

## N° 7117

## CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2016-2017

**PROJET DE LOI**

**portant modification de la loi modifiée du 14 février 1955  
concernant la réglementation de la circulation sur toutes  
les voies publiques**

\* \* \*

*(Dépôt: le 9.2.2017)***SOMMAIRE:**

	<i>page</i>
1) Arrêté Grand-Ducal de dépôt (25.1.2017).....	1
2) Texte du projet de loi.....	2
3) Exposé des motifs .....	2
4) Commentaire des articles .....	4
5) Fiche d'évaluation d'impact.....	5
6) Texte coordonné.....	8
7) Tableau de transposition .....	12
8) Journal officiel de l'Union européenne L115.....	35

\*

**ARRETE GRAND-DUCAL DE DEPOT**

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

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

Arrêtons:

*Article unique.*– Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures est autorisé à déposer en Notre nom à la Chambre des Députés le projet de loi portant modification de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.

Palais de Luxembourg, le 25 janvier 2017

*Le Ministre du Développement durable  
et des Infrastructures,*

François BAUSCH

HENRI

\*

## TEXTE DU PROJET DE LOI

**Art. 1<sup>er</sup>.** Au paragraphe 2 de l'article 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques est inséré après le point 8) un nouveau point 9) libellé comme suit:

„ 9)	le fait de tolérer, comme chargeur ou transporteur, la mise en circulation d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés transportant un conteneur ou une caisse mobile et conduit par un tiers, dont la masse en charge excède de plus de 10% la masse maximale autorisée	4 points “
------	--	------------

Les points 9) à 26) sont renumérotés 10) à 27).

**Art. 2.** L'article 11 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est modifié comme suit:

1. Au paragraphe 2 les termes „à l'alinéa premier“ sont remplacés par les termes „au paragraphe premier“.
2. Trois nouveaux paragraphes sont ajoutés *in fine* libellés comme suit:

„4. En cas de transport d'un conteneur ou d'une caisse mobile, le chargeur et le transporteur sont passibles des mêmes peines prévues au paragraphe premier s'ils ont toléré la mise en circulation d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés dont la masse en charge excède de plus de 10% la masse maximale autorisée.

5. En cas de transport d'un conteneur ou d'une caisse mobile, le chargeur doit remettre au transporteur auquel il confie le transport une déclaration indiquant la masse de ce conteneur ou de cette caisse mobile transportés. L'omission d'émettre cette déclaration ou le fait d'émettre une déclaration erronée est puni d'une amende de 25 à 250 euros.

6. L'omission du transporteur de pouvoir présenter la déclaration visée au paragraphe cinq ou le fait de présenter une déclaration erronée ou falsifiée est puni d'une amende de 25 à 250 euros.“

\*

## EXPOSE DES MOTIFS

Le présent projet de loi a pour objet de transposer en droit national la directive 2015/719/UE modifiant la directive modifiée 96/53/CE 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. Cette transposition se fait par le biais d'une modification de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, ainsi que par une modification de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques.

En 1984, les membres de la Communauté européenne ont pour une première fois édité des normes communes en ce qui concerne le poids, les dimensions ainsi que d'autres caractéristiques techniques connexes de certains véhicules routiers dans le cadre d'une politique commune des transports. Ils ont ainsi établi des normes communes permettant de mieux utiliser les véhicules routiers dans le trafic international entre les différents Etats membres.

Toutefois, au fil des années, ces dispositions ont été modifiées de façon substantielle en tenant compte de l'évolution technique dans le domaine de la construction de véhicules notamment.

Partant, en 1996, lorsqu'une nouvelle modification de la directive de 1984 s'imposait, il a été décidé, pour des questions de clarté et de rationalisation, de procéder à une refonte complète des dispositions en la matière. Cette refonte a résulté dans la directive 96/53/CE.

En 2002, ladite directive a pour une première fois été modifiée par la directive 2002/7/CE puisqu'il a été jugé à l'époque qu'il était nécessaire d'harmoniser les dimensions maximales autorisées pour les véhicules routiers affectés au transport de personnes, étant donné que les divergences entre les règles en vigueur dans les différents Etats membres en ce qui concerne les dimensions des véhicules routiers de transport de personnes avaient des effets négatifs sur les conditions de concurrence et pouvaient constituer un obstacle au trafic entre les Etats membres.

La modification de la directive 96/53/CE par la directive 2015/719/UE s'inscrit dans la politique européenne des dernières années en mettant l'accent sur la nécessité de réduire les émissions de gaz à effet de serre, en particulier celles de dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>), de renforcer la sécurité routière, d'adapter la législation pertinente aux évolutions technologiques et aux nouveaux besoins du marché et de faciliter les opérations de transport intermodal, tout en assurant une concurrence loyale et en protégeant les infrastructures routières.

Ainsi, les modifications visent à autoriser l'installation de dispositifs aérodynamiques aux véhicules, d'améliorer la sécurité routière, d'augmenter la masse maximale autorisée pour les véhicules à carburant de substitution, d'augmenter la longueur et la masse maximale autorisée des véhicules dans le cadre du transport de conteneurs, notamment pour promouvoir les opérations de transport intermodal, ainsi que d'augmenter la masse maximale autorisée dans le cadre du transport de passagers.

En effet, une amélioration de l'aérodynamique de la cabine des véhicules à moteur permettrait des gains significatifs en matière de performances énergétiques des véhicules, éventuellement en conjonction avec les dispositifs aérodynamiques rétractables ou pliables adjoints à l'arrière des véhicules. Toutefois, dans les limites de longueur actuelles fixées par la directive 96/53/CE, cette amélioration n'est pas possible sans une réduction de la charge utile des véhicules et sans mettre en danger l'équilibre économique du secteur du transport routier. Pour cette raison, une dérogation aux longueurs maximales est proposée sans pour autant augmenter la charge utile du véhicule.

En outre, le nouveau profilage des cabines peut également contribuer à améliorer la sécurité routière en réduisant les angles morts de vision des conducteurs, notamment ceux situés sous le pare-brise, et devrait ainsi permettre de sauver la vie de nombreux usagers de la route vulnérables tels que les piétons ou les cyclistes. Un nouveau profilage des cabines pourrait aussi intégrer des structures d'absorption d'énergie en cas de collision. Par ailleurs, le gain potentiel de volume de la cabine devrait améliorer la sécurité et le confort du conducteur.

Afin de promouvoir les systèmes de propulsion alternatifs (systèmes de propulsion n'utilisant pas ou seulement partiellement des énergies fossiles), il est proposé d'augmenter la masse maximale autorisée pour ce type de véhicule, étant donné que l'utilisation tant de systèmes de propulsion alternatifs, qui comprennent des systèmes de propulsion hybrides (système qui à des fins de propulsion mécanique, tirent leur énergie d'un carburant consommable et/ou d'une batterie ou d'un autre dispositif de stockage d'alimentation électrique ou mécanique) ainsi que de véhicules qui fonctionnent entièrement à carburant de substitution (électricité, gaz ...), réduit la pollution d'un côté, mais augmente le poids du véhicule, puisque ces systèmes sont en général plus lourds que ceux utilisés dans les véhicules à carburant conventionnel. En conséquence, il y a lieu d'augmenter la masse maximale autorisée de ces véhicules, puisque ce surpoids ne devrait pas être comptabilisé au détriment de la charge effective du véhicule, étant donné que cela pénaliserait le secteur du transport routier du point de vue économique. Néanmoins, ce surpoids ne devrait pas non plus entraîner l'augmentation de la charge utile du véhicule.

Le transport de marchandises dans des conteneurs est de plus en plus courant. Ces conteneurs d'une longueur de 13,72 m (45 pieds) sont acheminés par tous les modes de transport. Cependant, bien que le transport de ces conteneurs soit actuellement possible sur le territoire du Benelux (Décision M (2014) 5 du Comité des Ministres Benelux), les composantes routières des opérations de transport intermodal ne peuvent actuellement s'effectuer que dans le cadre de procédures administratives contraignantes aussi bien pour les Etats membres que pour les transporteurs. Il est donc proposé d'allonger de la longueur autorisée des véhicules transportant lesdits conteneurs de 15 centimètres, ce qui pourrait dispenser les transporteurs de suivre ces procédures administratives et faciliter ainsi les opérations de transport intermodal, sans risque ni préjudice pour l'infrastructure routière ni pour les autres utilisateurs de la route.

En ce qui concerne le transport de voyageurs, le poids moyen des passagers des autocars ainsi que celui de leurs bagages ont sensiblement augmenté depuis 1996. Compte tenu des limites de poids imposées par la directive 96/53/CE, le nombre de passagers transportés a été progressivement réduit. En outre, l'équipement nécessaire pour répondre aux exigences techniques en vigueur, telles que la norme Euro VI, augmente le poids des véhicules ainsi équipés. La nécessité de privilégier le transport collectif par rapport au transport individuel dans un souci de meilleure efficacité énergétique et afin de réduire les embouteillages impose de rétablir le nombre antérieur de passagers par autocar en tenant compte de l'augmentation de leur poids et de celui de leurs bagages. En conséquence, il est proposé d'augmenter la masse maximale autorisée des autobus et autocars.

La directive dont question prévoit également la mise en place de mesures appropriées en ce qui concerne les infractions liées à la surcharge. Le présent projet de loi prévoit donc les sanctions en cas d'infractions contre ces dispositions. Etant donné que le Code de la Route prévoit déjà des sanctions en matière de surcharge, le projet n'introduit que de nouvelles sanctions pour le chargeur et le transporteur dans le cadre d'un transport d'un conteneur ou d'une caisse mobile.

De manière générale, il reste à noter que la directive prévoit l'augmentation de la masse maximale autorisée dans un bon nombre de cas en relation avec des véhicules munis de dispositifs aérodynamiques ou des véhicules propulsés totalement ou entièrement par des systèmes de propulsion alternatifs ou à carburant de substitution. Cependant, les dispositions relatives à la masse maximale autorisée au Grand-Duché des différents véhicules proviennent notamment de la Décision Benelux M (89) 7 et autorisent des masses maximales supérieures pour la conduite sur le territoire des pays du Benelux que les dispositions de la directive 96/53/CE. Partant, la transposition de ces dispositions pour le Luxembourg n'est pas nécessaire, puisque les limites nationales sont, pour la plupart des cas de figure, plus élevées que celles de la directive. Il s'en suit, que les modifications proposées tiennent uniquement compte de cas où la limite européenne est plus élevée que la limite nationale. A titre d'exemple, la limite nationale pour les poids lourds est, en conformité avec la décision Benelux M (89) 7, de 44 t. Cependant, dans l'Union européenne cette limite est en vertu de la directive 96/53/CE de 40 t, sauf exceptions.

Les modifications transposant les autres dispositions de la directive 2015/719/UE précitée qui ne sont pas repris dans le présent projet de loi, se trouvent dans le projet de règlement grand-ducal visant à modifier l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques qui va de pair avec le présent projet de loi.

\*

## COMMENTAIRE DES ARTICLES

### *Ad article 1<sup>er</sup>*

Le paragraphe 8 de l'article 1<sup>er</sup> de la directive 2015/719/UE modifiant la directive modifiée 96/53/CE 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 prévoit l'introduction d'un article 10sexies qui oblige les Etats membres de mettre en place un régime de sanctions applicables en cas de violation des dispositions de la directive dont question.

