



**BULLETIN
BENELUX**

Année 2022 – numéro 1

ISSN 0005-8777

Date de publication 03/05/2022



TABLE DES MATIERES

Décisions	2
DECISION du Comité de Ministres Benelux portant nomination d'un juge suppléant à la Cour de Justice Benelux – M (2022) 2	2
DECISION du Comité de Ministres Benelux modifiant, en ce qui concerne la masse maximale autorisée, 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 – M (2022) 3	3
Plan annuel	7
PLAN ANNUEL 2022	7
Rapport annuel	7
RAPPORT ANNUEL 2021	7
Autres informations	8
PROTECTION JURIDICTIONNELLE des personnes au service de l'Organisation Benelux de la Propriété intellectuelle	8
COOPERATION TRANSFRONTALIERE ET INTERTERRITORIALE – Statuts du Groupement Benelux de coopération territoriale « Aan-Z »	8

DECISION du Comité de Ministres Benelux portant nomination d'un juge suppléant à la Cour de Justice Benelux – M (2022) 2

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 en dernier lieu par le Protocole signé à Luxembourg le 15 octobre 2012,

Considérant que le Comité de Ministres Benelux a donné acte le 8 juillet 2021 de la démission de madame Nathalie Jung de ses fonctions de juge suppléant à la Cour de Justice Benelux,

Sur proposition de la ministre luxembourgeoise de la Justice,

A pris la présente décision :

Article 1^{er}

Madame Michèle Hornick, conseiller à la Cour d'appel de Luxembourg, est nommée juge suppléant à la Cour de Justice Benelux.

Article 2

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

Fait à Luxembourg, le 10 mars 2022.

Le Président du Comité de Ministres Benelux,

J. ASSELBORN

DECISION du Comité de Ministres Benelux modifiant, en ce qui concerne la masse maximale autorisée, 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 – M (2022) 3

Le Comité de Ministres Benelux,

Vu l'article 6, alinéa 2, sous a), du Traité instituant l'Union Benelux, lu en liaison avec l'article 4 dudit Traité et avec les droits et obligations découlant de l'article 86, alinéa 1^{er}, du Traité instituant l'Union économique Benelux signé le 3 février 1958,

Considérant que 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 (ci-après dénommée : « directive 96/53/CE »), à la suite de sa modification par la directive (UE) 2015/719 et par le règlement (UE) 2019/1242, permet d'augmenter le poids maximal autorisé en trafic international pour les véhicules à carburant de substitution ou à émission nulle,

Considérant qu'il est souhaitable de prévoir la même possibilité pour la masse maximale autorisée applicable en trafic intra-Benelux afin de soutenir la durabilité du transport routier de marchandises intra-Benelux sans préjudice des acquis de l'intégration Benelux déjà réalisée dans le domaine dudit transport,

A pris la présente décision :

Article 1^{er}

L'article 3 la décision M (89) 7 du Comité de Ministres de l'Union économique Benelux est remplacé comme suit :

« 1. La masse maximale autorisée d'un véhicule articulé (tracteur et semi-remorque) ou d'un train de véhicules (véhicule automoteur et remorque) ne peut dépasser 44.000 kg.

2. Par dérogation à l'alinéa 1^{er}, pour un ensemble de véhicules couplés dont le véhicule tractant est un véhicule à carburant de substitution au sens de l'article 2 de la directive 96/53/CE, la masse maximale autorisée peut être augmentée de la masse supplémentaire requise pour la technologie de carburant de substitution sans pour autant excéder 45.000 kg. Pour un ensemble de véhicules couplés dont le véhicule tractant est un véhicule à émission nulle au sens de l'article 2 de la directive 96/53/CE, la masse maximale autorisée peut être augmentée de la masse supplémentaire requise pour la technologie de transmission sans pour autant excéder 46.000 kg.

