

**DECISION**  
**du Comité de Ministres Benelux**  
**établissant un régime transitoire**  
**concernant la coopération transfrontalière en matière d'inspection du transport routier**

**M (2014) 13**

Le Comité de Ministres Benelux,

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

Vu la Décision M(2013) 6 du Comité de Ministres Benelux du 18 novembre 2013 concernant la coopération transfrontalière entre les services d'inspection en matière de transport routier,

Vu le traité Benelux relatif à la coopération transfrontalière en matière d'inspection du transport routier, fait à Liège le 3 octobre 2014,

Considérant qu'aux fins de promouvoir l'uniformité et l'efficacité de la mise en œuvre du contrôle et de l'application de la réglementation sur les transports routiers au sein du Benelux et de mettre à profit les avantages d'échelle, il est opportun d'instaurer un régime transitoire, applicable à la coopération transfrontalière entre les autorités compétentes issues des trois pays du Benelux au niveau opérationnel en matière d'inspection du transport routier, jusqu'à la date d'entrée en vigueur du Traité Benelux susvisé,

Considérant qu'il est en outre opportun de mettre en œuvre sans délai la coopération transfrontalière entre les autorités compétentes issues des trois États du Benelux en matière d'inspection du transport routier, visée par le régime transitoire, sur la base de plans d'action périodiques.

A pris la décision suivante :

**Article 1<sup>er</sup>. Objet**

La présente Décision vise:

- a) L'uniformisation plus approfondie de la mise en œuvre du contrôle et de l'application de la réglementation de l'UE en matière de transports routiers de marchandises et de personnes;
- b) La mise à profit d'avantages d'échelle en termes de capacité (personnel, moyens et matériel), d'expertise, d'expérience et de formation.

## **Article 2. Définitions**

Aux fins de l'application de la présente décision, on entend par :

- a) **Contrôle** : les activités entreprises par ou au nom des autorités compétentes sans qu'il y ait un indice d'infraction pour vérifier si les prescriptions applicables sont respectées ;
- b) **Application**: toute intervention de l'autorité compétente destinée à induire un changement de comportement qui conduit ou doit conduire au respect des prescriptions applicables ;
- c) **Autorité compétente** : toute autorité qui, en vertu de la répartition interne des compétences, est responsable dans un pays du Benelux de la mise en œuvre du contrôle et de l'application de la réglementation en matière de transport routier des marchandises et des personnes.

## **Article 3. Uniformisation du contrôle de l'application et du respect de la réglementation**

Les autorités compétentes visent à une uniformisation plus approfondie de la mise en œuvre du contrôle et de l'application de la réglementation européenne en matière de transport routier.

## **Article 4. Systèmes de classification des risques**

Les autorités compétentes s'efforcent de rapprocher les systèmes de classification des risques des pays du Benelux tels que visés à l'article 9 de la Directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 établissant les conditions minimales à respecter pour la mise en œuvre des règlements du Conseil (CEE) no 3820/85 et (CEE) no 3821/85 concernant la législation sociale relative aux activités de transport routier et abrogeant la directive 88/599/CEE du Conseil.

## **Article 5. Connaissance, expertise, expérience, formation, personnel, moyens et matériel**

Les autorités compétentes soutiennent la coopération transfrontalière dans le cadre de la présente décision :

- a) Par l'échange d'informations relatives à leurs législations et réglementations nationales, leurs structures de contrôle et d'application et leurs pratiques de contrôle;
- b) En fournissant un forum pour l'échange de bonnes pratiques et d'expériences ;
- c) Par l'organisation d'une coopération en matière de formations ;
- d) En fournissant un soutien technique et scientifique ;
- e) Par l'échange de moyens et de matériel conformément à l'article 6 ;
- f) En informant au préalable les autres autorités compétentes lors de l'acquisition de moyens et de matériel qui peuvent être utilisés de façon transfrontalière conformément à l'article 6.

## **Article 6. Moyens et matériel**

1. Une autorité compétente peut, sur demande d'une autre autorité compétente, fournir des moyens et du matériel. La fourniture des moyens et du matériel s'accompagne d'un inventaire, qui est soumis sur demande à l'autorité compétente requérante.
2. Lorsque des moyens et du matériel sont fournis, l'autorité compétente requise conformément à l'alinéa 1<sup>er</sup> se charge de la formation et des explications nécessaires à l'utilisation de ces moyens et de ce matériel.
3. Les frais engendrés par la perte ou l'endommagement de matériel fourni par une autorité compétente sont à charge de cette autorité compétente, sans préjudice d'un recours quelconque dont cette dernière disposerait aux fins du remboursement des frais concernés en vertu des règles applicables à cette autorité compétente.

