

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



**MEMORIAL**  
Amtsblatt  
des Großherzogtums  
Luxemburg

---

**RECUEIL DE LEGISLATION**

---

**A — N° 130**

**22 juin 2011**

---

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

Règlement grand-ducal du 17 juin 2011 concernant la participation du Luxembourg à la Force Internationale d'Assistance à la Sécurité en Afghanistan (FIAS) sous l'égide des Nations Unies dans le cadre de la Brigade franco-allemande .....	page <b>1890</b>
Règlement grand-ducal du 17 juin 2011 modifiant le règlement grand-ducal modifié du 5 décembre 2007 précisant les conditions d'agrément et d'exercice des entreprises de réassurance .....	<b>1890</b>
Règlement grand-ducal du 17 juin 2011 relatif à la promotion de véhicules de transport routier propres et économes en énergie.....	<b>1891</b>

---

**Règlement grand-ducal du 17 juin 2011 concernant la participation du Luxembourg à la Force Internationale d'Assistance à la Sécurité en Afghanistan (FIAS) sous l'égide des Nations Unies dans le cadre de la Brigade franco-allemande.**

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

Vu la loi modifiée du 27 juillet 1992 relative à la participation du Grand-Duché de Luxembourg à des opérations pour le maintien de la paix (OMP) dans le cadre d'organisations internationales;

Vu la décision du Gouvernement en Conseil du 23 mars 2011 et après consultation le 28 février 2011 de la Commission des Affaires étrangères et européennes, de la Défense, de la Coopération et de l'Immigration de la Chambre des Députés;

Notre Conseil d'Etat entendu;

De l'avis de la Conférence des présidents de la Chambre des Députés;

Sur le rapport de Notre Ministre des Affaires étrangères et de Notre Ministre de la Défense et après délibération du Gouvernement en Conseil;

Arrêtons:

**Art. 1<sup>er</sup>.** Le Luxembourg participera, pour une durée de 6 mois et dans le cadre de la Brigade franco-allemande, à la mission de maintien de la paix de la Force Internationale d'Assistance à la Sécurité en Afghanistan (ISAF) sous l'égide des Nations Unies pendant la période de juin 2011 à février 2012.

**Art. 2.** La contribution luxembourgeoise comprend un officier de l'Armée luxembourgeoise.

**Art. 3.** Le membre de l'Armée luxembourgeoise participant à la mission en question est désigné par le Ministre de la Défense sur proposition du Chef d'Etat-Major de l'Armée.

**Art. 4.** La mission du membre de l'Armée luxembourgeoise consiste à remplir une fonction d'état-major au sein d'un «Operational Mentor and Liaison Team» (OMLT) de brigade opérant dans la zone de responsabilité du commandement régional nord de la FIAS.

**Art. 5.** Pour la durée de sa mission, le membre de l'Armée luxembourgeoise est placé sous l'autorité hiérarchique du chef d'état-major de la Brigade franco-allemande.

**Art. 6.** Le membre de l'Armée luxembourgeoise a droit à l'indemnité mensuelle spéciale non imposable et non pensionnable, prévue à l'article 9 de la loi modifiée du 27 juillet 1992 relative aux opérations pour le maintien de la paix.

**Art. 7.** Les autorités hiérarchiques peuvent accorder en cours de mission un congé au membre de l'Armée luxembourgeoise. Ce congé n'est pas déductible de son congé annuel de récréation. Le membre de l'Armée luxembourgeoise peut, sur décision du ministre compétent, bénéficier d'un congé spécial de fin de mission d'un maximum de 5 jours.

**Art. 8.** Le membre de l'Armée luxembourgeoise a le droit de retourner au pays une fois pendant la durée de la mission pour autant que les opérations le permettent. Les frais de transport sont à charge de l'Etat. L'indemnité mensuelle spéciale n'est pas due pendant le séjour au pays.

**Art. 9.** Notre Ministre des Affaires étrangères et Notre Ministre de la Défense sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Mémorial.