Etant donné que tant la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, que l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques prévoient déjà, notamment par le biais du règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non-résidents ainsi qu'aux mesures d'exécution de la législation en matière de mise en fourrière des véhicules et en matière de permis à points, des sanctions en cas de violation des dispositions en relation avec la longueur et le poids maximal autorisées de véhicules, l'introduction de nouvelles dispositions ne s'impose pas.

Toutefois, ce même paragraphe 8 de l'article 1<sup>er</sup> de la directive introduit un article 10septies dans la directive 96/53/CE prévoyant de nouvelles dispositions en matière de responsabilité pour le chargeur ainsi que pour le transporteur en cas de transport de conteneurs et de caisses mobiles, notamment en termes de surcharge d'un véhicule (article 10septies, paragraphe 2).

Partant, l'article 1<sup>er</sup> du projet de loi propose, à l'instar de ce qui est prévu pour le conducteur ou le propriétaire ou détenteur d'un véhicule, de sanctionner le fait d'avoir toléré en tant que chargeur ou transporteur dans le cadre d'un transport d'un conteneur ou d'une caisse mobile, la mise en circulation d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés conduit par un tiers, dont la masse en charge excède de plus de 10% la masse maximale autorisée, avec la perte de 4 points dans le cadre du permis à points.

### *Ad article 2*

L'article 2 vise dans un premier point de redresser une erreur textuelle au paragraphe 2 de l'article 11 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée. En effet, audit paragraphe il est renvoyé à l'alinéa premier de ce même article. S'agissant toutefois d'un paragraphe et non d'un alinéa, il est proposé de faire référence „au paragraphe premier“ et non pas „à l'alinéa premier“.

Le point 2 de cet article propose d'ajouter trois nouveaux paragraphes à ce même article 11.

Le premier paragraphe (nouveau paragraphe 4) prévoit, à l'instar de ce qui est prévu pour le conducteur ou le propriétaire ou détenteur d'un véhicule, de sanctionner le fait d'avoir toléré en tant que chargeur ou transporteur dans le cadre d'un transport d'un conteneur ou d'une caisse mobile, la mise en circulation d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés conduit par un tiers, dont la masse en charge excède de plus de 10% la masse maximale autorisée, d'un emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de 251 à 5.000 euros ou d'une de ces peines seulement.

Les paragraphes 2 et 3 (nouveaux paragraphes 5 et 6) visent à transposer les dispositions du paragraphe 8 de l'article 1<sup>er</sup> de la directive 2015/719/UE qui introduit un nouvel article 10septies dans la directive 96/53/CE.

Ledit article prévoit que lors d'un transport de conteneurs ou de caisses mobiles le chargeur doit remettre au transporteur une déclaration indiquant la masse des conteneurs ou caisses transportés. En outre, il oblige le transporteur de donner accès à ce document et pour les Etats membres de fixer des règles de responsabilité qui s'imposent pour le chargeur ainsi que pour le transporteur.

L'article 2 du projet de loi propose donc de mettre en place les obligations prévues par la directive et des amendes pour les infractions. Afin d'être exhaustif, le paragraphe 3 à introduire à l'article 11 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée prévoit pour le transporteur, outre les cas d'une déclaration manquante ou erronée, aussi le cas où il présenterait une déclaration falsifiée, à savoir fabriquée par lui-même, ce cas étant dans l'esprit du législateur européen.

\*

## FICHE D'EVALUATION D'IMPACT

### Coordonnées du projet

<b>Intitulé du projet:</b>	<b>1. Projet de loi portant modification de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques</b> <b>2. Avant-projet de règlement grand-ducal modifiant</b> <b>a) l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques</b> <b>b) le règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non-résidents ainsi qu'aux mesures d'exécution de la législation en matière de mise en fourrière des véhicules et en matière de permis à points</b>
<b>Ministère initiateur:</b>	<b>Ministère du Développement durable et des Infrastructures – Département des Transports</b>
<b>Auteur(s):</b>	<b>Alain Disiviscour</b>
<b>Tél:</b>	<b>247-84478</b>
<b>Courriel:</b>	<b>alain.disiviscour@tr.etat.lu</b>
<b>Objectif(s) du projet:</b>	<b>Transposer en droit national la directive 2015/719/UE modifiant la directive modifiée 96/53/CE 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>
<b>Autre(s) Ministère(s)/Organisme(s)/Commune(s)impliqué(e)(s):</b>	<b>Ministre de la Sécurité Intérieure; Ministre des Finances; Ministre de la Justice</b>
<b>Date:</b>	<b>14.12.2016</b>

### Mieux légiférer

1. Partie(s) prenante(s) (organismes divers, citoyens, ...) consultée(s): Oui  Non   
 Si oui, laquelle/lesquelles:  
 Remarques/Observations:
2. Destinataires du projet:
- Entreprises/Professions libérales: Oui  Non
  - Citoyens: Oui  Non
  - Administrations: Oui  Non
3. Le principe „Think small first“ est-il respecté? Oui  Non  N.a.<sup>1</sup>   
 (c.-à-d. des exemptions ou dérogations sont-elles prévues suivant la taille de l'entreprise et/ou son secteur d'activité?)  
 Remarques/Observations:
4. Le projet est-il lisible et compréhensible pour le destinataire? Oui  Non   
 Existe-t-il un texte coordonné ou un guide pratique, mis à jour et publié d'une façon régulière? Oui  Non   
 Remarques/Observations:
5. Le projet a-t-il saisi l'opportunité pour supprimer ou simplifier des régimes d'autorisation et de déclaration existants, ou pour améliorer la qualité des procédures? Oui  Non   
 Remarques/Observations:
6. Le projet contient-il une charge administrative<sup>2</sup> pour le(s) destinataire(s)? (un coût imposé pour satisfaire à une obligation d'information émanant du projet?) Oui  Non   
 Si oui, quel est le coût administratif<sup>3</sup> approximatif total? (nombre de destinataires x coût administratif par destinataire)
7. a) Le projet prend-il recours à un échange de données inter-administratif (national ou international) plutôt que de demander l'information au destinataire? Oui  Non  N.a.   
 Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il?
- b) Le projet en question contient-il des dispositions spécifiques concernant la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel<sup>4</sup>? Oui  Non  N.a.   
 Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il?

1 N.a.: non applicable.

2 Il s'agit d'obligations et de formalités administratives imposées aux entreprises et aux citoyens, liées à l'exécution, l'application ou la mise en oeuvre d'une loi, d'un règlement grand-ducal, d'une application administrative, d'un règlement ministériel, d'une circulaire, d'une directive, d'un règlement UE ou d'un accord international prévoyant un droit, une interdiction ou une obligation.

3 Coût auquel un destinataire est confronté lorsqu'il répond à une obligation d'information inscrite dans une loi ou un texte d'application de celle-ci (exemple: taxe, coût de salaire, perte de temps ou de congé, coût de déplacement physique, achat de matériel, etc.).

4 Loi modifiée du 2 août 2002 relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel (www.cnpd.lu).

8. Le projet prévoit-il:
- une autorisation tacite en cas de non-réponse de l'administration? Oui  Non  N.a.
  - des délais de réponse à respecter par l'administration? Oui  Non  N.a.
  - le principe que l'administration ne pourra demander des informations supplémentaires qu'une seule fois? Oui  Non  N.a.
9. Y a-t-il une possibilité de regroupement de formalités et/ou de procédures (p. ex. prévues le cas échéant par un autre texte)? Oui  Non  N.a.   
Si oui, laquelle:
10. En cas de transposition de directives communautaires, le principe „la directive, rien que la directive“ est-il respecté? Oui  Non  N.a.   
Si non, pourquoi?
11. Le projet contribue-t-il en général à une:
- a) simplification administrative, et/ou à une Oui  Non
  - b) amélioration de la qualité réglementaire? Oui  Non
- Remarques/Observations: Redressement d'erreurs dans la version actuelle du Code de la Route.
12. Des heures d'ouverture de guichet, favorables et adaptées aux besoins du/des destinataire(s), seront-elles introduites? Oui  Non  N.a.
13. Y a-t-il une nécessité d'adapter un système informatique auprès de l'Etat (e-Government ou application back-office)? Oui  Non   
Si oui, quel est le délai pour disposer du nouveau système?
14. Y a-t-il un besoin en formation du personnel de l'administration concernée? Oui  Non  N.a.   
Si oui, lequel?  
Remarques/Observations:

### Egalité des chances

15. Le projet est-il:
- principalement centré sur l'égalité des femmes et des hommes? Oui  Non
  - positif en matière d'égalité des femmes et des hommes? Oui  Non   
Si oui, expliquez de quelle manière:
  - neutre en matière d'égalité des femmes et des hommes? Oui  Non   
Si oui, expliquez pourquoi: Les dispositions sont applicables quelque soit le sexe des personnes concernées.
  - négatif en matière d'égalité des femmes et des hommes? Oui  Non   
Si oui, expliquez de quelle manière:
16. Y a-t-il un impact financier différent sur les femmes et les hommes? Oui  Non  N.a.   
Si oui, expliquez de quelle manière:

**Directive „services“**

17. Le projet introduit-il une exigence relative à la liberté d'établissement soumise à évaluation<sup>5</sup>? Oui  Non  N.a.

Si oui, veuillez annexer le formulaire A, disponible au site

Internet du Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur:

[www.eco.public.lu/attributions/dg2/d\\_consommation/d\\_march\\_int\\_rieur/Services/index.html](http://www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march_int_rieur/Services/index.html)

18. Le projet introduit-il une exigence relative à la libre prestation de services transfrontaliers<sup>6</sup>? Oui  Non  N.a.

