



ISSN 0005-8777

# Bulletin Benelux

Année 2015

Numéro 5

Date de publication 1/12/2015

## Décisions

3

**DECISION** du Comité de Ministres Benelux portant nomination d'un juge suppléant à la Cour de Justice Benelux – M (2015) 11 3

**DECISION** du Comité de Ministres Benelux relative à des essais effectués avec des ensembles de camions plus longs et plus lourds qui impliquent le franchissement d'une frontière intra-Benelux – M (2015) 15 4

## Recommandations

12

**RECOMMANDATION** du Comité de Ministres Benelux relative à la coopération concernant le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs – M (2015) 10 12

**RECOMMANDATION** du Comité de Ministres Benelux relative aux restrictions territoriales de l'offre dans le Benelux – M (2015) 14 15

**RECOMMANDATION** du Comité de Ministres Benelux définissant des critères déterminant à quel moment le papier valorisé cesse d'être un déchet – M (2015) 16 18

## Autres informations

28

**DECLARATION COMMUNE** Sommet Benelux 2015 – Un plan d'action Benelux pour l'emploi et la croissance – 29/04/2015 28

## Décisions

### **DECISION du Comité de Ministres Benelux portant nomination d'un juge suppléant à la Cour de Justice Benelux – M (2015) 11**

Le Comité de Ministres Benelux,

Vu l'article 3, alinéas 1 à 3, du Traité relatif à l'institution et au statut d'une Cour de Justice Benelux, signé à Bruxelles le 31 mars 1965, tel qu'il a été modifié par le Protocole signé à Bruxelles le 23 novembre 1984,

Considérant que le Comité de Ministres a donné acte le 22 juin 2015 de la démission, avec effet au 1<sup>er</sup> septembre 2015, de monsieur L. Van Hoogenbemt de ses fonctions de juge suppléant à la Cour de Justice Benelux,

Sur la proposition du Ministre belge de la Justice,

A pris la décision suivante:

#### **Article 1<sup>er</sup>**

Monsieur A. Smetryns, conseiller à la Cour de Cassation, est nommé juge suppléant à la Cour de Justice Benelux.

#### **Article 2**

La présente Décision entre en vigueur le jour de la signature.

Fait à Bruxelles, le 4 novembre 2015.

Le Président du Comité de Ministres,

D. REYNDERS

**DECISION du Comité de Ministres Benelux relative à des essais effectués avec des ensembles de camions plus longs et plus lourds qui impliquent le franchissement d'une frontière intra-Benelux – M (2015) 15**

Le Comité de Ministres Benelux,

Vu l'article 6, alinéa 2, sous a), du Traité instituant l'Union Benelux, en combinaison avec les objectifs et priorités de l'Union Benelux, tels que visés à l'article 2 et à l'article 3, alinéa 2, sous a), dudit Traité,

Vu l'article premier, sous b), du Protocole du 29 avril 1969 relatif à la suppression des contrôles et formalités aux frontières intérieures du Benelux et à la suppression des entraves à la libre circulation,

Vu la décision M (89) 7 du Comité de Ministres de l'Union économique Benelux concernant les dimensions et les masses des véhicules utilitaires et des voitures automobiles qui seront autorisés à circuler en trafic international sur le territoire d'un pays du Benelux, ainsi que la décision M (2014) 5 du Comité de Ministres Benelux relative au transport transfrontalier de conteneurs de maximum 45 pieds sur le territoire des pays du Benelux,

Considérant que pour pouvoir tirer bénéfice du progrès technique, un pays du Benelux peut autoriser, s'il le souhaite, que des véhicules ou ensembles de véhicules intégrant de nouvelles technologies ou de nouveaux concepts, selon des normes qui s'écartent de celles fixées par la directive 96/53/CE, puissent effectuer certaines opérations de transport local pendant une période d'essai,

Considérant que cette possibilité, telle que visée à l'article 4, paragraphe 5, de la directive 96/53/CE ne peut avoir, pour les pays du Benelux, vu leur étendue géographique, une valeur ajoutée comparable à celle pour leurs pays voisins que si une frontière intra-Benelux est franchie dans le cadre d'un tel essai,

Considérant que dans le cadre de l'élaboration de la directive (UE) 2015/719, la Commission européenne a déclaré que, conformément à ses orientations antérieures en la matière, de telles opérations de transport avec les véhicules ou ensembles de véhicules concernés n'affectent pas de façon notable la concurrence internationale lorsque l'utilisation transfrontalière de ces véhicules ou ensembles de véhicules se limite à deux Etats membres où l'infrastructure existante et les prescriptions relatives à la sécurité routière permettent une telle utilisation,

Considérant qu'il est indiqué de fixer un encadrement au niveau de l'Union Benelux pour les essais avec des ensembles de camions plus longs et plus lourds en sorte que l'Union Benelux se trouve en avance sur l'Union européenne et que l'article 350 du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne permet au besoin de supprimer une frontière intra-Benelux entre deux pays du Benelux désireux d'autoriser un essai commun,

Tenant compte du fait que le Grand-Duché de Luxembourg n'entend pas autoriser la circulation d'ensembles de camions plus longs et plus lourds sur son territoire,

A pris la décision suivante :

## Article premier

Au sens de la présente décision, on entend par :

- a) « Directive 96/53/CE »: la directive 96/53/CE du Conseil du 25 juillet 1996 fixant, pour certains véhicules routiers circulant dans la Communauté, les dimensions maximales autorisées en trafic national et international et les poids maximaux autorisés en trafic international ;
- b) « Ensembles de camions plus longs et plus lourds »: véhicules ou ensembles de véhicules intégrant de nouvelles technologies ou de nouveaux concepts qui ne peuvent satisfaire à une ou plusieurs exigences de la directive 96/53/CE;
- c) « Autorité compétente »: conformément à la réglementation interne et à l'organisation administrative interne, l'autorité compétente de la Région flamande de Belgique, l'autorité compétente de la Région wallonne de Belgique, l'autorité compétente de la Région de Bruxelles-Capitale de Belgique, l'autorité compétente de l'État fédéral de Belgique, l'autorité compétente du Grand-Duché de Luxembourg ou l'autorité compétente du Royaume des Pays-Bas.

## Article 2

1. L'autorisation visée à l'article 4, paragraphe 5, de la directive 96/53/CE qui permet à des ensembles de camions plus longs et plus lourds, d'effectuer certaines opérations de transport local pendant une période d'essai est accordée au sein des pays du Benelux qui le souhaitent par l'autorité ou les autorités compétentes concernées pour le territoire concerné.

2. Si l'autorisation visée à l'alinéa 1<sup>er</sup> est accordée par deux ou plusieurs autorités compétentes issues d'un pays du Benelux différent, les ensembles de camions plus longs et plus lourds peuvent effectuer, le cas échéant, des opérations de transport transfrontalier entre ces deux pays du Benelux, à condition que :

- a) la longueur totale des véhicules ou ensembles de véhicules ne dépasse pas 25,25 mètres et le poids total 60 tonnes,
- b) une telle opération de transport transfrontalier se limite au territoire pour lequel les autorisations ont été accordées, soit effectuée pendant la période couverte simultanément par toutes les autorisations et se déroule dans le respect de toutes les autres conditions fixées dans les autorisations, et
- c) chaque autorité compétente concernée y ait consenti expressément.

Les présentes dispositions s'appliquent sans préjudice des possibilités dont les pays du Benelux disposent en vertu de l'article 4, paragraphe 5, de la directive 96/53/CE.

### Article 3

1. Si une autorisation est accordée au sens de l'article 2, alinéa 1<sup>er</sup>, de la présente décision, chaque pays du Benelux concerné en informe la Commission européenne conformément à l'article 4, paragraphe 5, de la directive 96/53/CE.
2. Les pays du Benelux concernés par la présente décision informent le Secrétaire général de l'Union Benelux de toute notification adressée à la Commission européenne, telle que visée à l'alinéa 1<sup>er</sup> ci-dessus. Le Secrétaire général de l'Union Benelux la communique ensuite aux autres pays du Benelux.
3. Le résultat d'une expérience telle que visée à l'article 2, alinéa 2, de la présente décision est examiné, le cas échéant, au sein du Comité de direction Benelux « Communications et transports ».

### Article 4

1. La présente décision complète les dispositions de la décision M (89) 7 concernant les dimensions et les masses des véhicules utilitaires et des voitures automobiles qui seront autorisés à circuler en trafic international sur le territoire d'un pays du Benelux.
2. La présente décision ne fait pas obstacle à l'application :
  - a) de la décision M (89) 7 du Comité de Ministres de l'Union économique Benelux concernant les dimensions et les masses des véhicules utilitaires et des voitures automobiles qui seront autorisés à circuler en trafic international sur le territoire d'un pays du Benelux, pour autant que ses dispositions ne soient pas incompatibles avec la présente décision, et
  - b) de la décision M (2014) 5 du Comité de Ministres Benelux relative au transport transfrontalier de conteneurs de maximum 45 pieds sur le territoire des pays du Benelux.