## **Article 7. Plans d'action**

1. Le Comité de direction Communications et Transports du Benelux établit des plans d'action périodiques pour la mise en œuvre de la présente décision.
2. Lorsque le premier plan d'action aura été approuvé par le Comité de Ministres Benelux, conformément à l'article 3 de la Décision M(2013)6 du Comité de Ministres Benelux du 18 novembre 2013 concernant la coopération transfrontalière entre les services d'inspection en matière de transports routiers, les plans d'action seront approuvés par le Comité de direction Communications et Transports du Benelux qui en informera le Comité de Ministres.
3. Le Comité de direction Communications et Transports fait rapport annuellement au Comité de Ministres Benelux au sujet de la mise en œuvre des plans d'action périodiques.

## **Article 8. Litiges**

Tout litige concernant l'interprétation ou l'application de la présente Décision est, à la demande de l'un de ses membres, traité sans délai par le Comité de direction Communications et Transports. Si le Comité de direction Communications et Transports du Benelux ne peut résoudre le litige, il sera soumis au Comité de Ministres Benelux.

## **Exposé des motifs commun relatif à la Décision M (2014) 13 du Comité de Ministres Benelux établissant un régime transitoire concernant la coopération transfrontalière en matière d'inspection du transport routier**

Le Traité Benelux relatif à la coopération transfrontalière en matière d'inspection du transport routier, fait à Liège le 3 octobre 2014, est axé sur une coopération plus poussée entre les autorités compétentes issues des pays du Benelux en matière de contrôle et de l'application de la réglementation de l'UE concernant le transport routier, ainsi que sur la réalisation d'une harmonisation plus poussée des réglementations d'exécution concernées.

En attendant l'entrée en vigueur de ce Traité Benelux, le Comité de Ministres Benelux souhaite établir déjà un régime transitoire afin que les autorités compétentes issues des pays du Benelux puissent coopérer sans délai au niveau opérationnel de manière à réaliser un maximum d'uniformité dans la mise en œuvre du contrôle et de l'application et de mettre à profit les économies d'échelle. Grâce à une coopération au sein du Benelux, sur le plan de l'éducation et de la formation également, les ressources limitées pourraient être mises en œuvre de façon plus intelligente et plus efficace.

Le présent régime transitoire ne s'étend cependant pas à l'assistance mutuelle transfrontalière et à l'intervention transfrontalière des services d'inspection en matière de transport routier, ni à l'échange de personnel. Contrairement au Traité Benelux, il n'est pas non plus possible d'élargir la présente décision à d'autres pays, sans toutefois porter préjudice à une coopération éventuelle entre les autorités compétentes issues des pays du Benelux et des autorités compétentes issues de pays tiers dans le domaine de la mobilité.

A l'instar du Traité Benelux relatif à la coopération transfrontalière en matière d'inspection du transport routier, les principes de base fixés dans le régime transitoire doivent être concrétisés dans des plans d'action périodiques, établis conformément à l'article 7 de la présente décision.

### Commentaire des articles

**L'article 1<sup>er</sup>** définit l'objet de la décision. Les objectifs sont circonscrits plus précisément que dans le Traité Benelux précité et se bornent à l'uniformisation de la mise en œuvre du contrôle et de l'application et à la mise à profit des économies d'échelle.

**L'article 2** définit les notions utilisées dans la décision. La notion « autorité compétente », en ce qui concerne la Belgique, concerne aussi les régions, qui sont compétentes pour la matière en question en vertu de la sixième réforme de l'Etat, sans que soit toutefois requise la même flexibilité que dans le Traité Benelux précité pour adapter ou étendre les listes d'autorités compétentes.

**L'article 3** vise l'uniformisation plus poussée au sein du Benelux en matière de mise en œuvre du contrôle et de l'application de la réglementation de l'UE sur le plan du transport routier. Cette disposition incite les autorités compétentes issues des pays du Benelux à rechercher une plus grande uniformité, mais sans aucune obligation d'harmonisation législative ou réglementaire. A cette fin, des propositions peuvent être reprises dans les plans d'action visés à l'article 7.

**L'article 4** incite les autorités compétentes à rapprocher les systèmes de classification des risques au sens de l'article 9 de la Directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006<sup>1</sup>, étant donné qu'un tel rapprochement peut apporter une contribution importante à une efficacité accrue de ces systèmes comme instrument de contrôle. Si la décision n'impose pas les modalités suivant lesquelles ce rapprochement doit intervenir, des propositions en ce sens peuvent être reprises dans les plans d'action visés à l'article 7.