Si oui, veuillez annexer le formulaire B, disponible au site

Internet du Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur:

[www.eco.public.lu/attributions/dg2/d\\_consommation/d\\_march\\_int\\_rieur/Services/index.html](http://www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march_int_rieur/Services/index.html)

\*

**TEXTE COORDONNE**

**LOI MODIFIEE DU 14 FEVRIER 1955  
concernant la réglementation de la circulation  
sur toutes les voies publiques**

**„Art. 2bis. Paragraphe 2**

## Paragraphe 2

Les infractions énumérées ci-après donnent lieu aux réductions de points indiquées:

1)	l'homicide involontaire en relation avec une ou plusieurs infractions à la présente loi ou aux dispositions réglementaires prises en son exécution	6 points
2)	le fait de commettre comme conducteur, propriétaire, détenteur ou gardien, d'un véhicule un des délits prévus à l'article 12	6 points
3)	le dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse considéré comme délit en vertu de l'article 11bis	6 points
4)	les coups et blessures involontaires en relation avec une ou plusieurs infractions à la présente loi ou aux dispositions réglementaires prises en son exécution	4 points
5)	– la conduite d'un véhicule sans être titulaire d'un permis de conduire valable pour la catégorie de véhicule en cause ou dans l'une des situations visées au premier alinéa du chiffre 12. de l'article 13, – le fait de tolérer, comme propriétaire ou détenteur, la mise en circulation d'un véhicule par une personne non titulaire d'un permis de conduire valable	4 points
6)	la mise en circulation ou le fait de tolérer, comme propriétaire ou détenteur, la mise en circulation d'un véhicule automoteur ou d'une remorque, sans que la responsabilité civile à laquelle ce véhicule peut donner lieu, soit couverte	4 points
7)	le délit de fuite	4 points
8)	la conduite d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés dont la masse en charge excède de plus de 10% la masse maximale autorisée ou le fait de tolérer, comme propriétaire ou détenteur, la mise en circulation d'un véhicule ainsi surchargé, conduit par un tiers	4 points

<sup>5</sup> Article 15, paragraphe 2 de la directive „services“ (cf. Note explicative, p. 10-11)

<sup>6</sup> Article 16, paragraphe 1, troisième alinéa et paragraphe 3, première phrase de la directive „services“ (cf. Note explicative, p. 10-11)

9)	le fait de tolérer, comme chargeur ou transporteur, la mise en circulation d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés transportant un conteneur ou une caisse mobile et conduit par un tiers, dont la masse en charge excède de plus de 10% la masse maximale autorisée	4 points
10)	le dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse de plus de 50% du maximum réglementaire de la vitesse autorisée, la vitesse constatée étant d'au moins 40 km/h supérieure à ce maximum	4 points
11)	la conduite ou le fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur ou gardien, la conduite d'un véhicule, par une personne qui a consommé des boissons alcooliques en quantité telle que le taux d'alcool est d'au moins 0,8 g d'alcool par litre de sang ou de 0,35 mg d'alcool par litre d'air expiré sans atteindre respectivement 1,2 g d'alcool par litre de sang ou 0,55 mg d'alcool par litre d'air expiré	4 points
12)	la conduite ou le fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur ou gardien, la conduite d'un véhicule, par une personne qui a consommé des boissons alcooliques en quantité telle que le taux d'alcool est d'au moins 0,5 g d'alcool par litre de sang ou d'au moins 0,25 mg d'alcool par litre d'air expiré, sans atteindre respectivement 0,8 g d'alcool par litre de sang ou 0,35 mg d'alcool par litre d'air expiré pour les personnes dont question au point 4 du paragraphe 2 de l'article 12, ces taux sont ramenés respectivement de 0,5 g à 0,2 g d'alcool par litre de sang et de 0,25 mg à 0,10 mg d'alcool par litre d'air expiré	2 points
13)	la conduite ou le fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur ou gardien, la conduite d'un véhicule, par une personne qui présente des signes manifestes d'influence de l'alcool, même si le taux d'alcool est inférieur à 0,5 g d'alcool par litre de sang ou à 0,25 mg d'alcool par litre d'air expiré, ou s'il n'a pas été possible de déterminer un taux d'alcoolémie pour les personnes dont question au point 4 du paragraphe 2 de l'article 12, ces taux sont ramenés respectivement de 0,5 g à 0,2 g d'alcool par litre de sang et de 0,25 mg à 0,10 mg d'alcool par litre d'air expiré	2 points
14)	le dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse considéré comme contravention grave en vertu de l'article 7, autre que celle visée au point 9) ci-avant	2 points
15)	la conduite d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés muni d'un ou de plusieurs pneumatiques défectueux ou de pneumatiques de structures incompatibles ou le fait de tolérer, comme propriétaire ou détenteur, la mise en circulation d'un tel véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés	2 points
16)	l'omission aux intersections de céder le passage aux usagers prioritaires qui viennent de la droite ou qui viennent en sens inverse pour continuer en ligne droite ou pour obliquer vers la droite, ou l'inobservation d'un signal B, 1, d'un signal B, 2a ou d'un signal lumineux rouge ou rouge clignotant ou d'un signal lumineux blanc ou jaune à barre horizontale	2 points
17)	l'omission de céder le passage aux piétons à un endroit où ils ont la priorité	2 points
18)	l'inobservation de l'interdiction de dépasser et la tentative de dépassement interdit	2 points
19)	l'infraction aux prescriptions spéciales concernant la circulation sur les autoroutes et les routes pour véhicules automoteurs	2 points
20)	l'inobservation d'un signal C, 1a	2 points
21)	l'inobservation en dehors des agglomérations d'une distance par rapport au véhicule qui précède, correspondant à un temps de parcours d'au moins deux secondes	2 points
22)	la mise en circulation d'un véhicule automoteur ou d'une remorque ou le fait, comme propriétaire ou détenteur, de tolérer la mise en circulation d'un véhicule automoteur ou d'une remorque qui n'est pas régulièrement immatriculé ou couvert par un certificat de contrôle technique valable	2 points

23)	le défaut de suivre les injonctions des membres de la police grand-ducale ou des fonctionnaires de l'administration des douanes et accises qui règlent la circulation	2 points
24)	le défaut pour le conducteur d'un véhicule automoteur de porter la ceinture de sécurité de façon réglementaire ou le fait, pour le conducteur d'un véhicule automoteur de transporter un mineur qui, selon le cas, ne porte pas la ceinture de sécurité de façon réglementaire ou n'est pas placé de façon réglementaire dans un dispositif de retenue homologué	2 points
25)	le défaut pour le conducteur d'un motocycle, d'un cyclomoteur ou d'un véhicule assimilé à l'une de ces catégories de véhicules de porter de façon réglementaire un casque de protection homologué ou le fait pour le conducteur d'un de ces véhicules de transporter un mineur qui ne porte pas de façon réglementaire un casque de protection homologué	2 points
26)	<ul style="list-style-type: none"> <li>– l'utilisation d'un équipement téléphonique à usage du conducteur qui n'est pas fixé solidement dans le véhicule ou intégré au casque de protection</li> <li>– le fait pour le conducteur utilisant un équipement téléphonique de lâcher le volant ou le guidon d'une main autrement que pour les opérations de mise en service ou d'arrêt de cet équipement, dès que le véhicule conduit est en mouvement</li> </ul>	2 points
27)	l'utilisation par le conducteur d'un véhicule en mouvement d'un appareil doté d'un écran allumé, qui n'est pas intégré dans le véhicule et qui ne constitue pas une aide à la conduite ou à la navigation	2 points

Pour autant qu'une des infractions mentionnées ci-avant ait été commise sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg, toute condamnation judiciaire qui est devenue irrévocable, et tout avertissement taxé dont le contrevenant s'est acquitté dans les 45 jours suivant la constatation de l'infraction, entraîne une réduction du nombre de points affecté au permis de conduire.

Cette réduction intervient de plein droit.

En cas de concours idéal d'infractions, seule la réduction de points la plus élevée est appliquée. En cas de concours réel, la réduction de points se cumule dans la limite de 6 points, lorsqu'il s'agit exclusivement de contraventions, et dans la limite de 8 points, lorsqu'il y a au moins un délit parmi les infractions retenues.

La réduction de points suite à une décision judiciaire a lieu au moment où cette décision devient irrévocable.

La réduction de points suite à un avertissement taxé a lieu au moment du paiement de la taxe. Avant de décerner un avertissement taxé en relation avec une contravention donnant lieu à une réduction de points le membre de la police grand-ducale ou de l'administration des douanes et accises avise le contrevenant de la réduction de points qu'entraîne le règlement de cet avertissement taxé. Les modalités de cette information sont arrêtées par règlement grand-ducal.

Lorsque la réalité d'une infraction entraînant une perte de points est établie dans les conditions qui précèdent, le „ministre“ fait procéder à une réduction conséquente du nombre de points dont le permis de conduire de l'auteur de l'infraction se trouve en ce moment affecté.

Toute réduction de points donne lieu à une information écrite de l'intéressé sur la ou les infractions à l'origine de la réduction de points ainsi que sur le nombre de points dont le permis de conduire concerné reste affecté. Les modalités de cette information sont arrêtées par règlement grand-ducal.“

„**Art. 11.** 1. Le conducteur d'un véhicule ou ensemble de véhicules couplés dont la masse en charge excède de plus de 10% la masse maximale autorisée sera puni d'un emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de 251 à 5.000 euros ou d'une de ces peines seulement. Le propriétaire ou détenteur du véhicule est passible des mêmes peines s'il a toléré la mise en circulation d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés dont la masse en charge excède de plus de 10% la masse maximale autorisée.

2. S'il existe des indices graves faisant présumer la surcharge d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules visés **au paragraphe premier**, les membres de la police grand-ducale et les agents de l'admi-

nistration des douanes et accises pourront obliger le conducteur à se rendre à l'endroit le plus proche permettant une vérification de la masse en charge. En cas de surcharge constatée, les frais occasionnés par le pesage sont à charge du propriétaire ou du détenteur du véhicule.

3. Si une surcharge de plus de 10% de la masse maximale autorisée est constatée, les membres de la police grand-ducale et les agents de l'administration des douanes et accises sont en droit d'interdire la circulation du véhicule.

4. En cas de transport d'un conteneur ou d'une caisse mobile, le chargeur et le transporteur sont passibles des mêmes peines prévues au paragraphe premier s'ils ont toléré la mise en circulation d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés dont la masse en charge excède de plus de 10% la masse maximale autorisée.

5. En cas de transport d'un conteneur ou d'une caisse mobile, le chargeur doit remettre au transporteur auquel il confie le transport une déclaration indiquant la masse de ce conteneur ou de cette caisse mobile transportés. L'omission d'émettre cette déclaration ou le fait d'émettre une déclaration erronée est puni d'une amende de 25 à 250 euros.

6. L'omission du transporteur de pouvoir présenter la déclaration visée au paragraphe cinq ou le fait de présenter une déclaration erronée ou falsifiée est puni d'une amende de 25 à 250 euros.“

\*

## TABLEAU DE TRANSPOSITION

**Transposition de la directive 2015/719/UE modifiant la directive 96/53/CE 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**

Délai de transposition: 7 mai 2017

Application: p.m.