## Article 5

1. La présente décision entre en vigueur le jour de sa signature.
2. Les pays du Benelux qui souhaitent autoriser la circulation d'ensembles de camions plus longs et plus lourds sur leur territoire mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer aux dispositions de la présente décision.
3. Lorsque les pays du Benelux adoptent les dispositions visées à l'alinéa 2, celles-ci contiennent une référence à la présente décision ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle.

Fait à Bruxelles, le 16 novembre 2015.

Le président du Comité de Ministres,

D. REYNDERS

## **Exposé des motifs commun concernant la décision M (2015) 15 du Comité de Ministres Benelux relative à des essais effectués avec des ensembles de camions plus longs et plus lourds qui impliquent le franchissement d'une frontière intra-Benelux**

### **1. Généralités**

La présente décision traite de la possibilité d'opérations de transport effectuées par des ensembles de véhicules (camions) plus longs et plus lourds (ci-après : VLL) sur le territoire des pays du Benelux qui y consentent avec franchissement d'une frontière intra-Benelux. Vu l'opposition de principe du Grand-Duché de Luxembourg à la circulation d'ensembles de VLL sur son territoire, il s'agit plus particulièrement d'un encadrement permettant la mise en place d'expériences transfrontalières avec des VLL entre le Royaume de Belgique et le Royaume des Pays-Bas.

Un pays du Benelux ou, s'agissant de la Belgique, une Région n'aura en aucun cas l'obligation d'admettre des VLL sur son territoire si ce n'est pas souhaité. Cet encadrement reste donc sans préjudice du libre choix des pays du Benelux ou des Régions, en fonction de leurs propres intérêts, d'admettre ou non des essais avec des VLL. Ainsi, le Grand-Duché de Luxembourg – ainsi qu'il en a fait la demande formelle lors de l'élaboration de la présente décision – pourra, aussi longtemps qu'il le souhaite, continuer à s'opposer à des essais avec des VLL pour des raisons relatives à la protection des infrastructures ou pour toute autre raison.

Les prescriptions existantes de l'UE portant également sur ces questions ont donné lieu à une certaine polémique en ce qui concerne le caractère admissible d'opérations de transport transfrontalières – et donc pas uniquement nationales – avec des VLL. Les pays du Benelux de même que le secteur privé sont cependant d'avis que la zone grise qui en résulte n'apporte pas la sécurité juridique nécessaire pour autoriser officiellement des essais de transport transfrontalier avec des VLL ou investir effectivement dans ces transports. La présente décision est destinée pour remédier à cette situation.

### **2. Incidence de l'acquis de l'UE**

La présente décision porte sur des questions également réglées par la directive 96/53/CE du Conseil du 25 juillet 1996 fixant, pour certains véhicules routiers circulant dans la Communauté, les dimensions maximales autorisées en trafic national et international et les poids maximaux autorisés en trafic international (*JO L 235 du 17.9.1996, p. 59*). La présente décision adopte dès lors la terminologie de cette directive.

Selon l'article 4, paragraphe 5, de la directive 96/53/CE, les États membres peuvent autoriser que des véhicules ou des ensembles de véhicules avec des dimensions ou poids non conformes participent à des expériences consistant en certaines opérations de transport local.

L'article 4, paragraphe 5, de la directive 96/53/CE offre sûrement certaines possibilités aux États membres concernant certaines opérations de transport avec des VLL sans franchissement d'une frontière. Par contre, cette disposition est beaucoup moins claire sur le point de savoir si elle offre aussi, sous conditions, des possibilités d'effectuer un tel transport avec franchissement d'une frontière.



Partant de l'article 350 du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, la frontière entre deux pays du Benelux est au fond supprimée par l'effet de la présente décision à l'égard de l'article 4, paragraphe 5, de la directive 96/53/CE, afin de pouvoir donner à ces dispositions un contenu judiciaire pour l'Union Benelux. En effet, l'étendue géographique des pays du Benelux (et des Régions de Belgique compétentes en la matière) ne permet pas à un pays du Benelux de tirer bénéfice individuellement des possibilités offertes selon des modalités comparables à celles dans les pays limitrophes du Benelux<sup>1</sup>.

### 3. Incidence de l'acquis Benelux

Conformément à l'article 3, alinéa 2, du Traité instituant l'Union Benelux, l'achèvement du marché intérieur Benelux et la réalisation de l'Union économique Benelux, incluant la coopération en matière de transport, font partie des priorités de l'Union Benelux.

Les présentes règles relatives au transport effectué par des VLL pendant une période d'essai sur le territoire de deux pays du Benelux complètent des règles antérieures Benelux, en particulier celles fixées dans la décision M (89) 7 concernant les dimensions et les masses des véhicules utilitaires et des voitures automobiles qui seront autorisés à circuler en trafic international sur le territoire d'un pays du Benelux et dans la décision M (2014) 5 relative au transport transfrontalier de conteneurs de maximum 45 pieds sur le territoire des pays du Benelux. Etant donné que ces règles antérieures sont en principe des règles juridiques communes que la Cour de Justice Benelux est habilitée à interpréter en vertu du Deuxième Protocole conclu en exécution de l'article 1<sup>er</sup>, alinéa 2, du Traité relatif à l'institution et au statut d'une Cour de Justice Benelux, la Cour de Justice Benelux est également compétente en principe à l'égard de la présente décision<sup>2</sup>, à condition de respecter les exigences de publication applicables<sup>3</sup>.

### 4. Commentaire des articles

#### **Article premier**

Cet article contient les définitions applicables.

Il est à noter que la notion « directive 96/53/CE » porte à présent sur la directive telle que modifiée par la directive (UE) 2015/719 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2015 (*JO L 115 du 26.5.2015, p. 1*).

---

<sup>1</sup> Voyez par exemple l'expérience en cours à l'échelle nationale en Allemagne à laquelle participent présentement une quarantaine d'entreprises avec une centaine de véhicules plus longs sur un réseau routier d'environ 10.000 kilomètres. Aucun pays du Benelux ne peut réaliser seul une étude à la même échelle.

<sup>2</sup> Voyez l'article 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, 8<sup>o</sup>, du Deuxième Protocole. La décision M (62) 7 relative aux poids et dimensions des véhicules utilitaires admis dans la circulation intra-Benelux, ainsi que sa modification par la décision M (67) 17, ont été désignées comme règles juridiques communes par l'article 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, 3<sup>o</sup>, du Deuxième Protocole. La décision M (62) 7 a été modifiée plusieurs fois par la suite et finalement remplacée par la décision M (87) 11. La décision M (87) 11 a été remplacée à son tour par la décision M (89) 7, que la présente décision vise à compléter. Il incombe néanmoins à la Cour de Justice Benelux de décider dans les affaires dont elle est saisie si la présente décision est effectivement une règle juridique commune pour l'interprétation de laquelle elle est compétente.

<sup>3</sup> Voyez l'article 1<sup>er</sup>, alinéa 2, du Deuxième Protocole en liaison avec l'article 1<sup>er</sup> du Protocole relatif à la publication au Bulletin Benelux de certaines règles juridiques communes pour l'interprétation desquelles la Cour de Justice Benelux est compétente.

## Article 2

Cet article procure la sécurité juridique requise quant à la possibilité d'une expérience *transfrontalière* avec des VLL entre deux pays du Benelux ou entre un pays du Benelux et une ou plusieurs Régions de Belgique. Vu la définition des VLL reprise à l'article 1<sup>er</sup> de la présente décision, il s'agit uniquement d'expériences transfrontalières avec des véhicules ou ensembles de véhicules intégrant de nouvelles technologies ou de nouveaux concepts, tels que visés à l'article 4, paragraphe 5, de la directive 96/53/CE. Chaque pays est bien entendu tenu d'en informer la Commission européenne en vertu de l'article 4, paragraphe 5, de la directive 96/53/CE (voyez dans ce contexte l'article 3 de la présente décision).

Il est exclu qu'une telle expérience transfrontalière s'étende au territoire d'un pays du Benelux ou d'une Région qui ne souhaite pas autoriser des VLL ou ne souhaite pas participer à une expérience transfrontalière. Qui plus est, lorsqu'un pays ou une Région autorise une expérience sur son propre territoire, cela n'implique pas automatiquement que ce pays ou cette région accepte une expérience transfrontalière avec un pays limitrophe. Cela nécessite toujours un consentement explicite. Il a également été tenu compte de la longueur maximale et du poids maximal fixés dans certaines exigences nationales existantes concernant les VLL, qui ne sont pas affectées.

