer la sécurité d'un navire ou pour sauver des vies humaines en mer;
- g) utilisations de combustibles à bord d'un navire rendues nécessaires par une avarie survenue à ce navire ou à son équipement, à condition que toutes les précautions raisonnables soient prises après l'avarie pour empêcher ou réduire les émissions excédentaires et que des mesures soient adoptées dès que possible pour réparer l'avarie. Cette disposition ne s'applique pas si le propriétaire ou le capitaine a agi soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérement;»

(Règl. g.-d. du 18 octobre 2013)

«h) sans préjudice de l'article 3bis, combustibles utilisés à bord de navires qui emploient des méthodes de réduction des émissions conformément aux articles 4quater et 4quinquies.»

**Art. 2. «Définitions»<sup>(1)</sup>.**

Aux fins du présent règlement, on entend par:

(Règl. g.-d. du 18 octobre 2013)

«1) fiouls lourds:

- tout combustible liquide dérivé du pétrole, à l'exclusion des combustibles marins, classé sous les codes NC 2710 19 51 à 2710 19 68, 2710 20 31, 2710 20 35, 2710 20 39, ou
- tout combustible liquide dérivé du pétrole, autre que le gas-oil défini aux points 2) et 3), appartenant, du fait de ses limites de distillation, à la catégorie des fiouls lourds destinés à être utilisés comme combustibles et dont moins de 65% en volume (pertes comprises) distillent à 250 °C selon la méthode ASTM D86. Si la distillation ne

(1) Inséré par le règl. g.-d. du 18 octobre 2013.

peut pas être déterminée selon la méthode ASTM D86, le produit pétrolier est également classé dans la catégorie des fiouls lourds;

2) gas-oil:

- tout combustible liquide dérivé du pétrole, à l'exclusion des combustibles marins, classé sous les codes NC 2710 19 25, 2710 19 29, 2710 19 47, 2710 19 48, 2710 20 17 ou 2710 20 19, ou
- tout combustible liquide dérivé du pétrole, à l'exclusion des combustibles marins, dont moins de 65% en volume (pertes comprises) distillent à 250 °C et dont au moins 85% en volume (pertes comprises) distillent à 350 °C selon la méthode ASTM D86.

Les carburants diesel tels que définis à l'article 2, point 2 du règlement grand-ducal du 16 mars 2012 concernant la qualité de l'essence et des carburants diesel et l'utilisation durable des biocarburants et modifiant le règlement grand-ducal du 21 février 2000 concernant la teneur en soufre de certains combustibles liquides sont exclus de la présente définition. Les combustibles utilisés pour les engins mobiles non routiers et les tracteurs agricoles sont également exclus de la présente définition.»

(Règl. g.-d. du 16 mars 2012)

«3) combustible marin: tout combustible liquide dérivé du pétrole utilisé ou destiné à être utilisé à bord d'un bateau, y compris les combustibles définis par la norme ISO 8217. Cette définition inclut tout combustible liquide dérivé du pétrole utilisé à bord d'un bateau de navigation intérieure ou d'un bateau de plaisance, tel que défini par la réglementation applicable en la matière;»

(Règl. g.-d. du 18 octobre 2013)

«3bis) diesel marin, tout combustible marin correspondant à la définition de la qualité DMB dans le tableau I de la norme ISO 8217 exception faite de la référence à la teneur en soufre;

3ter) gas-oil marin, tout combustible marin correspondant à la définition des qualités DMX, DMA et DMZ dans le tableau I de la norme ISO 8217, exception faite de la référence à la teneur en soufre;»

(Règl. g.-d. du 19 avril 2006)

«3quater) convention MARPOL, la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le protocole de 1978;

3quinquies) annexe VI de la convention MARPOL, l'annexe intitulée «Règles relatives à la prévention de la pollution de l'atmosphère par les navires», qui a été ajoutée à la convention MARPOL par le protocole de 1997;

3sexies) zones de contrôle des émissions de SO<sub>x</sub>, les zones maritimes définies comme telles par l'OMI, au titre de l'annexe VI de la convention MARPOL;