**L'article 5** porte sur la mise à profit des économies d'échelle en ce qui concerne les connaissances, l'expertise, l'expérience, la formation, les moyens et le matériel. Pour l'échange de bonnes pratiques, les plans d'action visés à l'article 7 pourraient d'ailleurs prévoir la création d'une plateforme électronique.

**L'article 6** porte spécifiquement sur l'échange de moyens et de matériel. Les moyens et le matériel mis à disposition peuvent être conduits ou opérés non seulement par les fonctionnaires de l'autorité qui les met à disposition, mais aussi par les fonctionnaires de l'autorité qui a demandé la mise à disposition. Dans ce dernier cas, l'autorité qui a mis les moyens ou le matériel à disposition se charge de la formation et des explications nécessaires. Un inventaire du matériel livré est effectué. Chaque autorité compétente supporte les frais découlant de la perte ou de l'endommagement de son matériel, sans préjudice du recours dont elle disposerait pour se faire rembourser (par exemple, en vertu de l'assurance contractée pour le matériel). Par le terme « moyens », on entend par exemple des moyens de contrainte, des logiciels, des données sur un support électronique, etc. Il ne s'agit donc nullement de moyens financiers.

**L'article 7** dispose que, dans le cadre de la coopération basée sur la présente décision, des plans d'action périodiques concrets sont établis par le Comité de direction Benelux Communications et Transports. Conformément à l'article 3 de la Décision M (2013) 6 du Comité de Ministres Benelux du 18 novembre 2013 concernant la coopération transfrontalière entre les services d'inspection en matière de transport routier, un premier plan d'action est soumis à l'approbation du Comité de Ministres. Les plans d'action suivants sont approuvés par le Comité de direction Benelux Communications et Transports, aussi longtemps que le régime transitoire est en vigueur ; le Comité de direction Benelux Communications et Transports fait cependant toujours rapport au Comité de Ministres sur l'exécution des plans d'action.

**L'article 8** concerne le règlement des litiges en ce qui concerne l'interprétation ou l'application du régime transitoire.

**L'article 9** règle l'entrée en vigueur de la décision et limite la validité du régime transitoire jusqu'au jour de l'entrée en vigueur du Traité Benelux relatif à la coopération transfrontalière en matière d'inspection du transport routier. Étant donné que l'article 7 prévoit déjà que la décision est mise en œuvre par des plans d'action périodiques, il n'est pas demandé formellement aux gouvernements concernés de prendre des mesures additionnelles aux fins de la mise en application de la présente décision. Ceci n'enlève toutefois rien au caractère contraignant de la décision pour les autorités compétentes et du régime concernant la mise à disposition de moyens et de matériel en particulier.

---

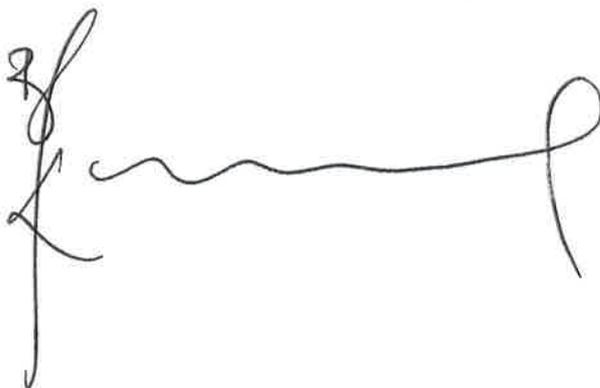
<sup>1</sup> Directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 établissant les conditions minimales à respecter pour la mise en œuvre des règlements du Conseil (CEE) n° 3820/85 et (CEE) n° 3821/85 concernant la législation sociale relative aux activités de transport routier et abrogeant la directive 88/599/CEE du Conseil (JO L 102 du 11/04/2006, p. 35).

### **Article 9. Entrée en vigueur**

La présente Décision entre en vigueur le jour de sa signature et reste d'application jusqu'à la date de l'entrée en vigueur du Traité Benelux relatif à la coopération transfrontalière en matière d'inspection du transport routier, fait à Liège le 3 octobre 2014.

FAIT à Bruxelles, le 16 décembre 2014.

Le président du Comité de Ministres Benelux,

A handwritten signature in black ink, consisting of a stylized initial 'B' followed by a long, wavy horizontal line that ends in a small loop.

**B. Koenders**