L'article 4, paragraphe 5, de la directive 96/53/CE laisse cependant une certaine marge d'interprétation au sujet de la question de savoir si la notion « certaines opérations de transport local » peut couvrir aussi un transport transfrontalier local. La Commission européenne a indiqué en 2012 qu'une expérience locale mais transfrontalière serait possible. Dans le cadre de l'élaboration de la directive (UE) 2015/719, la Commission européenne a déclaré que l'article 4 de la directive 96/53/CE permet à ses yeux que des VLL puissent être utilisés entre deux Etats membres lorsque l'infrastructure existante et le contexte de la sécurité routière permettent une telle utilisation. C'est pourquoi il n'est pas porté atteinte aux possibilités dont un pays du Benelux pourrait éventuellement disposer en vertu de l'article 4 de la directive 96/53/CE pour organiser par exemple une expérience transfrontalière avec un pays voisin qui n'appartient pas au Benelux.

## Article 3

Comme on l'a déjà indiqué, cette décision ne dispense pas les pays du Benelux concernés de leurs obligations de notification à la Commission européenne lorsqu'ils prennent des mesures au titre de l'article 4, paragraphe 5, de la directive 96/53/CE. Ceci est confirmé expressément. Il est certain que l'Union Benelux ne substitue pas à cet effet aux pays du Benelux pris individuellement.

Il est toutefois demandé aux pays du Benelux concernés de porter les applications éventuelles de l'article 4, paragraphe 5, de la directive 96/53/CE à la connaissance du Secrétariat général Benelux qui en informera ensuite les autres pays du Benelux. On obtiendra ainsi une vue claire sur les cas dans lesquels l'article 2, alinéa 2, de la présente décision pourrait s'appliquer. Ceci peut être utile aussi en prévision de la coopération additionnelle éventuelle, p.ex. en vue de l'adoption commune ou coordonnée des cadres légaux nécessaires aux expériences avec des VLL.

En outre, les expériences éventuelles entre deux pays du Benelux ont pour objet de permettre aux pays ou aux Régions concernés de se faire une opinion sérieuse, grâce au résultat d'une expérience transfrontalière, sur la valeur ajoutée de l'utilisation transfrontalière de VLL. Vu la pertinence éventuelle de tels résultats pour un pays ou une Région qui n'a pas participé à une telle expérience, il est prévu que le résultat d'une expérience éventuelle sera examiné au Comité de direction Benelux « Communications et transports ».

#### Article 4

En ce qui concerne l'incidence de l'acquis Benelux, nous renvoyons au commentaire déjà donné plus haut. Par ailleurs, cet article a pour objet en particulier de garantir en tout cas – donc aussi à défaut d'application de l'article 2, alinéa 2, de la présente décision – au moins le poids maximal autorisé tel que prévu à l'article 3 de ladite décision M (89) 7 (à savoir 44 tonnes) dans le transport intra-Benelux. Ceci vaut par analogie pour l'interdiction d'entraver le transport transfrontalier de conteneurs de 45 pieds, conformément à la décision M (2014) 5. C'est opportun d'autant plus que les deux exigences impliquent par elles-mêmes une certaine dérogation à la directive 96/53/CE.

#### Article 5

Cet article règle l'entrée en vigueur et la mise en œuvre de la décision.

En Belgique, la directive 96/53/CE a été transposée par l'arrêté royal du 15 décembre 1998 modifiant l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles, leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité<sup>4</sup>, et par l'arrêté royal du 26 février 2003 modifiant l'arrêté royal du 26 février 1981 portant exécution des directives des Communautés européennes relatives à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques, des tracteurs agricoles ou forestiers à roues, leurs éléments ainsi que leurs accessoires de sécurité<sup>5</sup>. Aux Pays-Bas, la directive 96/53/CE a été transposée par l'acte intitulé « *Besluit van 18 januari 1999, houdende wijziging van het Voertuigreglement* »<sup>6</sup>. Au Grand-Duché de Luxembourg, la directive 96/53/CE a été transposée par le règlement grand-ducal du 10 février 1999 modifiant l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques<sup>7</sup>.

Selon toute probabilité, la mise en œuvre de la présente décision dans l'ordre juridique interne des pays du Benelux qui souhaitent autoriser la circulation d'ensembles de camions plus longs et plus lourds sur leur territoire ne nécessitera pas forcément une adaptation des actes juridiques susmentionnés. Cependant, des actes juridiques supplémentaires ou des exemptions seront nécessaires au cas où un pays ou une Région souhaiterait entamer une nouvelle expérience transfrontalière avec des VLL sur son territoire ou sur une partie de celui-ci.

Si la décision est mise en œuvre ou si elle a déjà été mise en œuvre au moyen de la législation ou réglementation existante, il conviendrait de le communiquer dans le journal officiel du pays du Benelux concerné (*Staatsblad* ou *Staatscourant* néerlandais, *Moniteur belge* ou *Mémorial luxembourgeois*).

---

<sup>4</sup> Moniteur belge, 24.12.1998.

<sup>5</sup> Moniteur belge, 12.03.2003.

<sup>6</sup> *Staatsblad* 1999, n° 28.

<sup>7</sup> Mémorial A n° 14 du 25.02.1999.

## Recommandations

### **RECOMMANDATION du Comité de Ministres Benelux relative à la coopération concernant le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs – M (2015) 10**

Le Comité de Ministres Benelux,

Vu l'article 6, alinéa 2, sous g), du Traité instituant l'Union Benelux,

Considérant que la directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil du 22 octobre 2014 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs<sup>1</sup> fixe un cadre commun et des exigences minimales pour le déploiement d'un réseau continu d'infrastructures pour les carburants alternatifs, y compris les points de recharge pour les véhicules électriques et les points de ravitaillement en gaz naturel et en hydrogène, afin de limiter autant que possible la dépendance des transports à l'égard du pétrole, et de stimuler la mobilité durable,

Considérant que l'article 3, paragraphe 4, de la directive précitée requiert qu'au besoin, les États membres coopèrent, au moyen de consultations ou de cadres d'action conjoints, pour veiller à la cohérence et à la coordination des mesures nécessaires à la réalisation des objectifs de ladite directive,

Considérant qu'il est souhaitable de créer un cadre en vue d'une telle coopération au sein du Benelux,

Recommande :

#### **Article premier**

1. Il est demandé aux pays Benelux d'échanger les connaissances et les bonnes pratiques concernant le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs sur leur territoire conformément à la directive 2014/94/UE et d'œuvrer, par voie de consultations, au raccordement de leurs infrastructures respectives au sein du réseau central du réseau transeuropéen de transport (RTE-T).

2. La coopération visée à l'alinéa 1<sup>er</sup> intervient avant le moment où les pays Benelux notifient à la Commission européenne en 2016 leurs cadres d'action nationaux conformément à l'article 3, paragraphe 7, de la directive 2014/94/UE, ainsi que chaque fois avant l'expiration des échéances fixées par cette directive pour le déploiement de l'infrastructure en 2020, 2025 et 2030.

---

<sup>1</sup> JO L 307 du 28.10.2014, p. 1.

3. Lors de la coopération visée à l'alinéa 1<sup>er</sup>, une attention particulière est en outre portée notamment aux sujets suivants :

- a) Aspects transfrontaliers du déploiement de l'infrastructure et la coopération transfrontalière éventuelle dans ce domaine ;
- b) Initiatives éventuelles dans les pays Benelux, si applicables, concernant l'octroi de concessions pour l'infrastructure pour carburants alternatifs, en vue d'un développement coordonné des infrastructures durables, notamment dans les tronçons transfrontaliers et les goulets d'étranglement transfrontaliers, conformément au règlement (UE) n° 1315/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport et abrogeant la décision n° 661/2010/UE<sup>2</sup> et au règlement (UE) n° 1316/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 établissant le mécanisme pour l'interconnexion en Europe, modifiant le règlement (UE) n° 913/2010 et abrogeant les règlements (CE) n° 680/2007 et (CE) n° 67/2010<sup>3</sup>;
- c) L'interopérabilité et l'échange d'informations entre systèmes et avec le citoyen, également en cas d'itinéraires transfrontaliers.

## Article 2

1. Aux fins de la coopération visée à l'article 1<sup>er</sup>, les autorités compétentes de chacun des pays Benelux se réunissent au sein du groupe de travail « Transport alternatif – Transport électrique » (VE-TER-AV-EV), tel que visé à l'article 12, sous b), du Traité instituant l'Union Benelux, ayant dans ses attributions la promotion de la mobilité électrique et alternative.

Les travaux du groupe de travail VE-TER-AV-EV susmentionné sont axés sur la coopération concernant l'approvisionnement en électricité (y compris l'alimentation électrique à quai), l'approvisionnement en gaz naturel (sous forme de gaz naturel comprimé – GNC ; sous forme de gaz naturel liquéfié – GNL) et l'approvisionnement en hydrogène.

2. Le groupe de travail VE-TER-AV-EV susmentionné fait rapport au Conseil Benelux, composé en fonction de la répartition interne des compétences dans les pays Benelux pour le déploiement de l'infrastructure visée dans la directive 2014/94/UE.