*Le Ministre des Affaires étrangères,*  
**Jean Asselborn**

Palais de Luxembourg, le 17 juin 2011.  
**Henri**

*Le Ministre de la Défense,*  
**Jean-Marie Halsdorf**

Doc. parl. 6269; sess. ord. 2010-2011.

**Règlement grand-ducal du 17 juin 2011 modifiant le règlement grand-ducal modifié du 5 décembre 2007 précisant les conditions d'agrément et d'exercice des entreprises de réassurance.**

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

Vu la loi modifiée du 6 décembre 1991 sur le secteur des assurances;

Vu l'avis de la Chambre de commerce;

Notre Conseil d'Etat entendu;

Sur le rapport de Notre Ministre des Finances et après délibération du gouvernement en Conseil;

Arrêtons:

**Art. 1<sup>er</sup>.** Le règlement grand-ducal modifié du 5 décembre 2007 précisant les conditions d'agrément et d'exercice des entreprises de réassurance, est modifié comme suit:

**1. L'intitulé «Chapitre 1<sup>er</sup> – De l'agrément, du plan d'activités» est remplacé par l'intitulé «Chapitre 1<sup>er</sup> – De l'agrément, du plan d'activités et de la communication des conditions de réassurance et des tarifs».**

**2. A la suite de l'article 3 est inséré un nouvel article 3-1 libellé comme suit:**

**«Article 3-1**

Le Commissariat ne peut pas exiger l'approbation préalable ou la communication systématique des conditions générales et particulières des contrats, des tarifs, des formulaires et autres imprimés que l'entreprise de réassurance a l'intention d'utiliser dans ses relations avec les cédantes ou rétrocedantes.»

**3. L'article 13 paragraphe 4 est remplacé par le texte qui suit:**

«4. Le taux technique est égal au taux de rendement des emprunts obligataires d'Etat à long terme dans la devise dans laquelle les comptes annuels de l'entreprise de réassurance sont établis. Annuellement, le Commissariat aux assurances publie une liste des taux techniques applicables dans les différentes devises en conformité avec les critères énoncés ci-dessus.»

**Art. 2.** Notre Ministre des Finances est chargé de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Mémorial.

Le Ministre des Finances,  
**Luc Frieden**

Palais de Luxembourg, le 17 juin 2011.  
**Henri**

**Règlement grand-ducal du 17 juin 2011 relatif à la promotion de véhicules de transport routier propres et économes en énergie.**

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

Vu la loi modifiée du 25 juin 2009 sur les marchés publics;

Vu la directive 2009/33/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative à la promotion de véhicules de transport routier propres et économes en énergie;

Vu l'avis de la Chambre de commerce;

L'avis de la Chambre de métiers ayant été demandé;

Notre Conseil d'Etat entendu;

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

Arrêtons:

**Art 1<sup>er</sup>.** Le présent règlement grand-ducal s'applique aux contrats d'achat de véhicules de transport routier par:

- a) des pouvoirs adjudicateurs ou des entités adjudicatrices, dans la mesure où ils sont soumis à l'obligation d'appliquer les procédures de passation de marché prévues par les livres II ou III de la loi du 25 juin 2009 sur les marchés publics
- b) des opérateurs pour l'exécution d'obligations de service public dans le cadre d'un contrat de service public, au sens du règlement (CE) n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, qui excède les seuils fixés par les livres II ou III de la loi du 25 juin 2009 sur les marchés publics.

**Art 2.** Aux fins du présent règlement grand-ducal, on entend par: «véhicule de transport routier», un véhicule appartenant à l'une des catégories de véhicules figurant dans le tableau 3 de l'annexe.

Le présent règlement grand-ducal ne s'applique pas aux contrats d'achat des véhicules de transport routier suivants:

- a) les véhicules conçus et construits pour être utilisés principalement sur les chantiers de construction, dans les carrières ou les installations portuaires ou aéroportuaires;
- b) les véhicules conçus et construits pour être utilisés par les forces armées, la protection civile, les services de lutte contre l'incendie et les services responsables du maintien de l'ordre; et
- c) les machines mobiles.