3. Les dispositions des alinéas 1 et 2 ne font pas obstacle à l'application des dispositions en vigueur dans chaque pays du Benelux en matière de circulation routière permettant de limiter les poids des véhicules sur certaines routes ou certains ouvrages d'art, ni à d'éventuelles restrictions au niveau local concernant les masses maximales autorisées des véhicules qui peuvent être utilisés dans des zones ou sur des routes spécifiées, lorsque l'infrastructure n'est pas adaptée pour les véhicules lourds.

4. Sans préjudice des dispositions de l'alinéa 3, la masse maximale autorisée peut excéder, pour des opérations de transport effectuées par des véhicules ou des ensembles de véhicules spécialisés, les valeurs fixées aux alinéas 1 et 2, pour autant qu'un tel poids est autorisé en vertu des dispositions en vigueur en matière de circulation routière dans chaque pays du Benelux où ces opérations de transport sont effectuées et pour autant qu'il est satisfait à toutes les conditions découlant de ces dispositions. »

Article 2

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

2. Les pays du Benelux mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer aux dispositions de la présente décision au plus tard douze mois après le jour de la signature visé à l'alinéa 1^{er}.

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.

4. Les pays du Benelux se chargent chacun de la communication des dispositions visées à l'alinéa 2 à la Commission européenne, si et dans la mesure où la directive 96/53/CE ou tout autre acte juridique adopté dans le cadre de l'Union européenne l'exige.

Fait à Luxembourg, le 21 mars 2022.

Le Président du Comité de Ministres Benelux,

J. ASSELBORN

Exposé des motifs commun de la décision M (2022) 3 du Comité de Ministres Benelux modifiant, en ce qui concerne la masse maximale autorisée, 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

En vertu de 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 international¹ (ci-après : « directive 96/53/CE »), un poids maximum autorisé de 40 tonnes s'applique par défaut en trafic international sur le territoire des États membres de l'UE.

Ces prescriptions n'affectent pas la possibilité d'autoriser des valeurs plus élevées dans le trafic national et intra-Benelux. En ce qui concerne le trafic intra-Benelux, l'article 3 de la décision M (89) 7 du Comité de Ministres de l'Union économique Benelux fixe un poids maximum autorisé de 44 tonnes. Conformément à l'article 350 du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, ce règlement Benelux peut être maintenu sans enfreindre les dispositions correspondantes de la directive 96/53/CE. Dans la pratique actuelle, ce règlement Benelux est fréquemment appliqué.

Étant donné que la directive 96/53/CE permet, à la suite de modifications apportées en 2015² et 2019³, d'augmenter le poids maximal autorisé en trafic international pour les véhicules propulsés par des carburants de substitution ou à émission nulle en y ajoutant le poids supplémentaire des technologies concernées, jusqu'à un maximum de 1 et 2 tonnes respectivement, il est jugé approprié d'adapter de la même manière le règlement Benelux susmentionné afin de pouvoir promouvoir l'utilisation de ces technologies dans le trafic intra-Benelux sans exercer d'influence négative sur les acquis résultant de ce règlement Benelux. Ici encore, conformément à l'article 350 du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, la directive 96/53/CE ne fait pas obstacle à ce règlement Benelux actualisé, tout comme elle ne fait pas obstacle, le cas échéant, aux valeurs plus élevées applicables en trafic national dans certains États membres de l'UE (comme, par exemple, 50 tonnes en Région wallonne et aux Pays-Bas).

À cette fin, d'une part, la disposition actuelle de l'article 3 de la décision M (89) 7 du Comité de Ministres de l'Union économique Benelux demeure d'application sans modification, et d'autre part, il est désormais possible d'augmenter le poids maximal autorisé de 44 tonnes qui y est prévu en y ajoutant le poids supplémentaire de la technologie concernée, de la même manière que dans la directive 96/53/CE. Cela signifie non seulement que le poids supplémentaire ainsi autorisé ne peut jamais dépasser 1 tonne pour la technologie des carburants de substitution et 2 tonnes pour la technologie à émission nulle, mais aussi que les termes « véhicule à carburant de substitution » et

¹ JO L 235 du 17.9.1996, p. 59.

² Directive (UE) 2015/719 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2015 modifiant la directive 96/53/CE du Conseil 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 115 du 6.5.2015, p. 1).