3. Le Conseil Benelux fait, si nécessaire, des propositions utiles au Comité de Ministres Benelux.

---

<sup>2</sup> JO L 348 du 20.12.2013, p. 1.

<sup>3</sup> JO L 348 du 20.12.2013, p. 129.

### **Article 3**

La présente recommandation entre en vigueur le jour de sa signature.

Fait à Bruxelles, le 19 octobre 2015

Le président du Comité de Ministres,

D. REYNDERS

## **RECOMMANDATION du Comité de Ministres Benelux relative aux restrictions territoriales de l'offre dans le Benelux – M (2015) 14**

Le Comité de Ministres Benelux,

Vu l'article 6, alinéa 2, sous g), du Traité instituant l'Union Benelux, en corrélation avec l'article 2, alinéa 2, sous a), du même Traité,

Considérant que l'achèvement du marché intérieur européen constitue un élément essentiel de l'intégration dans le cadre de l'Union européenne, auquel les pays Benelux attachent une importance prioritaire, comme l'ont confirmé les chefs de gouvernement des pays Benelux réunis le 29 avril 2015,

Considérant que les chefs de gouvernement des pays Benelux ont en outre exprimé, le 29 avril 2015, leur volonté de renforcer la coopération relative au marché intérieur dans le cadre de l'Union Benelux et en particulier dans le domaine du commerce de détail, y compris en ce qui concerne les restrictions territoriales de l'offre sur ce marché,

Considérant que les restrictions territoriales de l'offre dans la chaîne d'approvisionnement des marchés de détail peuvent constituer une barrière à l'efficacité de ces marchés et des obstacles à leur intégration au niveau de l'Union européenne, et des sources de surcoûts pour les entreprises et les consommateurs, par des niveaux de prix plus élevés et des limitations de l'offre de produits et de services,

Considérant que les restrictions territoriales injustifiées de l'offre constituent des exigences discriminatoires fondées sur la nationalité ou le lieu de résidence du destinataire d'un bien ou service et qu'elles érigent ainsi des barrières supplémentaires à la fourniture transfrontalière de marchandises et entravent potentiellement la concurrence dans la chaîne d'approvisionnement des marchés de détail, au détriment des consommateurs et entreprises au sein du Benelux,

Considérant qu'à l'heure actuelle, des initiatives concrètes n'ont pas encore été prises au niveau européen en réponse aux questions des pays Benelux et d'une multitude des acteurs des secteurs concernés en matière de restrictions territoriales de l'offre éventuellement injustifiées dans la chaîne d'approvisionnement des marchés de détail,

Considérant qu'une multitude des acteurs du secteur du commerce de détail indiquent que la coopération Benelux pourrait éventuellement offrir une solution à cet égard, dans l'attente de possibles initiatives au niveau européen,

Considérant que des études dont celles des observatoires des prix du Royaume de Belgique et du Grand-Duché de Luxembourg, et de la Banque centrale européenne attestent d'importants écarts de prix entre les pays Benelux et avec certains pays voisins, et que les effets frontaliers des restrictions territoriales de l'offre sur la chaîne d'approvisionnement des marchés de détail pourraient influencer le niveau des prix,

Recommande :

## Article premier

1. En matière de restrictions territoriales de l'offre, en vue de promouvoir des conditions d'approvisionnement équitables sur le marché intérieur pour les consommateurs et les entreprises au sein du Benelux, les pays Benelux tendent à une coopération plus étroite afin de réaliser une analyse claire de la problématique dans la chaîne d'approvisionnement des marchés de détail dans les pays Benelux et de dégager, le cas échéant, des pistes de solutions aux problèmes identifiés.

2. Dans le cadre de l'alinéa 1<sup>er</sup> ci-dessus, en particulier les points suivants sont examinés conjointement en matière de restrictions territoriales de l'offre :

- La nature et l'ampleur des restrictions territoriales de l'offre ainsi que leurs conséquences pour la chaîne d'approvisionnement des marchés de détail des pays Benelux et, le cas échéant, les éventuelles pistes de solutions ;
- La compatibilité des restrictions territoriales de l'offre avec les principes de la libre circulation des biens et services et les règles de concurrence dans la mesure où ces restrictions affectent les consommateurs et entreprises au sein du Benelux, par exemple en cas de restriction du commerce parallèle ;
- La nécessité et les possibilités de supprimer, dans le cadre de l'Union Benelux, les entraves intra-Benelux qui pourraient en résulter sur le marché d'approvisionnement ;
- La nécessité et les possibilités pour les parties prenantes de communiquer de manière informelle et confidentielle aux instances existantes dans chaque pays Benelux des informations relatives à des restrictions territoriales de l'offre supposées injustifiées ;
- La nécessité, les possibilités et les moyens de transmission d'informations pour le secteur privé, en collaboration avec les organisations représentatives des professionnels et des consommateurs concernées.

3. Les gouvernements, les administrations et les autorités de contrôle concernés des pays Benelux sont invités à :

- a) Se concerter régulièrement dans le cadre de la mise en œuvre de la présente recommandation et d'en faire rapport au Conseil Benelux, notamment sur la suite à donner à la coopération visée à l'alinéa 1<sup>er</sup> ;
- b) Examiner si, et le cas échéant de quelle manière, d'éventuelles prochaines études pertinentes pourraient être davantage coordonnées afin que leurs résultats puissent être mieux comparés ;
- c) Concernant les restrictions territoriales de l'offre, dans la mesure où celles-ci entravent le bon fonctionnement du marché intérieur, intervenir conjointement, si possible, dans les discussions pertinentes au sein des institutions de l'Union européenne.



## Article 2

Le Secrétariat général Benelux est invité à :

- a) Faciliter et soutenir la concertation visée à l'article 1<sup>er</sup>, alinéa 3, sous a) ;
- b) Coordonner et soutenir la coordination d'éventuelles études prochaines visée à l'article 1<sup>er</sup>, alinéa 3, sous b), et, si cela s'avère souhaitable, formuler des propositions pour lancer de nouvelles initiatives de recherche au niveau Benelux ;
- c) Le cas échéant, à la suite de la mise en œuvre des dispositions de l'article 1<sup>er</sup>, alinéa 2, sous d), jouer un rôle de facilitateur, à l'échelle Benelux, dans la collecte et la structuration d'éventuelles informations communiquées au niveau national et dans l'éventuelle collaboration entre les instances nationales concernées ;
- d) Appuyer l'échange d'informations et de points de vue entre les pays Benelux concernant les restrictions territoriales de l'offre, en vue de la mise en œuvre des dispositions de l'article 1<sup>er</sup>, alinéa 3, sous c).

## Article 3

La présente recommandation entre en vigueur le jour de sa signature.

Fait à Bruxelles, le 30 novembre 2015.

Le président du Comité de Ministres,

K. PEETERS

**RECOMMANDATION du Comité de Ministres Benelux définissant des critères déterminant à quel moment le papier valorisé cesse d'être un déchet – M (2015) 16**

Le Comité de Ministres Benelux,

Vu l'article 6, alinéa 2, sous g), du Traité instituant l'Union Benelux, en corrélation avec l'article 2, alinéa 2, sous a) et b), dudit Traité,

Considérant que l'article 6, paragraphe 1<sup>er</sup>, de la directive 2008/98/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 novembre 2008 relative aux déchets et abrogeant certaines directives<sup>1</sup> permet de cesser de considérer certaines substances comme des déchets sous certaines conditions,

Considérant qu'aucune mesure n'a encore été arrêtée au niveau de l'UE conformément à l'article 6, paragraphe 2, de la directive 2008/98/CE susvisée pour la détermination de critères spécifiques de fin de vie de déchets pour le papier valorisé,

Considérant qu'en pareil cas, il incombe aux Etats membres de décider au cas par cas, conformément à l'article 6, paragraphe 4, de la directive 2008/98/CE si les déchets concernés ont cessé d'être des déchets,

Considérant que dans le cadre de la révision de la directive 2009/98/CE et d'autres directives relatives aux déchets et de l'évaluation ex post concomitante de cinq directives relatives aux flux de déchets<sup>2</sup>, la Commission européenne a également souligné l'importance de l'utilisation de déchets recyclés comme une source de ressources,

Considérant qu'il est souhaitable de faire converger les critères applicables au sein du Benelux concernant la fin de vie des déchets pour le papier valorisé, à l'exclusion du papier composé de matériaux multiples, spécifiquement pour les déchets concernés,

Considérant que cette convergence favorise la création d'un marché intérieur uniforme pour le matériau concerné qui, par le biais de l'application de critères équivalents, reçoit le statut de ressource sur le territoire de chacun des pays Benelux et ce, en garantissant un niveau élevé de protection de l'environnement,

Considérant qu'il est souhaitable d'associer également d'autres Etats membres de l'Union européenne ou leurs entités fédérées et en particulier la Rhénanie du Nord-Westphalie à la politique coordonnée envisagée, et de poursuivre une coopération et coordination avec les pays limitrophes du Benelux,

Recommande :

---

<sup>1</sup> JO L 312 du 22.11.2008, p. 3.