3septies) navires à passagers, les navires transportant plus de douze passagers, un passager étant toute personne autre que:

- i) le capitaine et les membres de l'équipage ou une autre personne employée ou engagée à quelque titre que ce soit à bord d'un navire et à son service; et
- ii) un enfant âgé de moins d'un an;

3octies) services réguliers, une série de traversées effectuées par un navire à passagers de manière à assurer un trafic entre les mêmes ports, ou une série de voyages à destination et en provenance du même port sans escale:

- i) suivant un horaire publié; ou
- ii) avec une régularité ou une fréquence assimilable à un horaire;

3nonies) navire de guerre, un navire qui fait partie des forces armées d'un Etat et porte les marques extérieures distinctives des navires militaires de sa nationalité, qui est placé sous le commandement d'un officier de marines au service de cet Etat et inscrit sur la liste des officiers ou un document équivalent, et dont l'équipage est soumis aux règles de la discipline militaire;

3decies) navires à quai, les navires qui sont amarrés ou ancrés en sécurité dans un port de la Communauté lors des opérations de chargement et de déchargement ou d'une simple escale, y compris lorsqu'ils ne sont pas engagés dans des opérations de manutention des marchandises;

3undecies) (...) (abrogé par le règl. g.-d. du 16 mars 2012)

3duodecies) mise sur le marché, la fourniture ou la mise à la disposition de tiers, en un point quelconque des zones relevant de la juridiction des Etats membres, contre paiement ou à titre gratuit, de combustibles marins destinés à être utilisés à bord. Ne sont visées ni la fourniture ni la mise à disposition de combustibles marins destinés à être exportés dans les citernes à cargaison d'un navire;»

(Règl. g.-d. du 18 octobre 2013)

«3terdecies) méthode de réduction des émissions, toute installation ou tout matériel, dispositif ou appareil destinés à équiper un navire, ou toute autre procédure, tout combustible de substitution ou toute méthode de mise en conformité utilisés en remplacement de combustibles marins à faible teneur en soufre répondant aux exigences du présent règlement, qui soient vérifiables, quantifiables et applicables.»

4) méthode ASTM: les méthodes arrêtées par l'«American Society for Testing and Materials» dans les définitions et spécifications standards des produits lubrifiants et dérivés du pétrole (édition de 1976);

5) installation de combustion: tout dispositif technique dans lequel les combustibles sont oxydés afin d'utiliser la chaleur produite.

### **Art. 3. Teneur maximale en soufre des fiouls lourds.**

(Règl. g.-d. du 18 octobre 2013)

«1. Les fiouls lourds dont la teneur en soufre dépasse 1% en masse ne peuvent pas être utilisés sur le territoire luxembourgeois.

2. Jusqu'au 31 décembre 2015 et sous réserve d'une surveillance appropriée par l'Administration de l'environnement, le paragraphe 1<sup>er</sup> ne s'applique pas aux fiouls lourds utilisés:

- a) dans les installations de combustion relevant du règlement grand-ducal modifié du 9 mai 2003 portant application de la directive 2001/80/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2001 relative à la limitation des émissions de certains polluants dans l'atmosphère en provenance des grandes installations de combustion auxquelles s'applique l'article 5, paragraphes 1 ou 2 dudit règlement et qui respectent les valeurs limites d'émission de dioxyde de soufre fixées pour ces installations par ce même règlement;
- b) dans les installations de combustion existantes relevant du règlement précité, auxquelles s'applique un schéma national de réduction des émissions et dont les émissions mensuelles moyennes de dioxyde de soufre ne dépassent pas 1.700 mg/Nm<sup>3</sup> pour une teneur en oxygène des gaz de fumée de 3% en volume à l'état sec;
- c) dans les installations de combustion ne relevant pas des points a) ou b), dont les émissions mensuelles moyennes de dioxyde de soufre ne dépassent pas 1.700 mg/Nm<sup>3</sup> pour une teneur en oxygène des gaz de fumée de 3% en volume à l'état sec;
- d) pour la combustion dans les raffineries, si la moyenne mensuelle des émissions de dioxyde de soufre calculée pour toutes les installations de combustion de la raffinerie, indépendamment du type ou de la combinaison de combustibles utilisés, à l'exclusion des installations qui relèvent des points a) et b), des turbines à gaz et des moteurs à gaz, ne dépassent pas 1.700 mg/Nm<sup>3</sup> pour une teneur en oxygène des gaz de fumée de 3% en volume à l'état sec.