**Art. 3. (1)** Tous les pouvoirs adjudicateurs, toutes les entités adjudicatrices et tous les opérateurs visés à l'article 1<sup>er</sup> tiennent compte, lorsqu'ils achètent des véhicules de transport routier, des incidences énergétique et environnementale de ces véhicules pendant toute leur durée de vie, conformément au paragraphe 2, et appliquent au moins une des options prévues au paragraphe 3.

(2) Les incidences énergétiques et environnementales, liées à l'utilisation d'un véhicule, à prendre en compte comprennent, au minimum, les suivantes:

- a) la consommation d'énergie;
- b) les émissions de CO<sub>2</sub>; et
- c) les émissions de NO<sub>x</sub>, de HCNM et de particules.

Outre les incidences énergétiques et environnementales liées à l'utilisation des véhicules visées au premier alinéa, les pouvoirs adjudicateurs, les entités adjudicatrices et les opérateurs peuvent également tenir compte d'autres incidences environnementales.

(3) Les exigences prévues aux paragraphes 1 et 2 sont satisfaites en recourant aux options suivantes:

a) en fixant des spécifications techniques relatives aux performances énergétiques et environnementales dans les documents établis pour l'achat de véhicules de transport routier pour chacune des incidences considérées, ainsi que pour toute incidence environnementale supplémentaire;

ou

b) en intégrant les incidences énergétique et environnementale dans la décision d'achat, sachant que:

- lors d'une procédure de passation de marché, ces incidences sont utilisées comme critères d'attribution, et
- lorsque ces incidences sont traduites en valeur monétaire aux fins de leur prise en compte dans la décision d'achat, la méthodologie prévue à l'article 4 est utilisée.

**Art. 4.** (1) Aux fins de l'article 3, paragraphe 3, point b), second tiret, les coûts, pour toute la durée de vie d'un véhicule, de la consommation d'énergie, ainsi que des émissions de CO<sub>2</sub> et des émissions de polluants, figurant dans le tableau 2 de l'annexe, qui sont liés à l'utilisation des véhicules faisant l'objet d'un achat, sont traduits en valeur monétaire et calculés selon la méthodologie exposée aux points suivants:

a) Le coût de la consommation d'énergie lié à l'utilisation d'un véhicule pour toute sa durée de vie est calculé selon la méthodologie suivante:

- la consommation de carburant par kilomètre d'un véhicule, établie conformément au paragraphe 2, est calculée en unités de consommation d'énergie par kilomètre, que ce calcul soit direct, comme dans le cas des voitures électriques, ou non. Lorsque la consommation de carburant est donnée dans une unité différente, elle est convertie en consommation d'énergie par kilomètre au moyen des coefficients de conversion figurant dans le tableau 1 de l'annexe, qui présente les teneurs énergétiques des différents carburants,
- le calcul utilise une seule valeur monétaire par unité d'énergie. Cette valeur est égale à la plus basse des deux valeurs entre le coût de l'unité d'énergie de l'essence et du diesel avant imposition, lorsqu'ils sont utilisés comme carburants pour les transports,
- le coût de la consommation d'énergie lié à l'utilisation d'un véhicule pour toute sa durée de vie est calculé en multipliant le kilométrage total – en tenant compte, le cas échéant, du kilométrage déjà réalisé – défini au paragraphe 3 par la consommation d'énergie par kilomètre définie au premier tiret du présent point, puis par le coût par unité d'énergie défini au deuxième tiret du présent point.

b) Le coût correspondant aux émissions de CO<sub>2</sub> lié à l'utilisation d'un véhicule pour toute sa durée de vie est calculé en multipliant le kilométrage total – en tenant compte, le cas échéant, du kilométrage déjà réalisé – défini au paragraphe 3 par les émissions de CO<sub>2</sub> en kilogrammes par kilomètre définies au paragraphe 2, puis par le coût par kilogramme pris dans la fourchette figurant au tableau 2 de l'annexe.