Lancement de la procédure législative: 2e semestre 2016

<i>Articles</i>	<i>Directive 96/53 Version 2015</i>	<i>Modification LOI/AGD Circulation 1955</i>	<i>Observations</i>
<b>Art. 1</b>	<p>1. La présente directive s'applique:</p> <p>a) aux dimensions des véhicules à moteur des catégories M2 et M3 et de leurs remorques de catégorie 0 et des véhicules à moteur des catégories N2 et N3 et de leurs remorques de catégorie 03 et 04, tels qu'ils sont définis à l'annexe II de la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil (1);</p> <p>b) aux poids et à certaines autres caractéristiques des véhicules définis au point a) et spécifiés à l'annexe I point 2 de la présente directive.</p> <p>2. Tous les poids indiqués à l'annexe I ont valeur de normes de circulation et concernent donc les conditions de charge et non les normes de production, lesquelles seront définies par une directive ultérieure.</p> <p>3. La présente directive ne s'applique pas aux autobus articulés comportant plus d'une section articulée.</p>	<p>p.m.</p>	<p>Pas de transposition nécessaire. Dispositions déjà reprises dans le Code de la Route (CDR) lors d'une modification antérieure (art. 2).</p>
<b>Art. 2</b>	<p>Aux fins de la présente directive, on entend par:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- „véhicule à moteur“: tout véhicule pourvu d'un moteur à propulsion et circulant sur route par ses moyens propres,</li> <li>- „remorque“: tout véhicule qui est destiné à être attelé à un véhicule à moteur, à l'exclusion des semi-remorques, et qui, de par sa construction et son aménagement, est affecté au transport de marchandises,</li> </ul>		

Articles	Directive 96/53 Version 2015	Modification L.OI/AGD Circulation 1955	Observations
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- „<i>semi-remorque</i>“ : tout véhicule qui est destiné à être attelé à un véhicule à moteur de manière telle qu'une partie de cette remorque repose sur le véhicule à moteur et qu'une partie substantielle de son poids et du poids de son chargement soit supportée par ledit véhicule, et qui, de par sa construction et son aménagement, est affecté au transport de marchandises,</li> <li>- „<i>ensemble de véhicules</i>“ : <ul style="list-style-type: none"> <li>- soit un train routier constitué d'un véhicule à moteur attelé à une remorque,</li> <li>- soit un véhicule articulé constitué d'un véhicule à moteur couplé à une semi-remorque,</li> </ul> </li> <li>- „<i>véhicule conditionné</i>“ : tout véhicule dont les superstructures fixes ou mobiles sont spécialement équipées pour le transport de marchandises sous températures dirigées, et dont l'épaisseur de chaque paroi latérale, isolation comprise, est d'au moins 45 millimètres,</li> <li>- „<i>autobus</i>“ : tout véhicule qui comporte plus de neuf places assises, y compris celle du conducteur, et qui, de par sa construction et son aménagement, est affecté au transport de personnes et de leurs bagages. Il peut avoir un ou deux niveaux et peut aussi tractier une remorque à bagages,</li> <li>- „<i>autobus articulé</i>“ : un autobus qui est composé de deux tronçons rigides reliés entre eux par une section articulée. Sur ce type de véhicule, les compartiments voyageurs situés dans chacun des deux tronçons rigides communiquent entre eux. La section articulée permet la libre circulation des voyageurs entre les tronçons rigides. La connexion et la disjonction entre les deux tronçons ne peuvent être faites qu'en atelier,</li> <li>- „<i>dimensions maximales autorisées</i>“ : les dimensions maximales pour l'utilisation d'un véhicule prévues à l'annexe I de la présente directive,</li> <li>- „<i>poids maximal autorisé</i>“ : le poids maximal pour l'utilisation en trafic international d'un véhicule chargé,</li> <li>- „<i>poids maximal autorisé par essieu</i>“ : le poids maximal pour l'utilisation en trafic international d'un essieu ou d'un groupe d'essieux chargé,</li> </ul>		

Articles	Directive 96/53 Version 2015	Modification LOI/AGD Circulation 1955	Observations
<ul style="list-style-type: none"> <li>- „charge indivisible“: la charge qui ne peut, aux fins du transport par route, être divisée en deux ou plusieurs chargements sans frais ou risque de dommage inconsideré et qui ne peut, du fait de ses dimensions ou masses, être transportée par un véhicule à moteur, une remorque, un train routier ou un véhicule articulé qui réponde à tous égards aux dispositions de la présente directive,</li> <li>- „tonne“: le poids que représente la masse d'une tonne et qui correspond à 9,8 kilo newtons (kN),</li> <li>- „carburants de substitution“ les carburants ou sources d'énergie qui servent, au moins partiellement, de substitut aux sources d'énergie fossile pour les transports et peuvent contribuer à la décarbonisation de ces derniers ainsi qu'à l'amélioration de la performance environnementale du secteur des transports; ils comprennent: <ul style="list-style-type: none"> <li>a) l'électricité consommée par tous les types de véhicules électriques,</li> <li>b) l'hydrogène,</li> <li>c) le gaz naturel, y compris le biométhane, sous forme gazeuse (gaz naturel comprimé – GNC) et sous forme liquéfiée (gaz naturel liquéfié – GNL),</li> <li>d) le gaz de pétrole liquéfié (GPL),</li> <li>e) l'énergie mécanique provenant d'un stockage embarqué/d'une source embarquée, y compris la chaleur résiduelle,</li> </ul> </li> <li>- „véhicule à carburant de substitution“ un véhicule à moteur alimenté totalement ou partiellement par un carburant de substitution et qui a fait l'objet d'une réception conformément au cadre établi par la directive 2007/46/CE,</li> </ul>	<p>Art. 1<sup>er</sup>. RGD:</p> <p>L'article 2 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques est modifié comme suit:</p> <p>1. A la rubrique 2.3., un point e) est introduit avec le libellé suivant:</p> <p>„e) Véhicule automoteur à carburant de substitution: véhicule à moteur visé à la rubrique 2.3., points a)-d), sauf un véhicule alimenté entièrement à l'essence ou au diesel.“</p>	<p>Définitions à reprendre à l'article 2 du CDR.</p>	

Articles	Directive 96/53 Version 2015	Modification L.OI/AGD Circulation 1955	Observations
<p>– „opération de transport intermodal“</p> <p>a) les opérations de transports combinés définies à l'article 1<sup>er</sup> de la directive 92/106/CEE du Conseil effectuant un transport d'un ou plusieurs conteneurs ou caisses mobiles jusqu'à une longueur totale maximale de 45 pieds; ou</p> <p>b) des opérations de transport par voie d'eau effectuant un transport d'un ou plusieurs conteneurs ou caisses mobiles jusqu'à une longueur totale maximale de 45 pieds, pour autant que le trajet routier initial ou terminal ne dépasse pas 150 kilomètres sur le territoire de l'Union. La distance de 150 kilomètres visée ci-dessus peut être dépassée en vue d'atteindre le terminal de transport approprié le plus proche pour le service envisagé, s'il s'agit de:</p> <p>i) véhicules conformes à l'annexe I, point 2.2.2, sous a) ou b); ou</p> <p>ii) véhicules conformes à l'annexe I, point 2.2.2, sous c) ou d), dans les cas où de telles distances sont autorisées dans l'Etat membre concerné.</p> <p>Pour les opérations de transport intermodal, le terminal de transport approprié le plus proche qui fournit le service peut être situé dans un Etat membre autre que celui dans lequel la cargaison a été chargée ou déchargée,</p> <p>– „chargeur“ une entité juridique ou personne physique ou morale désignée sur le connaissance ou sur le document de transport équivalent, par exemple un connaissance direct, en tant que chargeur et/ou au nom ou pour le compte de laquelle un contrat de transport avec l'entreprise de transport a été conclu.</p>	<p>2. Sont ajoutées après le point 5.17. de nouvelles rubriques 5.18., 5.19. et 5.20. libellées comme suit:</p> <p>„5.18. <i>Transport combiné</i>: transport de marchandises pour lequel le camion, la remorque, la semi-remorque, avec ou sans tracteur, la caisse mobile ou le conteneur d'une longueur de 6,10 m (20 pieds) et plus utilisent la route pour la partie initiale ou terminale du trajet et, pour l'autre partie, le chemin de fer ou une voie navigable, ou un parcours maritime lorsque celui-ci excède 100 kilomètres à vol d'oiseau, et effectuent le trajet initial ou terminal routier:</p> <p>– soit entre le point de chargement de la marchandise et la gare ferroviaire d'embarquement appropriée la plus proche pour le trajet initial et entre la gare ferroviaire de débarquement appropriée la plus proche et le point de déchargement de la marchandise pour le trajet terminal,</p> <p>– soit dans un rayon n'excédant pas 150 kilomètres à vol d'oiseau à partir du port fluvial ou maritime d'embarquement ou de débarquement.</p> <p>5.19. <i>Opération de transport intermodal</i>:</p> <p>1. Une opération de transport combiné définie à la rubrique 5.18. dans le cadre d'un transport d'un ou plusieurs conteneurs ou caisses mobiles jusqu'à une longueur totale maximale de 13,72 m (45 pieds); ou</p> <p>2. une opération de transport par voie d'eau dans le cadre d'un transport d'un ou plusieurs conteneurs ou caisses mobiles jusqu'à une longueur totale maximale de 13,72 m (45 pieds), pour autant que le trajet routier initial ou terminal ne dépasse pas 150 kilomètres sur le territoire de l'Union européenne. La distance de 150 kilomètres visée ci-dessus peut être dépassée en vue d'atteindre le terminal de transport approprié le plus proche pour le service envisagé.</p> <p>„5.20. <i>Chargeur</i>: une entité juridique ou personne physique ou morale désignée sur le connaissance ou sur le document de transport équivalent, en tant que chargeur et/ou au nom ou pour le compte de laquelle un contrat de transport avec l'entreprise de transport a été conclu.“</p>	<p>Définitions à reprendre dans le CDR</p> <p>Définition transports combinés de la directive 92/106/CEE à reprendre dans CDR.</p> <p>Etant donné que la limite nationale pour ces véhicules est de 44 t, la reprise de cette disposition dans le CDR n'est pas nécessaire.</p>	

Articles	Directive 96/53 Version 2015	Modification LOI/AGD Circulation 1955	Observations
<b>Art. 4</b>	<p>Toutes les dimensions maximales autorisées indiquées à l'annexe I sont mesurées conformément à l'annexe I de la <b>directive 2007/46/CE</b>, sans tolérance positive.</p> <p>1. Les Etats membres n'autorisent pas la circulation normale sur leur territoire:</p> <p>a) de véhicules ou ensembles de véhicules pour le transport national de marchandises qui ne sont pas conformes aux caractéristiques indiquées à l'annexe I, points 1.1, 1.2, 1.4, 1.5, 1.6, 1.7, 1.8, 4.2 et 4.4.</p> <p>b) de véhicules pour le transport national de personnes, qui ne sont pas conformes aux caractéristiques indiquées à l'annexe I, points 1.1, 1.2, 1.4bis, 1.5 et 1.5bis.</p> <p>2. Les Etats membres peuvent néanmoins autoriser la circulation sur leur territoire:</p> <p>a) de véhicules ou ensembles de véhicules pour le transport national de marchandises qui ne sont pas conformes aux caractéristiques indiquées à l'annexe I, points 1.3, 2, 3, 4.1 et 4.3.</p> <p>b) de véhicules pour le transport national de personnes, qui ne sont pas conformes aux caractéristiques indiquées à l'annexe I, points 1.3, 2, 3, 4.1 et 4.3.</p> <p>3. Les véhicules ou ensembles de véhicules qui dépassent les dimensions maximales peuvent uniquement être admis à circuler sur la base d'autorisations spéciales délivrées sans discrimination par les autorités compétentes, ou sur la base de modalités non discriminatoires convenues cas par cas avec ces autorités lorsque ces véhicules ou ensembles de véhicules transportent ou sont prévus pour transporter des charges indivisibles.</p> <p>4. Les Etats membres peuvent autoriser que les véhicules ou ensembles de véhicules qui sont utilisés pour le transport et qui effectuent certaines opérations de transport national n'affectant pas de façon notable la concurrence internationale dans le secteur des transports, circulent sur leur territoire en ayant des dimensions qui s'écartent de celles indiquées à l'annexe I points 1.1, 1.2, 1.4 à 1.8, 4.2 et 4.4.</p> <p>Les opérations de transport sont considérées comme n'affectant pas de façon notable la concurrence internationale dans le secteur des transports si l'une ou l'autre des conditions prévues aux points a) et b) est remplie:</p>	p.m.	p.m.