3. A compter du 1<sup>er</sup> janvier 2016 et sous réserve d'une surveillance appropriée des émissions par l'Administration de l'environnement, le paragraphe 1<sup>er</sup> ne s'applique pas aux fiouls lourds utilisés:

- a) dans les installations de combustion relevant du chapitre III de la directive 2010/75/UE du Parlement européen et du Conseil du 24 novembre 2010 relative aux émissions industrielles (prévention et réduction intégrées de la pollution) (refonte), telle que publiée au Journal officiel de l'Union européenne n° L334/2010, qui respectent les valeurs limites d'émission de dioxyde de soufre fixées pour ces installations à l'annexe V de ladite directive ou, lorsque ces valeurs limites d'émission ne s'appliquent pas en vertu de ladite directive, dont les émissions mensuelles moyennes de dioxyde de soufre ne dépassent pas 1.700 mg/Nm<sup>3</sup> pour une teneur en oxygène des gaz de fumée de 3% en volume à l'état sec;
- b) dans les installations de combustion ne relevant pas du point a) dont les émissions mensuelles moyennes de dioxyde de soufre ne dépassent pas 1.700 mg/Nm<sup>3</sup> pour une teneur en oxygène des gaz de fumée de 3% en volume à l'état sec;
- c) pour la combustion dans les raffineries, si la moyenne mensuelle des émissions de dioxyde de soufre calculée pour toutes les installations de combustion de la raffinerie, indépendamment du type ou de la combinaison de combustibles utilisés, à l'exclusion des installations qui relèvent du point a), des turbines à gaz et des moteurs à gaz, ne dépassent pas 1.700 mg/Nm<sup>3</sup> pour une teneur en oxygène des gaz de fumée de 3% en volume à l'état sec.

Pour toute installation de combustion utilisant du fioul lourd dont la teneur en soufre est supérieure à celle visée au paragraphe 1<sup>er</sup>, l'autorisation d'exploitation délivrée au titre de la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés précise les limites d'émission prescrites.»

(Règl. g.-d. du 18 octobre 2013)

### **«Article 3bis. Teneur maximale en soufre des combustibles marins.**

Les combustibles marins dont la teneur en soufre dépasse 3,50% en masse ne peuvent pas être utilisés sur le territoire luxembourgeois, à l'exception de ceux destinés à l'approvisionnement des navires qui mettent en œuvre des méthodes de réduction des émissions, conformément aux dispositions de l'article 4<sup>quater</sup>, fonctionnant en système fermé.»

### **Art. 4. Teneur maximale en soufre du gas-oil.**

(Règl. g.-d. du 18 octobre 2013)

«Les gas-oils dont la teneur en soufre dépasse 0,10% en masse ne peuvent pas être utilisés sur le territoire luxembourgeois.»

(Règl. g.-d. du 19 avril 2006)

**«Art. 4bis.» «Teneur maximale en soufre des combustibles marins utilisés dans les eaux territoriales, les zones économiques exclusives et les zones de prévention de la pollution des Etats membres, y compris les zones de contrôle des émissions de SO<sub>x</sub>, et par les navires à passagers assurant des services réguliers à destination ou en provenance de ports de l'Union européenne»<sup>(1)</sup>.**

(1) Intitulé modifié par le règl. g.-d. du 18 octobre 2013.