c) Le coût correspondant aux émissions de polluants lié à l'utilisation d'un véhicule pour toute sa durée de vie, qui figure dans le tableau 2 de l'annexe, est calculé en additionnant, pour toute la durée de vie du véhicule, les coûts liés à l'utilisation de celui-ci correspondant aux émissions de NO<sub>x</sub>, de HCNM et de particules. Le coût lié à l'utilisation d'un véhicule, pour toute la durée de vie de celui-ci, correspondant à chaque polluant est calculé en multipliant le kilométrage total – en tenant compte, le cas échéant, du kilométrage déjà réalisé – défini au paragraphe 3 par les émissions en grammes par kilomètre définies au paragraphe 2, puis par le coût respectif par gramme. Il convient d'utiliser à cette fin les valeurs communautaires moyennes qui figurent dans le tableau 2 de l'annexe.

Les pouvoirs adjudicateurs, les entités adjudicatrices et les opérateurs visés à l'article 3 peuvent appliquer des coûts plus élevés, à condition que ces coûts ne soient pas supérieurs aux valeurs correspondantes figurant dans le tableau 2 de l'annexe multipliées par un facteur deux.

(2) La consommation de carburant, ainsi que les émissions de CO<sub>2</sub> et les émissions de polluant par kilomètre liées à l'utilisation d'un véhicule, figurant dans le tableau 2 de l'annexe, sont fondées sur les procédures d'essai communautaires normalisées, en ce qui concerne les véhicules pour lesquels de telles procédures d'essai sont définies dans la législation communautaire en matière de réception par type. Pour les véhicules qui ne sont pas couverts par une procédure d'essai communautaire normalisée, la comparabilité des différentes offres est assurée au moyen de procédures d'essai largement reconnues, ou des résultats d'essais réalisés pour l'autorité publique, ou des informations fournies par le constructeur.

(3) Sauf indication contraire, il convient d'utiliser, pour le kilométrage parcouru par un véhicule pendant toute sa durée de vie, le chiffre figurant dans le tableau 3 de l'annexe.

**Art. 5.** Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures et Notre Ministre de la Justice sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent règlement grand-ducal qui sera publié au Mémorial.

Le Ministre du Développement durable et  
des Infrastructures,  
**Claude Wiseler**

Palais de Luxembourg, le 17 juin 2011.  
**Henri**

Le Ministre de la Justice,  
**François Biltgen**

**ANNEXE****Données servant au calcul des coûts liés à l'utilisation des véhicules de transport routier pour toute leur durée de vie**

Tableau 1: Teneur énergétique des carburants

Carburant	Teneur énergétique
Diesel	36 MJ/litre
Essence	32 MJ/litre
Gaz naturel/Biogaz	33-38 MJ/Nm <sup>3</sup>
Gaz de pétrole liquéfié (GPL)	24 MJ/litre
Ethanol	21 MJ/litre
Biodiesel	33 MJ/litre
Emulsions	32 MJ/litre
Hydrogène	11 MJ/Nm <sup>3</sup>

Tableau 2: Coûts des émissions dans le transport routier (prix 2007)

CO <sub>2</sub>	NO <sub>x</sub>	HCNM	Particules
0,03-0,04 EUR/kg	0,0044 EUR/g	0,001 EUR/g	0,087 EUR/g

Tableau 3: Kilométrage total des véhicules de transport routier

Catégorie de véhicules (catégories M et N telles que définies par la directive 2007/46/CE)	Kilométrage total
Voitures particulières (M <sub>1</sub> )	200 000 km
Véhicules utilitaires légers (N <sub>1</sub> )	250 000 km
Poids lourds (N <sub>2</sub> , N <sub>3</sub> )	1 000 000 km
Autobus (M <sub>2</sub> , M <sub>3</sub> )	800 000 km