Articles	Directive 96/53 Version 2015	Modification L.OI/AGD Circulation 1955	Observations
	<p>a) les opérations de transport sont effectuées, sur le territoire d'un Etat membre, par des véhicules ou des ensembles de véhicules spécialisés, dans des circonstances telles qu'elles ne sont normalement pas effectuées par des véhicules en provenance d'autres Etats membres, par exemple les opérations liées à l'exploitation des forêts et à l'industrie forestière;</p> <p>b) l'Etat membre qui permet que des opérations de transport soient effectuées sur son territoire par des véhicules ou des ensembles de véhicules s'écarterait des dimensions prévues à l'annexe I, autorise également l'utilisation de véhicules à moteur, remorques et semi-remorques conformes aux dimensions de l'annexe I, combinés de telle manière que l'on puisse obtenir au moins la longueur de chargement autorisée dans ces Etats membre afin que tout opérateur puisse bénéficier de conditions égales de concurrence (approche modulaire).</p> <p><del>L'Etat membre concerné qui doit adapter son infrastructure routière pour être en mesure de remplir la condition prévue au point b), peut néanmoins interdire, jusqu'au 31 décembre 2003 au plus tard, la circulation sur son territoire, en transport national, des véhicules ou des ensembles de véhicules qui dépassent les normes nationales en vigueur en ce qui concerne les dimensions, sous réserve que la législation nationale reste applicable à tout transporteur communautaire de manière non discriminatoire.</del></p> <p><del>Les Etats membres informent la Commission des mesures prises en application du présent paragraphe.</del></p> <p>5. Les Etats membres peuvent autoriser que les véhicules et ensembles de véhicules intégrant de nouvelles technologies ou de nouveaux concepts qui ne peuvent satisfaire à une ou plusieurs exigences de la présente directive effectuent certaines opérations de transport local pendant une période d'essai. Les Etats membres en informent la Commission.</p>	<p>p. m.</p>	<p>Disposition supprimée. Pas de disposition nécessaire.</p>

Articles	Directive 96/53 Version 2015	Modification LOI/AGD Circulation 1955	Observations
<b>Art. 5</b>	<p>6- Les Etats membres peuvent autoriser que des véhicules ou des ensembles de véhicules utilisés pour le transport de marchandises et immatriculés ou mis en circulation avant la mise en application de la présente directive, eurent, jusqu'au 31 décembre 2006, sur leur territoire avec des dimensions dépassant celles indiquées à l'annexe I, points 1.1, 1.2, 1.4 à 1.8, 4.2 et 4.4 du fait de l'existence de dispositions ou de méthodes de mesure nationales différentes.</p> <p>7. Les Etats membres peuvent autoriser jusqu'au 31 décembre 2020 la circulation sur leur territoire des autobus qui ont été immatriculés ou mis en circulation avant la mise en œuvre de la présente directive et dont les dimensions sont supérieures à celles prévues à l'annexe I, points 1.1, 1.2, 1.5 et 1.5bis.</p> <p>Les véhicules articulés mis en circulation avant le 1<sup>er</sup> janvier 1991 qui ne satisfont pas aux spécifications figurant à l'annexe I, points 1.6 et 4.4, sont considérés comme étant conformes à ces spécifications aux fins de l'article 3, à condition de ne pas dépasser la longueur totale de 15,50 mètres.</p>	<p>p.m.</p> <p>Art. 4. RGD: Au premier tiret de l'alinéa 1<sup>er</sup> de l'article 4bis de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité les termes „troisième alinéa de l'article 4“ sont remplacés par les termes „septième alinéa de l'article 4“.</p>	<p>Disposition supprimée. Pas de transposition nécessaire.</p> <p>Modification CDR nécessaire.</p> <p>La disposition de l'article 5 de la directive figure déjà au CDR. Toutefois, le renvoi est à redresser étant donné que l'alinéa 1<sup>er</sup> de l'article 4bis renvoie au 3e alinéa de l'art. 4. Lors d'une modification de l'article 4 en 2015 il a été omis de modifier le renvoi qui se trouve à l'article 4bis. Les dispositions visées par le renvoi se trouvent maintenant à l'alinéa 6. Etant donné que l'article 3 introduit un nouvel alinéa 5, l'alinéa 6 devient l'alinéa 7 auquel il doit être renvoyé à l'article 4bis.</p>
<b>Art. 6</b>	<p>1. Les Etats membres prennent les mesures nécessaires pour assurer que les véhicules visés à l'article 1<sup>er</sup> et conformes à la présente directive, sont munis d'une des preuves visées aux points a), b) et c):</p> <p>a) une combinaison des deux plaques suivantes:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- la „<i>plaque de constructeur</i>“, établie et apposée conformément à la directive 76/114/CEE (1),</li> <li>- la plaque relative aux dimensions conformes à l'annexe III, établie et apposée conformément à la directive 76/114/CEE;</li> </ul> <p>b) une plaque unique établie et apposée conformément à la directive 76/114/CEE et contenant les informations des deux plaques mentionnées au point a);</p>	<p>p.m.</p>	<p>L'article n'a pas été modifié par la directive. Il est seulement repris parce que l'article 10ter y fait référence. Pas de transposition nécessaire.</p>

Articles	Directive 96/53 Version 2015	Modification L.OI/AGD Circulation 1955	Observations
	<p>c) un document unique délivré par l'autorité compétente de l'Etat membre dans lequel le véhicule est immatriculé ou mis en circulation.</p> <p>Ce document doit porter les mêmes rubriques et les mêmes informations que celles qui figurent sur les plaques mentionnées au point a). Il sera conservé à un endroit facilement accessible au contrôle et suffisamment protégé.</p> <p>2. Lorsque les caractéristiques du véhicule ne correspondent plus à celles indiquées sur la preuve de conformité, l'Etat membre dans lequel le véhicule est immatriculé prend les mesures nécessaires pour assurer que la preuve de conformité est modifiée.</p> <p>3. Les plaques et documents visés au paragraphe 1 sont reconnus par les Etats membres comme la preuve de la conformité des véhicules prévue par la présente directive.</p> <p>4. Les véhicules munis d'une preuve de conformité peuvent être soumis:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- en ce qui concerne les normes communes concernant les poids, à des contrôles par sondage,</li> <li>- en ce qui concerne les normes communes concernant les dimensions, uniquement à des contrôles en cas de suspicion de non-conformité à la présente directive.</li> </ul> <p>5. La colonne centrale de la preuve de conformité relative aux poids indique, le cas échéant, les valeurs communautaires en matière de poids applicables au véhicule en question. Pour les véhicules visés à l'annexe I point 2.2.2. c), la mention „44 t“ est inscrite entre parenthèses sous le poids maximal autorisé de l'ensemble de véhicules.</p> <p>6. Chaque Etat membre peut décider, pour tout véhicule immatriculé ou mis en circulation sur son territoire, que les poids maximaux autorisés par sa législation nationale sont indiqués, dans la preuve de conformité, dans la colonne de gauche et que les poids techniquement admissibles sont indiqués dans la colonne de droite.</p>		
<b>Art. 8</b>	<p><del>L'article 3 n'est pas applicable en Irlande et au Royaume-Uni jusqu'au 31 décembre 1998;</del></p> <p><del>a) en ce qui concerne les normes visées à l'annexe I points 2.2, 2.3.1., 2.3.3., 2.4 et 3.2.2;</del></p>	p.m.	Disposition supprimée. Pas de transposition nécessaire.

Articles	Directive 96/53 Version 2015	Modification LOI/AGD Circulation 1955	Observations
<p><b>Art. 8bis</b></p>	<p>— à l'exception des véhicules articulés visés au point 2.2.2 dont:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>i) le poids total en charge ne dépasse pas 38 tonnes;</li> <li>ii) le poids sur chaque essieu individuel, à l'écartement indiqué au point 3.3.2, ne dépasse pas 22,5 tonnes;</li> </ul> <p>— à l'exception des véhicules visés aux points 2.2.3, 2.2.4, 2.3 et 2.4 dont le poids total en charge ne dépasse pas:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>i) 35 tonnes pour les véhicules visés aux points 2.2.3 et 2.2.4,</li> <li>ii) 17 tonnes pour les véhicules visés aux points 2.3.1,</li> <li>iii) 30 tonnes pour les véhicules visés au point 2.3.3, sous réserve du respect des conditions énoncées à ce point et au point 4.3,</li> <li>iv) 27 tonnes pour les véhicules visés au point 2.4,</li> </ul> <p>b) en ce qui concerne la norme visée à l'annexe I point 3.4, à l'exception des véhicules visés aux points 2.2, 2.3 et 2.4, dont le poids par essieu-moteur ne dépasse pas 10,5 tonnes:</p> <p>En ce qui concerne les autobus visés à l'annexe I, point 1.1, le Portugal et le Royaume-Uni peuvent en refuser ou interdire l'usage sur leur territoire jusqu'au 9 mars 2005, sauf s'ils répondent aux critères de manœuvrabilité suivants:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— le véhicule étant immobile et ses roues directrices orientées de telle sorte que, si le véhicule se mettait en mouvement, son extrémité avant décrivait un cercle d'un rayon de 12,50 m, un plan vertical tangent au côté du véhicule qui est dirigé vers l'extérieur du cercle est établi par le marquage d'une ligne au sol. Dans le cas d'un autobus articulé, les deux parties rigides sont alignées dans le plan;</li> <li>— lorsque l'autobus avance, d'un côté comme de l'autre, en suivant le cercle d'un rayon de 12,50 m, aucun de ses éléments ne peut déborder le plan vertical de plus de 0,80 m dans le cas d'un autobus rigide d'une longueur inférieure ou égale à 12 m ou de plus de 1,20 m dans le cas d'un autobus rigide d'une longueur supérieure à 12 m de long ou d'un autobus articulé.</li> </ul>	<p>p.m.</p>	<p>Disposition supprimée. Pas de disposition nécessaire.</p>