(Règl. g.-d. du 18 octobre 2013)

«1. Les combustibles marins ne peuvent pas être utilisés dans les parties des eaux territoriales, des zones économiques exclusives et des zones de prévention de la pollution d'un Etat membre de l'Union européenne qui relèvent des zones de contrôle des émissions de SO<sub>x</sub> si la teneur en soufre de ces combustibles, exprimée en pourcentage massique, dépasse:

- a) 1,00% jusqu'au 31 décembre 2014;
- b) 0,10% à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2015.

Le présent paragraphe s'applique à tous les navires battant pavillon luxembourgeois, y compris les navires dont le voyage a débuté en dehors de l'Union européenne.

1bis. Les combustibles marins ne peuvent pas être utilisés dans les parties des eaux territoriales, des zones économiques exclusives et des zones de prévention de la pollution d'un Etat membre de l'Union européenne si la teneur en soufre de ces combustibles, exprimée en pourcentage massique, dépasse:

- a) 3,50% à compter du 18 juin 2014;
- b) 0,50% à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2020.

Le présent paragraphe s'applique à tous les navires battant pavillon luxembourgeois, y compris les navires dont le voyage a débuté en dehors de l'Union européenne, sans préjudice des paragraphes 1<sup>er</sup> et 4 du présent article et de l'article 4ter.»

(Règl. g.-d. du 19 avril 2006)

«2. Les dispositions du paragraphe 1<sup>er</sup> s'appliquent aux dates suivantes:

- a) pour la zone de la mer Baltique visée dans la règle 14.3.a. de l'annexe VI de la Convention MARPOL: 11 août 2006;
- b) pour la mer du Nord:
  - 12 mois après l'entrée en vigueur de la désignation de l'OMI, conformément aux procédures établies; ou
  - 11 août 2007;
  - la date la plus précoce étant retenue,
- c) pour toutes les autres zones maritimes, y compris les ports, que l'OMI désigne ultérieurement comme étant des zones de contrôle des émissions de SO<sub>x</sub> conformément à la règle 14.3.b. de l'annexe VI de la Convention MARPOL: douze mois après l'entrée en vigueur de cette désignation.»

(Règl. g.-d. du 18 octobre 2013)

«3. A partir de la date visée au paragraphe 2, point a), les combustibles marins ne peuvent pas être utilisés, à bord de navires battant pavillon luxembourgeois, dans les mers territoriales, les zones économiques exclusives et les zones de prévention de la pollution par les navires à passagers assurant des services réguliers à destination ou en provenance de ports de l'Union européenne, si leur teneur en soufre dépasse 1,50% en masse.

4. Les combustibles marins ne peuvent pas être utilisés dans les eaux territoriales, les zones économiques exclusives et les zones de prévention de la pollution qui ne font pas partie des zones de contrôle des émissions de SO<sub>x</sub> par des navires à passagers assurant des services réguliers à destination ou en provenance de ports de l'Union européenne si la teneur en soufre de ces combustibles dépasse 1,50% en masse jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 2020.

Le présent paragraphe s'applique à tous les navires battant pavillon luxembourgeois.

5. Les livres de bord des navires doivent être correctement tenus, avec indication des opérations de changement de combustible.

5bis. La disponibilité de combustibles marins conformes au présent règlement doit être garantie. La Commission européenne est informée de la disponibilité de tels combustibles marins dans les ports et terminaux.

5ter. S'il est constaté qu'un navire ne satisfait pas aux normes applicables aux combustibles marins conformes au présent règlement, ce navire est tenu de:

- a) présenter un compte-rendu des mesures qu'il a prises dans le but de respecter les dispositions; et
- b) fournir la preuve qu'il a cherché à acheter du combustible marin conforme au présent règlement compte tenu de son plan de voyage et que, si ce combustible n'était pas disponible à l'endroit prévu, il a essayé de trouver d'autres sources de combustible marin et que, malgré tous les efforts qu'il a faits pour se procurer du combustible marin conforme au présent règlement, il n'y en avait pas à acheter.