<sup>2</sup> Voyez en particulier COM/2014/397 final et SWD/2014/209 final.

### **Article premier. Objet**

La présente recommandation établit les critères déterminant à quel moment le papier valorisé devant être utilisé comme fibre de papier pour la fabrication du papier cesse d'être un déchet.

### **Article 2. Définitions**

1. Les définitions figurant dans la directive 2008/98/CE s'appliquent aux fins de la présente recommandation.

2. Sans préjudice des dispositions de l'alinéa 1<sup>er</sup>, on entend aux fins de la présente recommandation par :

- a) « autorité compétente » : toute autorité d'un pays du Benelux qui, en vertu de la répartition interne des compétences au niveau national ou régional, est responsable de la gestion des déchets, de même que, le cas échéant, une agence dépendant de l'autorité précitée ;
- b) « papier valorisé » : le papier et le carton issu de la valorisation des déchets ;
- c) « destinataire » : la personne physique ou morale qui reçoit le papier valorisé pour être utilisé comme fibre de papier pour la fabrication de papier ;
- d) « producteur » : la personne physique ou morale qui transfère du papier valorisé ayant cessé d'être un déchet à un destinataire ;
- e) « importateur » : toute personne physique ou morale établie dans l'Union européenne qui introduit dans un pays Benelux ou dans une partie de ce pays, du papier valorisé ayant cessé d'être un déchet ;
- f) « fournisseur » : celui qui livre à l'importateur des déchets pouvant être utilisés en tant qu'intrants dans l'opération de valorisation ;
- g) « personnel compétent » : le personnel qui, de par son expérience ou sa formation, est compétent pour examiner et évaluer les propriétés du papier valorisé ;
- h) « inspection visuelle » : l'inspection de la totalité du papier valorisé en recourant au sens de la vue ou à tout matériel non spécialisé ;
- i) « expédition » : un lot de papier valorisé destiné à être remis par un producteur à un destinataire et qui peut être contenu dans une ou plusieurs unités de transport, par exemple des conteneurs.

### **Article 3. Critères relatifs au papier valorisé**

Les autorités compétentes des pays du Benelux sont invitées à ne plus considérer le papier valorisé comme un déchet lorsque, au moment de son transfert du producteur à un destinataire, la totalité des conditions suivantes sont remplies :

- a) le papier issu de l'opération de valorisation satisfait aux critères établis dans la section 1 de l'annexe I de la présente recommandation ;
- b) les déchets utilisés en tant qu'intrants dans l'opération de valorisation satisfont aux critères établis dans la section 2 de l'annexe I de la présente recommandation ;
- c) les déchets utilisés en tant qu'intrants dans l'opération de valorisation ont été traités conformément aux critères établis dans la section 3 de l'annexe I de la présente recommandation ;
- d) le producteur ou l'importateur satisfait aux exigences établies dans l'article 4 et l'annexe III de la présente recommandation ;
- e) le papier valorisé est transféré directement au destinataire pour être utilisé comme fibre de papier pour la fabrication de papier sans avoir encore à subir un traitement supplémentaire autre que les pratiques industrielles courantes dans la production du papier.

### **Article 4. Contrôle de conformité**

1. Le producteur applique un système de gestion qui répond aux critères énumérés à l'annexe III de la présente recommandation.

Lorsque le producteur n'est pas établi dans un pays du Benelux, l'importateur s'assure que le producteur a mis en place un tel système de gestion.

2. Le producteur, ou lorsque le producteur n'est pas établi dans un pays du Benelux, l'importateur délivre pour chaque expédition de papier valorisé une attestation de conformité établie sur le modèle figurant à l'annexe II de la présente recommandation. Une copie de cette attestation accompagne le transfert du papier.

3. Le producteur ou l'importateur transmet l'attestation de conformité au destinataire de l'expédition de papier valorisé. Le producteur ou l'importateur conserve une copie de cette attestation pendant au moins un an après sa date de délivrance et la tient à disposition des autorités compétentes.

4. L'attestation de conformité peut être délivrée sous forme électronique.

### **Article 5. Papier valorisé non conforme**

1. Le papier valorisé pour lequel le producteur ou l'importateur ne peut pas présenter une attestation de conformité ou pour lequel il s'avère lors d'une inspection ou d'un contrôle qu'un ou plusieurs critères énumérés à l'annexe I ne sont pas respectés, est considéré comme un déchet au sens de la directive 2008/98/CE.

2. Lorsque le papier valorisé est considéré comme un déchet, conformément à l'alinéa 1<sup>er</sup> ci-dessus, son transfert vers le destinataire n'est autorisé qu'à condition que ce destinataire dispose d'une autorisation de traitement des déchets conformément à la législation en matière de déchets applicable dans le pays concerné. A défaut, le papier est retourné au producteur.

### **Article 6. Entrée en vigueur et mise en œuvre.**

1. La présente recommandation entre en vigueur le jour de sa signature.

2. Les autorités compétentes des pays du Benelux sont invitées à prendre les mesures nécessaires pour mettre en œuvre les dispositions de la présente recommandation.

3. La présente recommandation ne porte pas préjudice aux obligations des pays du Benelux en vertu de la directive 2008/98/CE et en particulier à l'obligation de notification envers la Commission européenne, visée à l'article 6, paragraphe 4, de cette directive.

4. En vue d'un rattachement aussi large que possible aux lignes directrices figurant dans la présente recommandation, le Secrétariat général Benelux entretient des relations extérieures appropriées, en particulier avec la Rhénanie du Nord-Westphalie. Une coopération et coordination sont également poursuivies au moyen de relations extérieures avec les pays limitrophes au Benelux.

5. Dans l'année suivant l'entrée en vigueur de la présente recommandation, le Conseil Benelux fait rapport au Comité de Ministres sur les mesures prises conformément à l'alinéa 2.

Si la mise en œuvre opérationnelle de la présente recommandation donne lieu à des problèmes pratiques de nature structurelle, notamment en ce qui concerne les systèmes de gestion, les inspections et les cas dans lesquels la fin du statut de déchet doit être interrompue, une concertation aura lieu sur le sujet entre les autorités compétentes et, le cas échéant, le Conseil Benelux formulera les propositions appropriées y afférentes au Comité de Ministres Benelux.

Fait à Bruxelles, le 16 novembre 2015.

Le président du Comité de Ministres,

D. REYNDERS

**Annexe I, M (2015) 16**  
**Critères relatifs au papier valorisé**

Critères	Obligations en matière d'autocontrôle
<b>Section 1. Qualité du papier issu de l'opération de valorisation</b>	
1.1 Le papier issu de l'opération de valorisation <b>est classé</b> conformément à la norme européenne EN 643.	Le personnel compétent procède au classement de chaque expédition.
1.2 La teneur en <b>composants autres que le papier</b> est inférieure ou égale à 1,5 % du poids séché à l'air. Par <b>composant autre que le papier</b> , on entend tout matériau autre que le papier présent dans le papier valorisé qui peut être séparé au moyen de techniques de séparation par voie sèche. Exemples de composants autres que le papier: métaux, plastique, verre, textiles, terre, sable, cendres, poussière, cire, bitume, céramique, caoutchouc, tissu, bois et substances organiques synthétiques. Les charges minérales associées aux fibres de papier, telles que l'argile, le carbonate de calcium et l'amidon, sont considérées comme parties intégrantes du papier et non comme des composants autres que le papier.	Le personnel compétent effectue une inspection visuelle de chaque expédition. À des intervalles appropriés qui feront l'objet d'un réexamen si des modifications importantes sont apportées au processus d'exploitation, des échantillons représentatifs de chaque catégorie de papier valorisé sont analysés par gravimétrie pour mesurer la teneur en composants autres que le papier. Celle-ci est déterminée par pesage après séparation mécanique ou manuelle (selon le cas) des matériaux sous inspection visuelle attentive. La fréquence appropriée pour le contrôle des échantillons est fixée en tenant compte des facteurs suivants: <ul style="list-style-type: none"> <li>• la variabilité prévisible (par exemple en fonction des résultats passés);</li> <li>• le risque inhérent de la variabilité dans la qualité des déchets utilisés en tant qu'intrants dans l'opération de valorisation et toute transformation ultérieure, telle que par exemple l'augmentation de la teneur moyenne en plastique ou en verre dans le papier trié issu de systèmes de collectes mixtes;</li> <li>• la précision inhérente à la méthode de contrôle; ainsi que</li> <li>• la proximité des résultats de la teneur en composants autres que le papier par rapport à la limite maximale de 1,5 % de poids séché à l'air.</li> </ul> À des fins d'audit et dans le cadre du système de gestion, il convient de garder une trace écrite du processus de détermination de la fréquence de contrôle.