Articles	Directive 96/53 Verston 2015	Modification L.OI/AGD Circulation 1955	Observations
<p><b>Art. 8ter</b></p> <p>1. Dans l'objectif d'améliorer leur efficacité énergétique, les véhicules ou les ensembles de véhicules équipés de dispositifs aéro-dynamiques qui satisfont aux exigences visées aux paragraphes 2 et 3 et qui sont conformes à la directive 2007/46/CE, peuvent dépasser les longueurs maximales prévues à l'annexe I, point 1.1, de la présente directive pour permettre l'adjonction de tels dispositifs à l'arrière des véhicules ou des ensembles de véhicules. Les véhicules ou ensembles de véhicules équipés de ces dispositifs sont conformes à l'annexe I, point 1.5, de la présente directive et les dépassements des longueurs maximales n'entraînent pas d'augmentation de la longueur de chargement de ces véhicules ou ensembles de véhicules.</p> <p>2. Préalablement à leur mise sur le marché, les dispositifs aéro-dynamiques visés au paragraphe 1, dont la longueur est supérieure à 500 millimètres, font l'objet d'une réception par type conformément aux règles en matière de réception par type énoncées dans le cadre établi par la directive 2007/46/CE.</p> <p>Le 27 mai 2017 au plus tard, la Commission évalue la nécessité d'adopter ou de modifier toutes exigences techniques pour la réception par type des dispositifs aéro-dynamiques énoncés dans ledit cadre, en tenant compte de la nécessité de garantir la sécurité routière et la sécurité des opérations de transport intermodal, et notamment:</p> <p>a) la fixation sécurisée des dispositifs afin de limiter le risque de détachement dans le temps, y compris au cours d'une opération de transport intermodal;</p> <p>b) la sécurité des autres usagers de la route, en particulier des usagers vulnérables, en assurant notamment la visibilité du marquage de gabarit lorsque des dispositifs aéro-dynamiques sont installés, en adaptant les exigences en matière de vision indirecte et, en cas de collision avec l'arrière d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules, en ne portant pas atteinte à la protection arrière contre l'encastrement.</p> <p>A cet effet, la Commission présente, le cas échéant, une proposition législative visant à modifier les règles pertinentes relatives à la réception par type établies dans le cadre de la directive 2007/46/CE.</p>	<p>L'article 4 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité est modifié comme suit:</p> <p>1. Entre les alinéas 4 et 5 est introduit un nouvel alinéa libellé comme suit:</p> <p>„Par dérogation à ce qui précède, les véhicules ou les ensembles de véhicules équipés de dispositifs aéro-dynamiques qui satisfont aux exigences visées aux paragraphes 2 et 3 de l'article 8ter de la directive 96/53/CE 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 et qui sont conformes à la directive 2007/46/CE précitée, peuvent dépasser les longueurs maximales prévues aux alinéas 1, 2 et 3 du présent article, afin de permettre l'adjonction de tels dispositifs à l'arrière des véhicules ou ensemble de véhicules, sans pour autant augmenter la longueur de chargement de ces véhicules ou ensembles de véhicules.“</p>	<p>Dispositions du paragraphe 1<sup>er</sup> à reprendre dans le CDR.</p> <p>p.m.</p>	<p>Dispositions du paragraphe 1<sup>er</sup> à reprendre dans le CDR.</p> <p>p.m.</p>

Articles	Directive 96/53 Version 2015	Modification LOI/AGD Circulation 1955	Observations
	<p>3. Les dispositifs aérodynamiques visés au paragraphe 1 satisfont aux conditions opérationnelles suivantes:</p> <p>a) en cas de risque pour la sécurité d'autres usagers de la route ou du conducteur, ils sont repliés, rétractés ou enlevés par le conducteur;</p> <p>b) lors de leur utilisation sur des infrastructures routières urbaines et interurbaines, il y a lieu de tenir compte des caractéristiques spéciales des zones où la vitesse est limitée à 50 km/h et où la présence d'usagers vulnérables est plus probable; et</p> <p>c) leur utilisation est compatible avec les opérations de transport intermodal, et, en particulier, lorsqu'ils sont rétractés ou repliés, ils ne dépassent pas la longueur maximale autorisée de plus de 20 centimètres.</p> <p>4. La Commission adopte les actes d'exécution fixant des dispositions détaillées garantissant des conditions uniformes pour la mise en œuvre du paragraphe 3. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 10<i>decies</i>, paragraphe 2.</p> <p>5. Le paragraphe 1 est applicable à partir de la date de transposition ou d'application des modifications nécessaires apportées aux dispositifs visés au paragraphe 2 et après l'adoption des actes d'exécution visés au paragraphe 4, le cas échéant.</p>		p.m.
<b>Art. 9</b>	<p><del>En ce qui concerne la norme visée à l'annexe I point 1.2 a), les États membres peuvent refuser ou interdire l'usage sur leur territoire, jusqu'au 31 décembre 1999, des autobus dont la largeur est supérieure à 2,50 mètres.</del></p> <p><del>Les États membres informent la Commission des mesures prises en application du présent article. La Commission en informe les autres États membres.</del></p>	p.m.	Disposition supprimée. Pas de transposition nécessaire.

<i>Articles</i>	<i>Directive 96/53 Version 2015</i>	<i>Modification LOL/AGD Circulation 1955</i>	<i>Observations</i>
<p><b>Art. 9bis</b></p>	<p>1. Dans le but d'améliorer l'efficacité énergétique, en particulier en ce qui concerne les performances aérodynamiques des cabines, ainsi que la sécurité routière, les véhicules ou les ensembles de véhicules qui satisfont aux exigences visées au paragraphe 2 et qui sont conformes à la directive 2007/46/CE peuvent dépasser les longueurs maximales fixées à l'annexe I, point 1.1, de la présente directive, pour autant que leurs cabines améliorent les performances aérodynamiques et l'efficacité énergétique, ainsi que les performances en matière de sécurité. Les véhicules ou ensembles de véhicules équipés de ces cabines sont conformes à l'annexe I, point 1.5, de la présente directive et les dépassements des longueurs maximales ne doivent pas entraîner d'augmentation de la charge utile de ces véhicules.</p> <p>2. Préalablement à leur mise sur le marché, les véhicules visés au paragraphe 1 font l'objet d'une réception conformément aux règles en matière de réception par type énoncées dans le cadre établi par la directive 2007/46/CE. Au plus tard le 27 mai 2017, la Commission évalue la nécessité d'élaborer des exigences techniques pour la réception par type des véhicules équipés de ces cabines telles qu'elles sont énoncées dans ledit cadre, en tenant compte de ce qui suit:</p> <p>a) l'amélioration des performances aérodynamiques des véhicules ou ensembles de véhicules;</p> <p>b) les usagers vulnérables de la route et l'amélioration de leur visibilité pour les chauffeurs, en particulier par une réduction des angles morts pour les chauffeurs;</p> <p>c) la réduction des dommages ou des blessures causés aux autres usagers de la route en cas de collision;</p> <p>d) la sécurité et le confort des chauffeurs.</p> <p>A cet effet, la Commission présente, au besoin, une proposition législative visant à modifier les règles pertinentes sur la réception par type énoncées dans le cadre établi par la directive 2007/46/CE.</p> <p>3. Le paragraphe 1 ne commence à s'appliquer que trois ans après la date de transposition ou d'application des modifications nécessaires apportées aux dispositifs visés au paragraphe 2, le cas échéant.</p>		<p>Pas de dispositions à reprendre pour l'instant. Les dispositions du paragraphe 1<sup>er</sup> doivent être reprises dans le CDR pour mai 2020 ou après proposition législative COM sur application des modifications nécessaires (paragraphe 2 et 3).</p> <p>Afin d'éviter de modifier le CDR à deux reprises, il y a lieu d'attendre proposition COM.</p> <p>p.m.</p> <p>p.m.</p>

Articles	Directive 96/53 Version 2015	Modification LOI/AGD Circulation 1955	Observations
<b>Art. 10bis</b>	<p><del>En ce qui concerne l'annexe I, point 1.5bis, la Commission présente au plus tard le 9 mars 2005 un rapport sur la faisabilité de la réduction de la valeur de 0,60 m, visée au deuxième alinéa dudit point, pour améliorer les conditions de sécurité liées à la manœuvrabilité des longs-autobus. Le cas échéant, le rapport est assorti d'une proposition législative visant à modifier la présente directive en conséquence.</del></p>	p.m.	Disposition supprimée. Pas de transposition nécessaire.
<b>Art. 10ter</b>	<p>Les poids maximaux autorisés des véhicules à carburant de substitution sont ceux indiqués à l'annexe I, points 2.3.1, 2.3.2 et 2.4.</p> <p>Les véhicules à carburant de substitution doivent aussi respecter les limites de poids maximal autorisé par essieu indiquées à l'annexe I, point 3.</p> <p>Le poids supplémentaire requis par les véhicules à carburant de substitution est déterminé sur la base de la documentation fournie par le constructeur lorsque le véhicule en question fait l'objet d'une réception. Ce poids supplémentaire est indiqué dans le document probant officiel requis conformément à l'article 6.</p> <p>La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 10<i>nonies</i> pour mettre à jour, aux fins de la présente directive, la liste des carburants de substitution visés à l'article 2 qui nécessitent un poids supplémentaire. Il importe particulièrement que la Commission procède comme elle le fait habituellement et consulte des experts, y compris des experts des Etats membres, avant d'adopter ces actes délégués.</p>	<p>Art. 5. L'article 12 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité, est modifié comme suit:</p> <p>1. Entre le deuxième et le troisième tiret du point 1° du paragraphe 3 est introduit un nouveau tiret avec le libellé suivant:</p> <p>„- à trois essieux et à carburant de substitution .. 27 t“</p> <p>2. Le point 3° du paragraphe 3 est remplacé par le libellé suivant:</p> <p>„3° autobus ou autocar</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- à deux essieux ..... 19,5 t</li> <li>- à articulation à trois essieux ..... 28 t</li> <li>- à articulation à trois essieux et à carburant de substitution ..... 29 t“</li> </ul>	<p>Modification du CDR conformément aux points 2.3.1, 2.3.2, 2.4 de l'annexe I de la directive.</p> <p>Les dispositions de l'annexe I, point 3 se trouvent déjà à l'article 12 du CDR.</p> <p>Pas de transposition nécessaire.</p>
<b>Art. 10quarter</b>	<p>Les longueurs maximales fixées à l'annexe I, point 1.1, sous réserve, le cas échéant, de l'article 9<i>bis</i>, paragraphe 1, et la distance maximale fixée à l'annexe I, point 1.6, peuvent être dépassées de 15 centimètres pour les véhicules ou les ensembles de véhicules effectuant un transport de conteneurs d'une longueur de 45 pieds ou de caisses mobiles d'une longueur de 45 pieds, vides ou chargés, pour autant que le transport routier du conteneur ou de la caisse mobile en question s'inscrive dans une opération de transport intermodal.</p>	<p>L'article 4 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité est modifié comme suit:</p> <p>2. Entre les alinéas 6 et 7 est introduit un nouvel alinéa libellé comme suit:</p> <p>„Par dérogation aux dispositions des alinéas 3 et 7 un véhicule ou véhicule articulé transportant des conteneurs ou des caisses mobiles d'une longueur de 13,72 m (45 pieds) et effectuant des opérations de transport intermodal peut dépasser les longueurs prévues audits alinéas de 15 cm.“</p>	<p>Exception à prévoir dans le CDR, Art. 4.</p>