Le navire n'est pas tenu de s'écarter de la route prévue ni de retarder indûment son voyage afin de satisfaire aux dispositions.

Si le navire fournit les renseignements indiqués au premier alinéa, l'autorité compétente du port concerné prend en compte toutes les circonstances pertinentes et les pièces justificatives présentées pour décider de la ligne d'action à adopter y compris ne prendre aucune mesure de contrôle.

Le navire notifie au Commissariat aux affaires maritimes et à l'autorité compétente du port de destination pertinent les cas où il ne peut pas acheter de combustible marin conforme au présent règlement.

6. En conformité avec la règle 18 de l'annexe VI de la convention MARPOL, s'appliquent les dispositions suivantes:

- a) tenue d'un registre public des fournisseurs locaux de combustible marin;

- b) indication par le fournisseur de la teneur en soufre de tous les combustibles marins vendus sur le territoire national dans une note de livraison de soutes, accompagnée d'un échantillon scellé signé par le représentant du navire destinataire;
- c) prise de mesures appropriées contre les fournisseurs de combustible marin qui s'avèrent avoir livré du combustible non conforme aux indications de la note de livraison de soutes;
- d) prise de mesures correctives nécessaires pour rendre conforme le combustible marin qui s'est avéré ne pas satisfaire aux prescriptions.

7. Les diesels marins dont la teneur en soufre dépasse 1,50% en masse ne peuvent pas être mis sur le marché luxembourgeois.

#### **Article 4ter. Teneur maximale en soufre des combustibles marins utilisés par les navires à quai dans les ports de l'Union européenne.**

1. Les navires battant pavillon luxembourgeois qui sont à quai dans les ports de l'Union européenne n'utilisent pas de combustibles marins dont la teneur en soufre dépasse 0,10% en masse, en laissant à l'équipage suffisamment de temps pour procéder à des changements de combustible dès que possible après l'arrivée à quai et le plus tard possible avant le départ.

L'heure à laquelle a été effectuée toute opération de changement de combustible est inscrite dans les livres de bord des navires.

2. Le paragraphe 1<sup>er</sup> ne s'applique pas:

- a) lorsque, selon les horaires publiés, les navires doivent rester à quai moins de deux heures;
- b) aux navires qui stoppent toutes les machines et utilisent le branchement électrique à quai lorsqu'ils sont à quai dans les ports.

3. Les gas-oils marins dont la teneur en soufre dépasse 0,10% en masse ne peuvent pas être mis sur le marché luxembourgeois.

#### **Art. 4quater. Méthodes de réduction des émissions**

1. Pour autant que l'Etat membre concerné l'autorise, les navires battant pavillon luxembourgeois qui se trouvent dans les ports, dans les eaux territoriales, les zones économiques exclusives et les zones de contrôle de la pollution de cet Etat membre sont habilités à recourir à des méthodes de réduction des émissions au lieu d'utiliser des combustibles marins répondant aux exigences énoncées aux articles 4bis et 4ter, sous réserve des paragraphes 2 et 3 du présent article.

2. Les navires qui ont recours aux méthodes de réduction des émissions visées au paragraphe 1<sup>er</sup> réalisent en permanence des réductions des émissions de dioxyde de soufre au moins équivalentes à celles qu'ils auraient obtenues en utilisant des combustibles marins répondant aux exigences énoncées aux articles 4bis et 4ter. Les valeurs d'émission équivalentes sont déterminées conformément à l'annexe I.

2bis. En guise de mesure alternative visant à réduire les émissions, l'utilisation, par les navires mouillant dans les ports, des systèmes de production électrique à quai, est encouragée.

3. Les méthodes de réduction des émissions visées au paragraphe 1<sup>er</sup> répondent aux critères spécifiés dans les instruments visés à l'annexe II.