<p>1.3 Le papier valorisé, y compris ses composants et notamment l'encre et les colorants, ne présente aucune des propriétés dangereuses énumérées à l'annexe III de la directive 2008/98/CE. Il respecte les limites de concentration établies dans la décision 2000/532/CE de la Commission<sup>1</sup> et ne dépasse pas les limites de concentration fixées à l'annexe IV du règlement (CE) n° 850/2004 du Parlement européen et du Conseil<sup>2</sup>.</p>	<p>Le personnel compétent effectue une inspection visuelle de chaque expédition. Lorsqu'une inspection visuelle éveille des suspicions concernant l'éventuelle présence de propriétés dangereuses, il convient de prendre les mesures supplémentaires de contrôle appropriées (échantillonnages ou analyses le cas échéant). Le personnel reçoit une formation sur les éventuelles propriétés dangereuses qui peuvent être associées au papier valorisé ainsi que sur les composants ou caractéristiques des matériaux qui permettent de détecter celles-ci. La procédure de détection de matériaux dangereux doit être consignée dans le cadre du système de gestion.</p>
<p>1.4 Le papier valorisé ne doit pas contenir d'huiles absorbées, de solvants, de peintures, d'aliments gras et/ou aqueux pouvant être détectés par une inspection visuelle.</p>	<p>Le personnel compétent effectue une inspection visuelle de chaque expédition. Lorsque des signes d'absorption fluide, à l'exception de l'eau susceptible d'entraîner, par exemple, des formations de moisissures ou des odeurs, sont constatés lors de l'inspection visuelle, l'expédition garde le statut de déchet. Le personnel reçoit une formation sur les éventuels types de contamination qui peuvent être associés au papier valorisé ainsi que sur les composants ou caractéristiques des matériaux qui permettent de détecter les contaminants. La procédure de détection des contaminants doit être consignée dans le cadre du système de gestion.</p>

<sup>1</sup> JO L 226 du 6.9.2000, p. 3.

<sup>2</sup> JO L 229 du 30.4.2004, p. 1.

<b>Section 2. Déchets utilisés en tant qu'intrants dans l'opération de valorisation</b>		
2.1	<p>Les déchets dangereux, les déchets organiques, les déchets municipaux mixtes et les produits usagés destinés à l'hygiène corporelle ne peuvent pas être utilisés en tant qu'intrants.</p>	<p>Un contrôle d'admission de tous les déchets reçus contenant du papier (par inspection visuelle) et de la documentation qui les accompagne est effectué par le personnel compétent, qui est formé à reconnaître les intrants contenant du papier qui ne satisfont pas aux critères établis dans la présente section.</p>
<b>Section 3. Techniques et procédés de traitement</b>		
3.1	<p>Les déchets de papier ont été triés à la source et sont séparés de tout autre type de déchets.</p>	<p>En cas de tri des déchets de papier à la source, le tri est assujéti à la mise en œuvre d'un système de gestion qui vérifie sur place la qualité des lots triés à la source.</p>
3.2	<p>Tous les traitements nécessaires à la préparation du papier pour une utilisation directe comme matière première dans la fabrication de papier, tels que le tri, la séparation, le nettoyage ou le classement, à l'exception du décompactage, doivent être terminés.</p>	



**Annexe II, M (2015) 16**  
**Attestation de conformité**

Modèle

**Attestation de conformité aux critères de “fin du statut de déchet” pour le papier valorisé**

1.	Producteur/importateur du papier valorisé : Nom : Adresse : Personne de contact : Téléphone : Télécopieur : Adresse électronique :  Destinataire : Nom : Adresse : Personne de contact : Téléphone : Télécopieur : Adresse électronique :
2.	a) Catégorie de papier valorisé conformément à la norme EN-643 (version du [...]) : b) Teneur estimée en composants autres que le papier, en points de pourcentage du poids séché à l'air : c) Origine des matériaux (cochez la réponse appropriée) c.1) origine «matériaux multiples», par exemple collectes mixtes. c.2) origine «matériau unique», par exemple collectes séparées à la source.
3.	L'expédition est conforme aux spécifications de la norme EN-643 (version du [...]).
4.	Date de l'expédition : Numéro d'immatriculation/d'identification du moyen de transport : Poids de l'expédition, en tonne :
5.	La présente expédition satisfait aux critères visés à l'article 3, sous a), b) et c), de la recommandation M (2015) 16 du Comité de Ministres Benelux.
6.	Le producteur du papier valorisé applique un système de gestion conforme aux exigences de l'annexe III de la recommandation M (2015) 16 du Comité de Ministres Benelux et qui a été vérifié par un organisme d'évaluation de la conformité accrédité pour cette réglementation.
7.	Le matériau contenu dans la présente expédition est destiné exclusivement à l'utilisation de fibres de papier dans la fabrication de papier.
8.	Déclaration du producteur/de l'importateur du papier valorisé: Je soussigné certifie que les renseignements ci-dessus sont exacts et établis de bonne foi. Nom : Date : Signature :

### **Annexe III, M (2015) 16**

#### **Système de gestion concernant les critères « fin du statut de déchet » relatifs au papier valorisé**

1. Le producteur applique un système de gestion permettant de démontrer la conformité aux critères visés à l'article 3 de la recommandation M (2015) 16 du Comité de Ministres Benelux.

2. Le système de gestion comprend, pour chacun des aspects suivants, un ensemble de procédures dont il sera conservé une trace écrite :

- a) contrôle de la qualité du papier valorisé issu de l'opération de valorisation tel qu'établi à la section 1 de l'annexe I de la présente recommandation (comprenant un échantillonnage et une analyse) ;
- b) contrôle d'admission des déchets utilisés comme intrants dans l'opération de valorisation tel qu'établi à la section 2 de l'annexe I de la présente recommandation ;
- c) contrôle des procédés et techniques de traitement décrits à la section 3 de l'annexe I de la présente recommandation ;
- d) retour d'information des clients en ce qui concerne le respect des normes de qualité applicables au papier valorisé ;
- e) enregistrement des résultats des contrôles réalisés au titre des points a) à c) ;
- f) examen et amélioration du système de gestion ;
- g) formation et qualification du personnel.

3. Le système de gestion prévoit également les exigences spécifiques de contrôle définies à l'annexe I de la présente recommandation pour chaque critère.

4. Un organisme d'évaluation de la conformité, tel que défini dans le règlement (CE) n° 765/2008 du Parlement européen et du Conseil<sup>1</sup> ayant obtenu une accréditation conformément à ce règlement et pour la présente réglementation, ou un vérificateur environnemental, tel que défini à l'article 2, paragraphe 20, point b), du règlement (CE) n° 1221/2009 du Parlement européen et du Conseil<sup>2</sup> qui est accrédité ou agréé conformément aux dispositions dudit règlement certifie le système de gestion ou vérifie que le système de gestion est conforme aux exigences du présent article. Cette vérification a lieu chaque année et, en cas de certification, un contrôle annuel a également lieu tout au long de la durée du certificat. Seuls les vérificateurs dotés des champs d'accréditation ou d'agrément énumérés ci-après, sur la base des codes NACE établis par le règlement (CE) n° 1893/2006 du Parlement européen et du Conseil<sup>3</sup>, sont considérés comme ayant une expérience spécifique suffisante pour effectuer la vérification mentionnée dans le présent règlement:

<sup>1</sup> JO L 218 du 13.8.2008, p. 30.

<sup>2</sup> JO L 342 du 22.12.2009, p. 1.

<sup>3</sup> JO L 393 du 30.12.2006, p. 1.

- \* Code NACE 38 (Collecte, traitement et élimination des déchets; récupération); ou
- \* Code NACE 17 (Industrie du papier et du carton).

5. L'importateur requiert de ses fournisseurs qu'ils appliquent un système de gestion qui soit conforme aux exigences prévues aux paragraphes 1, 2 et 3 du présent article et que ce système ait été vérifié par un organisme d'évaluation de la conformité externe indépendant accrédité pour la présente réglementation.

Le système de gestion du fournisseur est certifié soit par un organisme d'évaluation de la conformité accrédité par un organisme d'accréditation national dans le sens du règlement (CE) n° 765/2008, soit par un vérificateur environnemental accrédité ou agréé pour la présente réglementation conformément au règlement (CE) n° 1221/2009.

6. Le producteur accorde aux autorités compétentes l'accès au système de gestion si ces dernières en font la demande.

## Autres informations

### **DECLARATION COMMUNE Sommet Benelux 2015 – Un plan d'action Benelux pour l'emploi et la croissance – 29/04/2015**

*(TRADUCTION)*

En tant que Premiers Ministres de la Belgique, du Luxembourg et des Pays-Bas, nous voulons prendre l'initiative en vue de l'amélioration de la coopération transfrontalière et servir de modèle pour une approche à l'échelle européenne. Nous considérons la coopération Benelux comme un instrument efficace pour créer des emplois et stimuler la croissance dans nos pays, grâce à une collaboration effective et à une intégration plus poussée, notamment dans le contexte du Plan d'action de la Commission pour une stratégie d'investissement en Europe. Nous devons saisir l'élan des présidences successives du Luxembourg et des Pays-Bas du Conseil de l'UE au second semestre de 2015 et au premier semestre de 2016.