<i>Articles</i>	<i>Directive 96/53 Verston 2015</i>	<i>Modification L.OI/AGD Circulation 1955</i>	<i>Observations</i>
<b>Art. 10quinquies</b>	<p>1. Le 27 mai 2021 au plus tard, les Etats membres prennent des mesures spécifiques pour identifier les véhicules ou ensembles de véhicules en circulation susceptibles de présenter un dépassement du poids maximal autorisé et qui devraient donc être contrôlés par leurs autorités compétentes pour s'assurer du respect des exigences de la présente directive. Ces mesures de poids peuvent être prises à l'aide de systèmes automatiques placés sur les infrastructures routières, ou au moyen d'équipements de pesage embarqués à bord des véhicules conformément au paragraphe 4.</p> <p>Un Etat membre n'impose pas l'installation d'équipements de pesage embarqués sur les véhicules ou ensembles de véhicules qui sont immatriculés dans d'autres Etats membres.</p> <p>Sans préjudice du droit de l'Union et du droit national, lorsque des systèmes automatiques sont utilisés pour établir des violations de la présente directive et imposer des sanctions, lesdits systèmes automatiques doivent être certifiés. Lorsque les systèmes automatiques ne sont utilisés qu'à des fins d'identification, ils n'ont pas besoin d'être certifiés.</p> <p>2. Chaque Etat membre effectue chaque année civile un nombre approprié de contrôles du poids des véhicules ou ensembles de véhicules en circulation qui soit proportionnel au nombre total de véhicules inspectés chaque année sur son territoire.</p> <p>3. Les Etats membres veillent, conformément à l'article 18 du règlement (CE) n° 1071/2009 du Parlement européen et du Conseil, à ce que les autorités compétentes échangent des informations sur les infractions et sanctions relatives au présent article.</p> <p>4. Les équipements de pesage embarqués, visés au paragraphe 1, sont précis et fiables, totalement interopérables et compatibles avec tous les types de véhicules.</p> <p>5. Au plus tard le 27 mai 2016, la Commission adopte les actes d'exécution fixant des dispositions détaillées garantissant des conditions uniformes pour la mise en œuvre des règles en matière d'interopérabilité et de compatibilité visées au paragraphe 4.</p>		<p>Pas de modification CDR nécessaire. Uniquement information des organes de contrôle.</p> <p>p.m.</p> <p>p.m.</p> <p>p.m.</p> <p>p.m.</p>

Articles	Directive 96/53 Version 2015	Modification LOI/AGD Circulation 1955	Observations
	<p>Afin d'assurer l'interopérabilité, ces dispositions détaillées permettent la communication à tout moment des données de pesage aux autorités compétentes ainsi qu'au conducteur à partir d'un véhicule en mouvement. Ladite communication se fait au travers de l'interface définie par les normes CEN DSRC EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 et ISO 14906. En outre, cette communication garantit que les autorités compétentes des Etats membres puissent communiquer et échanger des informations de manière identique avec les véhicules et ensembles de véhicules immatriculés dans tout Etat membre et utilisant des équipements embarqués de pesage.</p> <p>Afin de veiller à la compatibilité avec tous les types de véhicules, les systèmes embarqués des véhicules à moteur ont la capacité de recevoir et de traiter toute donnée provenant de tout type de remorque ou semi-remorque fixée au véhicule à moteur.</p> <p>Lesdits actes d'exécution sont adoptés conformément à la procédure d'examen visée à l'article 10<i>Mecies</i>, paragraphe 2.</p>		
<b>Art. 10sexies</b>	<p>Les Etats membres déterminent le régime des sanctions applicables aux violations de la présente directive et prennent toute mesure nécessaire pour assurer la mise en œuvre de celles-ci. Ces sanctions sont effectives, non discriminatoires, proportionnées et dissuasives. Les Etats membres notifient ce régime à la Commission.</p>		<p>Cf. transposition de l'article 10septies. Les autres infractions se trouvent déjà dans la loi de 1955, le CDR, resp. dans le RGD des AT.</p>
<b>Art. 10septies</b>	<p>1. Pour le transport de conteneurs et de caisses mobiles, les Etats membres fixent des règles imposant:</p> <p>a) au chargeur de remettre au transporteur auquel il confie le transport d'un conteneur ou d'une caisse mobile une déclaration indiquant le poids de ce conteneur ou de cette caisse mobile transporté; et</p> <p>b) au transporteur de donner accès à tout document utile remis par le chargeur.</p>	<p>Au paragraphe 2 de l'article 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques est inséré après le point 8) un nouveau point 9) libellé comme suit:</p> <p>„9) le fait de tolérer, comme chargeur ou transporteur, la mise en circulation d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés transportant un conteneur ou une caisse mobile et conduit par un tiers, dont la masse en charge excède de plus de 10% la masse maximale autorisée ..... 4 points“</p>	<p>Modification CDR-Loi</p>

Articles	Directive 96/53 Version 2015	Modification L.OI/AGD Circulation 1955	Observations
	<p>2. Les Etats membres fixent les règles de responsabilité s'imposant au chargeur comme au transporteur, s'il y a lieu, lorsque les informations visées au paragraphe 1 sont manquantes ou erronées et en cas de surcharge du véhicule ou de l'ensemble de véhicules.</p>	<p>Les points 9) à 26) sont renumérotés 10) à 27). L'article 11 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est modifié comme suit:</p> <p>1. Au paragraphe 2 les termes „l'alinéa premier“ sont remplacés par les termes „le paragraphe premier“.</p> <p>2. Trois nouveaux paragraphes sont ajoutés <i>in fine</i> libellés comme suit:</p> <p>„4. En cas de transport d'un conteneur ou d'une caisse mobile, le chargeur et le transporteur sont passibles des mêmes peines prévues au paragraphe premier s'ils ont toléré la mise en circulation d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés dont la masse en charge excède de plus de 10% la masse maximale autorisée.</p> <p>5. En cas de transport d'un conteneur ou d'une caisse mobile, le chargeur doit remettre au transporteur auquel il confie le transport une déclaration indiquant la masse de ce conteneur ou de cette caisse mobile transportés. L'omission d'émettre cette déclaration ou le fait d'émettre une déclaration erronée est puni d'une amende de 25 à 250 euros.</p> <p>6. L'omission du transporteur de pouvoir présenter la déclaration visée au paragraphe cinq ou le fait de présenter une déclaration erronée ou falsifiée est puni d'une amende de 25 à 250 euros.“</p>	
<p><b>Art. 10octies</b></p>	<p>Tous les deux ans, et au plus tard le 30 septembre de l'année suivant la période de deux ans concernée, les Etats membres transmettent à la Commission les informations nécessaires concernant:</p> <p>a) le nombre de contrôles effectués pendant les deux années civiles précédentes; et</p> <p>b) le nombre de véhicules ou d'ensembles de véhicules en surcharge qui ont été détectés.</p> <p>Ces informations peuvent faire partie des informations présentées en application de l'article 17 du règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil.</p> <p>La Commission analyse les informations reçues au titre du présent article et intègre ladite analyse dans le rapport qui doit être transmis au Parlement européen et au Conseil en application du règlement (CE) n° 561/2006.</p>	<p>p.m.</p>	<p>Résultats des contrôles à inclure dans le Rapport de la Douane („Road side inspection“).</p>

Articles	Directive 96/53 Version 2015	Modification LOI/AGD Circulation 1955	Observations
<b>Art. 10nomies</b>	<p>1. Le pouvoir d'adopter des actes délégués conféré à la Commission est soumis aux conditions fixées au présent article.</p> <p>2. Le pouvoir d'adopter des actes délégués visé à l'article 10ter est conféré à la Commission pour une période de cinq ans à compter du 26 mai 2015. La Commission élabore un rapport relatif à la délégation de pouvoir au plus tard neuf mois avant la fin de la période de cinq ans. La délégation de pouvoir est tacitement prorogée pour des périodes d'une durée identique, sauf si le Parlement européen ou le Conseil s'oppose à cette prorogation trois mois au plus tard avant la fin de chaque période.</p> <p>La délégation de pouvoir visée à l'article 10ter peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil. La décision de révocation met fin à la délégation de pouvoir qui y est précisée. La révocation prend effet le jour suivant celui de la publication de ladite décision au <i>Journal officiel de l'Union européenne</i> ou à une date ultérieure qui est précisée dans ladite décision. Elle ne porte pas atteinte à la validité des actes délégués déjà en vigueur.</p> <p>4. Aussitôt qu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie au Parlement européen et au Conseil simultanément.</p> <p>5. Un acte délégué adopté en vertu de l'article 10ter n'entre en vigueur que si le Parlement européen ou le Conseil n'a pas exprimé d'objections dans un délai de deux mois à compter de la notification de cet acte au Parlement européen et au Conseil ou si, avant l'expiration de ce délai, le Parlement européen et le Conseil ont tous deux informé la Commission de leur intention de ne pas exprimer d'objections. Ce délai est prolongé de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.</p>	p.m.	Pas de transposition nécessaire.
<b>Art. 10decies</b>	<p>1. La Commission est assistée par le comité du transport routier institué par l'article 42 du règlement (UE) n° 165/2014 du Parlement européen et du Conseil. Ledit comité est un comité au sens du règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil.</p> <p>2. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.</p>	p.m.	Pas de transposition nécessaire.

Articles	Directive 96/53 Version 2015	Modification LOI/AGD Circulation 1955	Observations
<b>Art. 10</b> undecies	<p>3. Lorsque le comité n'émet aucun avis, la Commission n'adopte pas le projet d'acte d'exécution, et l'article 5, paragraphe 4, troisième alinéa, du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.</p> <p>Le 8 mai 2020 au plus tard, la Commission présente, au besoin, un rapport au Parlement européen et au Conseil sur la mise en œuvre des modifications de la présente directive introduites par la directive (UE) 2015/719 du Parlement européen et du Conseil, en prenant notamment en compte les caractéristiques particulières de certains segments de marché. Sur la base dudit rapport, la Commission présente, s'il y a lieu, une proposition législative dûment accompagnée d'une étude d'impact. Le rapport est publié au moins six mois avant la présentation de toute proposition législative.</p>	p.m.	Pas de transposition nécessaire.
<b>Annexe I</b> <b>Poids et dimensions maximaux connexes des véhicules</b>	<p><i>Directive 96/53 Version 2015</i></p> <p>1. Dimensions maximales autorisées des véhicules visées à l'article 1<sup>er</sup> paragraphe 1 point a)</p> <p>1.1. <i>Longueur maximale:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- véhicule à moteur autre qu'un autobus 12,00 m</li> <li>- remorque 12,00 m</li> <li>- véhicule articulé 16,50 m</li> <li>- train routier 18,75 m</li> <li>- autobus articulé 18,75 m</li> <li>- autobus à 2 essieux 13,50 m</li> <li>- autobus ayant plus de 2 essieux 15,00 m</li> <li>- autobus + remorque 18,75 m</li> </ul> <p>1.2. <i>Largeur maximale:</i></p> <p>a) tous les véhicules, à l'exception de ceux visés au point b) 2,55 m</p> <p>b) superstructures des véhicules conditionnés ou des conteneurs ou des caisses mobiles conditionnés transportés par des véhicules 2,60 m</p> <p>1.3. <i>Hauteur maximale (tout véhicule) 4,00 m</i></p>	<p><i>Modification LOI/AGD Circulation 1955</i></p> <p>Le troisième tiret de l'alinéa 1<sup>er</sup> de l'article 3 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité, est remplacé par le libellé suivant:</p> <p>„- 2,60 m pour les véhicules conditionnés ou transportant des conteneurs ou des caisses mobiles conditionnés.“</p>	<p><i>Observations</i></p> <p>Disposition déjà dans le CDR (Art. 3)</p> <p>Disposition à reprendre dans le CDR</p>