³ Règlement (UE) 2019/1242 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2019 établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les véhicules utilitaires lourds neufs et modifiant les règlements (CE) n° 595/2009 et (UE) 2018/956 du Parlement européen et du Conseil et la directive 96/53/CE du Conseil (JO L 98 du 25.7.2019, p. 202).

« véhicule à émission nulle » ont ici la même signification qu'à l'article 2 de la directive 96/53/CE. A ces fins, un deuxième alinéa est ajouté à l'article 3 de la décision M (89) 7.

Par ailleurs, un troisième alinéa est ajouté à l'article 3 par mesure d'exhaustivité afin que la décision M (89) 7 mentionne, en ce qui concerne les dispositions relatives à la masse maximale autorisée, les mêmes exceptions que celles prévues à l'article 7 de la directive 96/53/CE.

Un quatrième alinéa est en outre ajouté à l'article 3 afin que la décision M (89) 7 tienne compte, en ce qui concerne les dispositions relatives à la masse maximale autorisée, des exceptions applicables actuellement dans le transport national dans les pays du Benelux vis-à-vis de véhicules ou combinaisons de véhicules spécialisés ayant un poids supérieur, et en particulier la possibilité de circuler, sous certaines conditions, avec des véhicules ou des combinaisons de véhicules de 50 tonnes. Toutefois, dans le cadre du transport entre deux pays du Benelux ou plus, ces exceptions ne pourront être maintenues que si elles sont autorisées dans chacun des pays du Benelux concernés et si toutes les conditions y afférentes sont respectées cumulativement.

Les pays du Benelux s'engagent à adapter, si nécessaire, leurs dispositions légales et réglementaires existantes afin de réaliser pleinement les marges supplémentaires envisagées pour les véhicules à carburant de substitution et les véhicules à émission nulle, au plus tard douze mois après la date de signature de la présente décision. Si ces adaptations dans l'ordre juridique interne d'un pays du Benelux donnent lieu à une communication à la Commission européenne conformément à l'article 11 de la directive 96/53/CE ou conformément à toute autre disposition du droit européen, chaque pays du Benelux concerné veillera lui-même à ce que cela soit fait.

Plan annuel

PLAN ANNUEL 2022

Le plan annuel 2022 de l'Union Benelux, arrêté par le Comité de Ministres Benelux conformément à l'article 6, alinéa 2, sous d), du Traité instituant l'Union Benelux, est publié en tant qu'[annexe I](#) faisant partie intégrante du Bulletin Benelux de ce jour.

Rapport annuel

RAPPORT ANNUEL 2021

Le rapport annuel 2021 de l'Union Benelux, arrêté par le Comité de Ministres Benelux conformément à l'article 6, alinéa 2, sous e), du Traité instituant l'Union Benelux, est publié en tant qu'[annexe II](#) faisant partie intégrante du Bulletin Benelux de ce jour.

Autres informations

PROTECTION JURIDICTIONNELLE des personnes au service de l'Organisation Benelux de la Propriété intellectuelle

Des modifications ont été apportées au règlement d'ordre intérieur et de procédure de la Commission consultative compétente en matière de protection juridictionnelle des personnes au service de l'Organisation Benelux de la Propriété intellectuelle. Le règlement modifié est publié en tant qu'[annexe III](#) faisant partie intégrante du Bulletin Benelux de ce jour.

COOPERATION TRANSFRONTALIERE ET INTERTERRITORIALE – Statuts du Groupement Benelux de coopération territoriale « Aan-Z »

Conformément à l'article 17 de la Convention Benelux de coopération transfrontalière et interterritoriale, faite à La Haye le 20 février 2014, les statuts modifiés du Groupement Benelux de coopération territoriale « Aan-Z », publiés en tant qu'[annexe IV](#) faisant partie intégrante du Bulletin Benelux de ce jour, ont été notifiés au secrétaire général de l'Union Benelux.



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 et vous inscrire à notre liste de diffusion. Vous y trouverez aussi la réglementation de l'Union Benelux.