Le renforcement du marché intérieur Benelux crée un espace regroupant 28 millions de consommateurs, un marché intérieur important pour les entreprises et plus particulièrement les PME, d'une taille comparable à celui d'autres grands États européens. Toutefois, malgré une large convergence des règles et des réglementations, un trop grand nombre de défis transfrontaliers et d'obstacles pratiques entravent encore ce marché intérieur. La suppression des obstacles restants contribuerait à la pleine réalisation du potentiel de ce marché et générerait des bénéfices tangibles pour nos citoyens, nos travailleurs – notre région accueille 37 % de tous les travailleurs frontaliers européens -, et nos entreprises, particulièrement les PME.

L'amélioration de la mise en œuvre de la réglementation européenne et la suppression des derniers obstacles aux activités transfrontalières pourraient contribuer à un cadre réglementaire stable et prévisible favorisant la croissance et l'emploi. Dans le même esprit, les pays Benelux soutiennent la mise en œuvre du programme pour une réglementation affûtée et performante (Refit) de la Commission européenne, tout en préservant l'intégrité du marché intérieur, la protection des consommateurs et de l'environnement, ainsi que la protection sociale.

Le Benelux continuera à mettre en application les principes de subsidiarité et de proportionnalité en traitant les problématiques au niveau le plus approprié. Au sein de l'Union européenne, les pays Benelux sont idéalement placés à cet effet, ayant le privilège de pouvoir coopérer de manière plus intensive (art. 350 TFUE), ce qui leur permet de fonctionner comme un laboratoire de l'intégration européenne. Lorsque l'Union européenne ne peut pas agir, ou qu'elle n'y est pas encore prête, les pays Benelux peuvent obtenir des résultats.

Le renforcement du marché intérieur en vue de créer des emplois de qualité, ainsi que l'amélioration de la compétitivité, plus particulièrement pour les PME, représentent des priorités pour les premiers ministres Benelux. Toutefois, la concurrence déloyale menace l'État-providence en provoquant le chômage et la dégradation des politiques sociales. Par conséquent, les pays Benelux réitèrent leurs

engagements pris lors du « Sommet Social » Benelux du 13 février 2014 à Bruxelles d'approfondir leur coopération afin de renforcer les règles existantes, d'établir des normes sociales et de travail élevées pour tous les travailleurs en Europe et de mettre en place une série d'actions spécifiques visant à stimuler la croissance et des emplois de qualité dans leurs pays.

+++++

Nous, les 3 Premiers Ministres, nous accordons sur l'ensemble de mesures suivantes visant l'amélioration de fonctionnement du marché, du commerce, et du climat des affaires.

**Réduire les obstacles restants auxquels sont confrontés les entreprises et les consommateurs dans le marché intérieur du commerce de détail :**

Il existe une grande variété de réglementations en matière de commerce de détail (UE, nationales et régionales) qui sont particulièrement complexes dans un contexte transfrontalier. Les pays Benelux tendent à :

- Dresser un inventaire des entraves et goulets d'étranglement existants dans le cadre de la réglementation relative au commerce de détail.
- Examiner, dans les domaines d'intérêt commun, de quelle manière les réglementations nationales peuvent être mieux alignées par le truchement de l'harmonisation.
- Promouvoir une mise en œuvre cohérente et une interprétation uniforme de la réglementation européenne.
- Déterminer dans quels domaines les réglementations nationales vont plus loin que la réglementation européenne (goldplating).
- S'attaquer ensemble aux restrictions territoriales de l'offre qui provoquent une distorsion du marché intérieur pour les commerçants et les consommateurs.
- Coopérer sur la mise en œuvre de la directive sur les Services de paiement en ce qui concerne les commissions pour les cartes de paiement (CMI).
- Identifier les obstacles à la participation transfrontalière aux marchés publics et mettre en œuvre des méthodes visant à faciliter l'accès des entreprises établies de l'autre côté de la frontière, en ce compris les PME, aux procédures d'adjudication.
- Explorer des pistes et des possibilités d'extension de l'utilisation et de l'application du principe de reconnaissance mutuelle afin de stimuler les activités transfrontalières et de réduire les charges administratives/réglementaires pour les sociétés.

**Favoriser le commerce électronique et le Marché unique numérique:**

Le commerce électronique ainsi que les autres services en ligne sont confrontés à des réglementations inadaptées aux opportunités électroniques. Les gouvernements Benelux pourraient améliorer les éléments-clés du commerce électronique transfrontalier tels que l'identification fiscale, les licences, les systèmes de paiement et les conditions de commercialisation et de livraison. Les pays Benelux tendent à :

- Adapter les règles nationales actuelles conçues pour le commerce physique de manière à répondre aux exigences numériques, à faciliter le commerce en ligne et à faire des pays Benelux un marché idéal pour tester les nouveaux concepts en matière de commerce de détail.
- Accroître la confiance des consommateurs dans les achats et les méthodes de paiement au-delà des frontières.
- Rationaliser des sous-domaines en matière de systèmes de paiement, de taxes, de livraison et d'étiquetage.
- Veiller scrupuleusement à la protection des données et au respect de la vie privée des citoyens.
- Stimuler l'Internet mobile en vue d'élargir les possibilités d'accès au commerce électronique.

**Réduire les exigences pour le transport et la gestion des déchets au niveau transfrontalier :**

À l'heure actuelle, le transport transfrontalier des déchets est entravé par des obstacles réglementaires ainsi que par des barrières pratiques, liées aux infrastructures, alors qu'une gestion améliorée des déchets présente des avantages spécifiques en termes d'économie de ressources, de production d'énergie et de mise en place d'une économie circulaire. Les pays Benelux tendent à :

- Améliorer la coopération dans le domaine de la gestion, du traitement et du transport transfrontaliers de déchets et prévenir les distorsions de marché.
- Se mettre d'accord sur une réglementation solide/appropriée du transport transfrontalier de déchets (exportation illégale, déversement, sur- et sous-capacité de traitement de déchets).
- Harmoniser la mise en œuvre de la réglementation européenne et appliquer une interprétation uniforme des concepts découlant de la directive 2008/98/CE.

**Amélioration de la coordination TVA :**

Les réglementations actuelles relatives aux problématiques de la TVA transfrontalière sont complexes et détaillées et leur mise en œuvre est exigeante pour les entrepreneurs, tandis qu'il convient d'améliorer l'information qui leur est destinée. Les pays Benelux tendent à :

- Parvenir à une simplification, à la fourniture adéquate d'informations et à la réduction des charges administratives relatives à la réglementation en matière de TVA.
- Explorer à quelle condition la plateforme « Mini One Stop Shop » pourrait être davantage développée.
- Renforcer la neutralité fiscale dans le domaine culturel en appuyant et en assurant la promotion d'initiatives visant à se diriger vers des taux de TVA technologiquement neutres dans ce secteur.

**Renforcer la fourniture transfrontalière d'informations :**

L'absence d'informations précises représente le plus sérieux obstacle pour les entrepreneurs impliqués dans le commerce et les services transfrontaliers. Les pays Benelux tendent à :

- Dresser un inventaire des principales informations pour les entrepreneurs de part et d'autre de la frontière et étudier les éventuelles améliorations du système de guichet unique, en concertation avec les partenaires sociaux et les associations représentatives du secteur.
- Proposer, sur la base de cet inventaire, d'éventuelles solutions afin de rendre les portails d'e-gouvernement plus facile à trouver, plus simples d'emploi et plus actuels.

**Lutter contre la fraude sociale et le dumping social :**

Faisant suite aux conclusions du Sommet Benelux de février 2014, les pays Benelux tendent à :

- Garantir une concurrence équitable entre les entreprises et à poursuivre la lutte contre le dumping social ;
- Poursuivre leur coopération dans la lutte contre les sociétés fictives transfrontalières, les agences intérim frauduleuses ainsi que les diverses formes de fraude aux allocations ;
- Agir de concert dans le cadre des discussions au niveau de l'Union européenne.

**Etendre la coopération régionale en matière d'énergie :**

Les pays Benelux tendent à :

- Renforcer l'intégration du marché entre les pays Benelux, l'Allemagne, la France, l'Autriche et la Suisse en soutenant et en surveillant le couplage de marchés entre ces pays ;
- Intensifier la coopération dans le cadre des initiatives régionales (Forum pentalatéral de l'énergie, Plateforme Gaz ainsi que « North Seas Countries' Offshore Grid Initiative ») ;
- Partager les connaissances existantes à travers le Réseau Benelux d'expertise énergétique.