#### **Art. 4quinquies. Essais des nouvelles méthodes de réduction des émissions.**

Le Commissaire du Gouvernement aux affaires maritimes peut approuver, le cas échéant en coopération avec d'autres Etats membres, des essais de méthodes de réduction des émissions à bord des navires battant leur pavillon ou dans les zones maritimes relevant de la juridiction du/des Etat(s) membre(s) concerné(s). Au cours de ces essais, l'utilisation de combustibles marins répondant aux exigences des articles 4bis et 4ter n'est pas obligatoire, à condition que toutes les conditions suivantes soient réunies:

- a) la Commission européenne et l'Etat du port concerné sont prévenus par écrit au moins six mois avant le début des essais;
- b) les autorisations concernant les essais n'ont pas une durée supérieure à dix-huit mois;
- c) tous les navires concernés installent des équipements inviolables pour la surveillance continue des émissions de gaz de cheminée et les utilisent tout au long de la période d'essai;
- d) tous les navires concernés obtiennent des réductions d'émissions qui sont au moins équivalentes à celles qui seraient obtenues en appliquant les valeurs limites de teneur en soufre des combustibles spécifiées dans le présent règlement;
- e) des systèmes adéquats de gestion des déchets sont mis en place pour tous les déchets produits par les méthodes de réduction des émissions tout au long de la période d'essai;
- f) les incidences sur le milieu marin, en particulier les écosystèmes dans les ports et estuaires clos, font l'objet d'une évaluation tout au long de la période d'essai; et
- g) le Commissariat aux affaires maritimes transmet l'intégralité des résultats à la Commission européenne et les rend publics dans les six mois suivant la fin des essais.

### Art. 5. Echantillonnage et analyse.

1. L'échantillonnage débute à la date à laquelle la teneur maximale en soufre applicable du combustible entre en vigueur. Les prélèvements sont effectués périodiquement avec une fréquence et en quantités appropriées et selon des méthodes telles que les échantillons soient représentatifs du combustible examiné et, dans le cas du combustible marin, du combustible utilisé par les navires se trouvant dans les zones maritimes et dans les ports pertinents. Les échantillons sont analysés sans retard.

1bis. Les méthodes suivantes d'échantillonnage, d'analyse et d'inspection du combustible marin sont utilisées:

- a) inspections des livres de bord des navires et des notes de livraison de soutes; et, le cas échéant, les méthodes d'échantillonnage et d'analyse suivantes:
- b) échantillonnage du combustible marin destiné à être utilisé à bord, lors de sa livraison aux navires, conformément aux lignes directrices pour l'échantillonnage du fioul en vue de déterminer la conformité à l'annexe VI révisée de la convention MARPOL adoptées le 17 juillet 2009 par la résolution 182(59) du comité de protection du milieu marin de l'OMI, et analyse de sa teneur en soufre; ou
- c) échantillonnage et analyse de la teneur en soufre du combustible marin destiné à être utilisé à bord et contenu dans les citernes, lorsque cela est réalisable sur les plans technique et économique, et dans les échantillons de soute scellés à bord des navires.»

2. La méthode de référence adoptée pour la détermination de la teneur en soufre est la méthode ISO 8754 (2003) ou PrEN ISO 14596 (2007).

Afin de déterminer si le combustible marin livré et utilisé à bord des navires respecte les valeurs limites de teneur en soufre énoncées aux articles 3bis, 4, 4bis et 4ter, la procédure de vérification du combustible applicable aux échantillons de fuel-oil établie à l'annexe VI, appendice VI, de la convention MARPOL est utilisée.»

### Art. 6. Dispositions abrogatoires.

Sont abrogés:

1) à compter de la date d'entrée en vigueur du présent règlement, le règlement grand-ducal modifié du 1<sup>er</sup> août 1988 relatif à la teneur en soufre des gas-oils.

2) à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2003, le règlement grand-ducal modifié du 23 décembre 1987 concernant la teneur en soufre des fuel-oils lourds.

### Art. 7. Entrée en vigueur.

Le présent règlement entrera en vigueur le jour de sa publication au Mémorial.

Toutefois les dispositions relatives aux fiouls lourds ne s'appliquent qu'à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2003.

