

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 autorisées 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^{er} 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^{er}, 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^{er} 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 autorisées 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 autorisées 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

judicieux 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 Benelux¹.

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 autorisées 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^{er}, 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 décision², à condition de respecter les exigences de publication applicables³.

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*).

¹ 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.

² Voyez l'article 1^{er}, alinéa 1^{er}, 8^o, 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^{er}, alinéa 1^{er}, 3^o, 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.

³ Voyez l'article 1^{er}, alinéa 2, du Deuxième Protocole en liaison avec l'article 1^{er} 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^{er} 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 fixé 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 sécurité⁴, 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 sécurité⁵. 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* »⁶. 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 publiques⁷.

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*).

⁴ Moniteur belge, 24.12.1998.

⁵ Moniteur belge, 12.03.2003.

⁶ *Staatsblad* 1999, n° 28.

⁷ Mémorial A n° 14 du 25.02.1999.