**En ce qui concerne la logistique, les infrastructures et l'innovation :**

Eu égard à l'importance de la logistique pour leurs économies respectives, les trois pays Benelux s'appuieront sur leur excellente coopération. Trois corridors du réseau transeuropéen de transport traversent le Benelux. La programmation publique des infrastructures dans les pays du Benelux et le développement du RTE-T sont de plus en plus liées. Les pays Benelux tendent à :

- Etudier la façon dont les Systèmes de transport intelligents peuvent être utilisés sur d'autres itinéraires de transport de fret transfrontaliers en vue d'améliorer la connexion entre les différents centres économiques (Anvers, Bruxelles, Liège, Luxembourg, Rotterdam), à l'instar du corridor coopératif des Systèmes de Transport Intelligents (STI) mis en place entre Rotterdam, Francfort et Vienne.
- Fournir un soutien commun aux projets transfrontaliers et aux projets présentant un intérêt commun dans le cadre des instruments financiers communautaires.
- Faciliter les programmes nationaux ou régionaux et les projets pilotes pour un transport routier innovant et écologique, afin de permettre des mouvements transfrontaliers entre les régions concernées.
- Lancer des projets pilotes de transit douanier sans support papier dans le cadre de la navigation intérieure et du transport par route.

+++++

Eu égard au fait que certaines de ces mesures figurent également dans le Plan annuel Benelux 2015, les Premiers Ministres requièrent le Secrétariat général de l'Union Benelux de jouer un rôle dans la coordination de la mise en œuvre de ces mesures et de faire rapport au Comité de Ministres Benelux.

Des informations détaillées sur l'exécution des mesures susmentionnées sont reprises dans l'annexe à la présente Déclaration.

**Annexe**  
**Projets que le Secrétariat général du Benelux souhaite concrétiser cette année**

- RÉDUIRE LES OBSTACLES RESTANTS AUXQUELS SONT CONFRONTÉS LES ENTREPRISES ET LES CONSOMMATEURS DANS LE MARCHÉ INTÉRIEUR DU COMMERCE DE DÉTAIL		
- FAVORISER LE COMMERCE ÉLECTRONIQUE ET LE MARCHÉ UNIQUE NUMÉRIQUE		
PROCÉDURE	RÉSULTAT	ÉCHÉANCIER
Dresser un inventaire des entraves et goulets d'étranglement existants dans le cadre de la réglementation relative au commerce de détail	Faisant suite au séminaire du 28 octobre 2014, le Benelux va dresser un <b>inventaire</b> détaillant les entraves présentes sur le marché intérieur Benelux en vue de cartographier les goulets d'étranglement tels que les importantes différences de prix au sein du Benelux, la divergence des conditions à respecter pour les marchés en ligne, les lourdes charges administratives et les problèmes d'établissement transfrontaliers rencontrés par les sociétés.	Automne 2015
S'attaquer ensemble aux restrictions territoriales de l'offre	Le Secrétariat général propose également une approche commune concernant les restrictions territoriales de l'offre.	
Promouvoir une mise en œuvre cohérente et une interprétation uniforme de la législation UE	Tenant compte des nouvelles évolutions européennes dans ce cadre, la coopération Benelux concentrera ses efforts sur la résolution des effets transfrontaliers indésirables découlant de la mise en œuvre de la réglementation UE pertinente (approche à aborder avec les représentations permanentes et les ministères compétents, conformément à la décision du Comité de Ministres Benelux en matière de coopération en ce qui concerne la réglementation UE).	En cours
RÉDUIRE LES EXIGENCES POUR LE TRANSPORT ET LA GESTION DES DÉCHETS AU NIVEAU TRANSFRONTALIER		
PROCÉDURE	RÉSULTAT	ÉCHÉANCIER
Améliorer la coopération dans le domaine de la gestion, du traitement et du transport transfrontaliers de déchets et prévenir les distorsions de marché	Une <b>Recommandation BNL (= MoU) sera élaborée</b> spécifiant les accords relatifs à la définition des matières premières, avec laquelle la matière perd son statut de déchet (fin du statut de déchet). Les matières premières peuvent plus facilement être transportées (au-delà des frontières) et commercialisées de sorte qu'elles ne constituent plus un obstacle pour les entreprises.	Automne 2015



AMÉLIORATION DE LA COORDINATION TVA		
PROCÉDURE	RÉSULTAT	ÉCHÉANCIER
Explorer à quelle condition la plateforme « Mini One Stop Shop » pourrait être davantage développée	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Inventaire</b> des problèmes du système MOSS qui doivent encore être résolus, en vue de s'assurer que le système MOSS fonctionne correctement, à la fois pour les utilisateurs (entreprises) et pour les administrations. Cet inventaire sera soumis à l'Union européenne.</li> <li>- <b>Réaliser des tests de bout en bout</b> pour le module de paiement et de déclaration (entre BE et LUX).</li> </ul>	<p>En cours</p> <p>Printemps 2015</p>
RENFORCER LA FOURNITURE TRANSFRONTALIÈRE D'INFORMATIONS		
PROCÉDURE	RÉSULTAT	ÉCHÉANCIER
Renforcer la fourniture transfrontalière d'informations	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Une étude des besoins</b> des entrepreneurs en matière d'informations (numériques) dans le cadre du recrutement de candidats issus du pays voisin, est en cours. Sur cette base, si on le souhaite, le site web « point de départ travail frontalier » sera élargi via un module destiné aux entrepreneurs, en 2016.</li> <li>- La <b>Décision Benelux</b> relative à la reconnaissance mutuelle des diplômes sera signée.</li> <li>- <b>Extension du portail</b> Fournir aux futurs travailleurs frontaliers une vue d'ensemble concise et claire des règles relatives à la reconnaissance des qualifications professionnelles et des démarches à accomplir pour obtenir la reconnaissance d'un diplôme au sein des pays Benelux et de la Rhénanie du Nord-Westphalie.</li> <li>- <b>Publication de brochures informatives</b></li> </ul>	<p>Fin 2015</p> <p>18 mai 2015</p> <p>Fin 2015</p> <p>Été 2015</p>

LUTTER CONTRE LA FRAUDE SOCIALE ET LE DUMPING SOCIAL		
PROCÉDURE	RÉSULTAT	ÉCHÉANCIER
Suivi du SOMMET BENELUX du 13/02/2014	- <b>Rapport</b> sur l'état d'avancement et les objectifs des activités Benelux dans le domaine du dumping social/de la fraude sociale.	Mai 2015
Poursuivre la coopération dans la lutte contre les sociétés fictives transfrontalières, les agences d'intérim frauduleuses ainsi que les diverses formes de fraude aux allocations	- <b>Inventaire</b> des agences d'intérim frauduleuses transfrontalières (Benelux) et de l'étendue de l'assistance mutuelle possible entre les États membres dans la gestion de ces dossiers. Ces agences d'intérim frauduleuses provoquent une distorsion de la concurrence et perturbent le fonctionnement du marché pour les entreprises de bonne foi.	Printemps 2015
	- Réaliser une autre <b>inspection conjointe</b> dans une agence d'intérim.	2015
	- Développer une <b>check-list transfrontalière</b> afin de permettre aux États membres d'identifier de manière simple et efficace les personnes qui sont ou ont été actives comme travailleur intérimaire de part et d'autre de la frontière.	Automne 2015
	- Mise en œuvre du <b>plan d'action</b> en vertu du Traité de Liège. Tendre à une standardisation plus poussée au sein du Benelux et une coopération plus étroite entre les services d'inspection du transport routier afin de parvenir à une application uniforme et un respect des règles à travers l'intégralité du territoire Benelux.	En cours
- <b>Inspections conjointes</b> des services d'inspection du transport.	2015	
ÉTENDRE LA COOPÉRATION RÉGIONALE EN MATIÈRE D'ÉNERGIE		
PROCÉDURE	RÉSULTAT	ÉCHÉANCIER
Extension de la coopération régionale en matière d'énergie	- Élaborer une <b>déclaration politique</b> assortie d'un plan d'action pour les années à venir dans le cadre de l'Union de l'énergie.	8 juin
	- Semaine de l'énergie Benelux (y compris la promotion de l'efficacité énergétique dans l'environnement bâti.	19-23 octobre
EN CE QUI CONCERNE LA LOGISTIQUE, LES INFRASTRUCTURES ET L'INNOVATION		
PROCÉDURE	RÉSULTAT	ÉCHÉANCIER
Transit douanier sans support papier	Renforcer l'efficacité de la chaîne logistique par le biais d'une simplification administrative. Démarrage de <b>projets-pilotes</b> (navigation intérieure et transport par route).	2 mars 2015 (navigation intérieure) Juin 2015 au plus tôt (transport par route)



**SECRETARIAT GENERAL**  
Rue de la Régence 39  
1000 Bruxelles

Le Bulletin Benelux est édité par le Secrétariat général de l'Union Benelux et est disponible en français et en néerlandais.

Vous pouvez consulter le Bulletin Benelux sur le site web [www.benelux.int](http://www.benelux.int) et vous inscrire à notre liste de diffusion. Vous y trouverez aussi la réglementation de l'Union Benelux.