### Art. 8. Exécution.

Notre Ministre de l'Environnement, Notre Ministre des Classes Moyennes, du Tourisme et du Logement, Notre Ministre de la Justice, Notre Ministre de l'Economie, Notre Ministre des Transports et Notre Ministre de la Santé et de la Sécurité sociale sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Mémorial.

(Règl. g.-d. du 18 octobre 2013)

## «ANNEXE I

### VALEURS D'EMISSION EQUIVALENTES POUR LES METHODES DE REDUCTION DES EMISSIONS VISEES A L'ARTICLE 4QUATER, PARAGRAPHE 2

Valeurs limites de teneur en soufre des combustibles marins visées aux articles 4bis et 4ter et dans les règles 14.1 et 14.4 de l'annexe VI de la convention MARPOL, et valeurs d'émission correspondantes visées à l'article 4quater, paragraphe 2:

Teneur en soufre du combustible marin (% m/m)	Rapport émissions de SO <sub>2</sub> (ppm)/émissions de CO <sub>2</sub> (% v/v)
3,50	151,7
1,50	65,0
1,00	43,3
0,50	21,7
0,10	4,3

Remarque:

- Les limites d'émission exprimées sous la forme d'un rapport ne s'appliquent que lors de l'utilisation de distillats de pétrole ou de fiouls résiduels.
- Dans des cas justifiés, lorsque la concentration de CO<sub>2</sub> se trouve réduite par l'unité d'épuration des gaz d'échappement, la concentration en CO<sub>2</sub> peut être mesurée à l'entrée de l'unité d'épuration des gaz d'échappement, pour autant que la justesse d'une telle méthodologie puisse être clairement démontrée.

## ANNEXE II

### CRITERES D'UTILISATION DES METHODES DE REDUCTION DES EMISSIONS VISEES A L'ARTICLE 4QUATER, PARAGRAPHE 3

Les méthodes de réduction des émissions visées à l'article 4<sup>quater</sup> répondent au moins aux critères spécifiés dans les instruments ci-après, selon le cas:

Méthode de réduction des émissions	Critères d'utilisation
Mélange de combustible marin et de gaz d'évaporation	Décision 2010/769/UE de la Commission du 13 décembre 2010 établissant des critères pour l'utilisation, par les transporteurs de gaz naturel liquéfié, de méthodes techniques en remplacement de l'utilisation de combustibles marins à faible teneur en soufre remplissant les conditions de l'article 4 <sup>ter</sup> de la directive 1999/32/CE du Conseil concernant une réduction de la teneur en soufre de certains combustibles liquides, modifiée par la directive 2005/33/CE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la teneur en soufre des combustibles marins.
Systèmes d'épuration des gaz d'échappement	Résolution MEPC.184(59), adoptée le 17 juillet 2009 «L'eau de lavage issue des systèmes d'épuration des gaz d'échappement qui utilisent des produits chimiques, des additifs, des préparations et des produits chimiques créés sur place», visée au point 10.1.6.1 de la résolution MEPC.184(59), n'est pas rejetée en mer, y compris dans des ports et estuaires clos, s'il n'est pas démontré par l'exploitant du navire que ce rejet d'eau de lavage n'a aucune incidence négative notable et ne pose pas de risques pour la santé humaine et l'environnement. Si le produit chimique utilisé est de la soude caustique, il est suffisant que l'eau de lavage satisfasse aux critères énoncés dans la résolution MEPC.184(59) et que son pH ne soit pas supérieur à 8,0.
Biocarburants	Usage de biocarburants, tels que définis par la directive 2009/28/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative à la promotion de l'utilisation de l'énergie produite à partir de sources renouvelables conformes aux normes CEN et ISO pertinentes. Les mélanges de biocarburants et de combustibles marins sont conformes aux normes de teneur en soufre énoncées à l'article 3 <sup>bis</sup> , à l'article 4 <sup>bis</sup> , paragraphes 1 <sup>er</sup> , 1 <sup>er bis</sup> et 4, et à l'article 4 <sup>ter</sup> du présent règlement.»