Articles	Directive 96/53 Version 2015	Modification LOI/AGD Circulation 1955	Observations
	<p>1.4. Sont comprises dans les dimensions indiquées aux points 1.1, 1.2, 1.3, 1.6, 1.7, 1.8 et 4.4 les superstructures amovibles et les pièces de cargaison standardisées telles que les conteneurs</p> <p>1.4bis. Dans le cas où un accessoire démontable, tel qu'un coffre à skis, est fixé sur un autobus, la longueur du véhicule, accessoire compris, ne doit pas dépasser la longueur maximale prévue au point 1.1.</p> <p>1.5. Tout véhicule à moteur ou ensemble de véhicules en mouvement doit pouvoir s'inscrire dans une couronne circulaire d'un rayon extérieur de 12,50 m et d'un rayon intérieur de 5,30 m</p> <p>1.5bis. <i>Autres exigences applicables aux autobus</i> Le véhicule étant immobile, un plan vertical tangent au côté du véhicule et dirigé vers l'extérieur du cercle est établi par le marquage d'une ligne au sol. Dans le cas d'un autobus articulé, les deux parties rigides sont alignées sur le plan. Lorsque le véhicule entre, à partir d'une approche en ligne droite, dans la surface circulaire décrite au point 1.5, aucun de ses éléments ne peut déborder ce plan vertical de plus de 0,60 m</p> <p>1.6. Distance maximale entre l'axe du pivot d'attelage et l'arrière de la semi-remorque 12,00 m</p> <p>1.7. Distance maximale mesurée parallèlement à l'axe longitudinal du train routier entre les points extérieurs situés le plus à l'avant de la zone de chargement derrière la cabine et le plus à l'arrière de la remorque de l'ensemble, diminuée de la distance comprise entre l'arrière du véhicule à moteur et l'avant de la remorque 15,65 m</p> <p>1.8. Distance maximale mesurée parallèlement à l'axe longitudinal du train routier entre les points extérieurs situés le plus à l'avant de la zone de chargement derrière la cabine et le plus à l'arrière de la remorque de l'ensemble 16,40 m</p> <p>2. Poids maximal autorisé des véhicules (en tonnes)</p> <p>2.1. <i>Véhicules faisant partie d'un ensemble de véhicules</i></p> <p>2.1.1. Remorque à 2 essieux 18 t</p> <p>2.1.2. Remorques à 3 essieux 24 t</p>		

Articles	Directive 96/53 Version 2015	Modification L.OI/AGD Circulation 1955	Observations
	<p>2.2. Ensemble de véhicules</p> <p>2.2.1. Trains routiers à 5 ou 6 essieux</p> <p>a) véhicule à moteur à 2 essieux avec remorque à 3 essieux 40 t</p> <p>b) véhicule à moteur à 3 essieux avec remorque à 2 ou 3 essieux 40 t</p> <p>2.2.2. Véhicules articulés à 5 ou 6 essieux</p> <p>a) véhicule à moteur à 2 essieux avec semi-remorque à 3 essieux 40 t</p> <p>b) véhicule à moteur à 3 essieux avec semi-remorque à 2 ou 3 essieux 40 t</p> <p>c) <b>véhicule à moteur à deux essieux avec semi-remorque à trois essieux transportant, en opérations de transport intermodal, un ou plusieurs conteneurs ou caisses mobiles jusqu'à une longueur totale maximale de 45 pieds 42 tonnes</b></p> <p>d) <b>véhicule à moteur à trois essieux avec semi-remorque à deux ou trois essieux transportant, en opérations de transport intermodal, un ou plusieurs conteneurs ou caisses mobiles, jusqu'à une longueur totale maximale de 45 pieds: 44 tonnes</b></p> <p>2.2.3. Trains routiers à 4 essieux composés d'un véhicule à moteur à 2 essieux et d'une remorque à 2 essieux 36 t</p> <p>2.2.4. Véhicules articulés à 4 essieux composés d'un véhicule à moteur à 2 essieux et d'une semi-remorque à 2 essieux, si l'écartement des essieux de la semi-remorque:</p> <p>2.2.4.1. est égal ou supérieur à 1,3 m et égal ou inférieur à 1,8 m 36 t</p> <p>2.2.4.2. est supérieur à 1,8 m 36 t + 2 t de tolérance lorsque le poids maximal autorisé du véhicule à moteur (18 t) et le poids maximal autorisé de l'essieu tandem de la semi-remorque (20 t) sont respectés et que l'essieu moteur est équipé de doubles pneus et de suspensions pneumatiques ou reconnues équivalentes sur le plan communautaire selon la définition de l'annexe II</p>	<p>Cf. transposition article 2 (définitions) de la directive.</p> <p>Idem.</p>	<p>Pas de transposition nécessaire. CDR LU 44 t.</p> <p>Idem.</p>

Articles	Directive 96/53 Version 2015	Modification LOI/AGD Circulation 1955	Observations
<p><b>2.3. Véhicules à moteur</b></p> <p><b>2.3.1. véhicules à moteur à deux essieux autres que les autobus: 18 tonnes véhicules à moteur à deux essieux utilisant du carburant de substitution autres que les autobus: le poids maximal autorisé de 18 tonnes est augmenté du poids supplémentaire requis pour la technologie de carburant de substitution avec un maximum d'une tonne autobus à deux essieux: 19,5 tonnes</b></p> <p><b>2.3.2. véhicules à moteur à trois essieux 25 tonnes ou 26 tonnes lorsque l'essieu moteur est équipé de doubles pneus et de suspensions pneumatiques ou reconnues équivalentes au sein de l'Union, selon la définition de l'annexe II, ou lorsque chaque essieu moteur est équipé de doubles pneus et que le poids maximal de chaque essieu n'excède pas 9,5 tonnes. véhicules à moteur à trois essieux utilisant du carburant de substitution: le poids maximal autorisé de 25 tonnes ou 26 tonnes (lorsque l'essieu moteur est équipé de doubles pneus et de suspensions pneumatiques ou reconnues équivalentes au sein de l'Union, selon la définition de l'annexe II, ou lorsque chaque essieu moteur est équipé de doubles pneus et que le poids maximal de chaque essieu n'excède pas 9,5 tonnes) est augmenté du poids supplémentaire requis pour la technologie de carburant de substitution avec un maximum d'une tonne.</b></p> <p><b>2.3.3. Véhicules à moteur à 4 essieux avec 2 essieux directeurs</b></p> <p><b>32 t lorsque l'essieu moteur est équipé de doubles pneus et de suspensions pneumatiques ou reconnues équivalentes sur le plan communautaire, selon la définition de l'annexe II, ou lorsque chaque essieu moteur est équipé de doubles pneus et que le poids maximal de chaque essieu n'excède pas 9,5 tonnes) est augmenté du poids supplémentaire requis pour la technologie de carburant de substitution avec un maximum d'une tonne.</b></p> <p><b>2.4. Autobus articulés à trois essieux 28 tonnes</b></p> <p><b>autobus articulés à trois essieux utilisant du carburant de substitution: le poids maximal autorisé de 28 tonnes est augmenté du poids supplémentaire requis pour la technologie de carburant de substitution avec un maximum d'une tonne</b></p> <p><b>3. Poids maximal autorisé par essieu des véhicules visés à l'article 1<sup>er</sup> paragraphe 1 point b) (en tonnes)</b></p> <p><b>3.1. Essieux simples Essieu non moteur simple 10 t</b></p>	<p>Cf. transposition nouveau article 10ter de la directive.</p> <p>Cf. transposition nouveau article 10ter de la directive.</p>	<p>Modification du CDR: conformément aux points 2.3.1., 2.3.2., 2.4 de l'annexe I de la directive</p>	

Articles	Directive 96/53 Version 2015	Modification LOL/AGD Circulation 1955	Observations
	<p>3.2. <i>Essieux tandem des remorques et semi-remorques</i> La somme des poids par essieu d'un tandem ne doit pas dépasser, si l'écartement (d) des essieux:</p> <p>3.2.1. est inférieur à 1,0 m (<math>d &lt; 1,0</math>) 11 t</p> <p>3.2.2. est égal ou supérieur à 1,0 m et inférieur à 1,3 m (<math>1,0 \leq d &lt; 1,3</math>) 16 t</p> <p>3.2.3. est égal ou supérieur à 1,3 m et inférieur à 1,8 m (<math>1,3 \leq d &lt; 1,8</math>) 18 t</p> <p>3.2.4. est égal ou supérieur à 1,8 m (<math>1,8 \leq d</math>) 20 t</p> <p>3.3. <i>Essieux tridem des remorques et semi-remorques</i> La somme des poids par essieu d'un tridem ne doit pas dépasser, si l'écartement (d) des essieux:</p> <p>3.3.1. est égal ou inférieur à 1,3 m (<math>d \leq 1,3</math>) 21 t</p> <p>3.3.2. est supérieur à 1,3 m et inférieur ou égal à 1,4 m (<math>1,3 &lt; d \leq 1,4</math>) 24 t</p> <p>3.4. <i>Essieu moteur</i></p> <p>3.4.1. Essieu moteur des véhicules visés aux points 2.2.1 et 2.2.2 11,5 t</p> <p>3.4.2. Essieu moteur des véhicules visés aux points 2.2.3, 2.2.4, 2.3 et 2.4 11,5 t</p> <p>3.5. <i>Essieux tandem des véhicules à moteur</i> La somme des poids par essieu d'un tandem ne doit pas dépasser, si l'écartement (d) des essieux:</p> <p>3.5.1. est inférieur à 1,0 m (<math>d &lt; 1,0</math>) 11,5 t</p> <p>3.5.2. est égal ou supérieur à 1,0 m et inférieur à 1,3 m (<math>1,0 m \leq d &lt; 1,3 m</math>) 16 t</p> <p>3.5.3. est égal ou supérieur à 1,3 m et inférieur à 1,8 m (<math>1,3 m \leq d &lt; 1,8 m</math>)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 18 t</li> <li>- 19 t lorsque l'essieu moteur est équipé de doubles pneus et de suspensions pneumatiques ou reconnues équivalentes sur le plan communautaire, selon la définition de l'annexe II, ou lorsque chaque essieu moteur est équipé de doubles pneus et que le poids maximal de chaque essieu n'exécède pas 9,5 tonnes</li> </ul>		

<i>Articles</i>	<i>Directive 96/53 Version 2015</i>	<i>Modification LOI/AGD Circulation 1955</i>	<i>Observations</i>
	<p>4. Caractéristiques connexes des véhicules visés à l'article 1<sup>er</sup> paragraphe 1 point b)</p> <p>4.1. <i>Tous véhicules</i></p> <p>Le poids supporté par l'essieu moteur ou les essieux moteurs d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules ne doit pas être inférieur à 25% du poids total en charge du véhicule ou de l'ensemble de véhicules, lorsqu'il est utilisé en trafic international</p> <p>4.2. <i>Trains routiers</i></p> <p>La distance entre l'essieu arrière d'un véhicule à moteur et l'essieu avant d'une remorque ne doit pas être inférieure à 3,00 m</p> <p>4.3. <i>Poids maximal autorisé en fonction de l'empattement</i></p> <p>Le poids maximal autorisé en tonnes d'un véhicule à moteur à 4 essieux ne peut dépasser cinq fois la distance en mètres entre les axes des essieux extrêmes du véhicule</p> <p>4.4. <i>Semi-remorques</i></p> <p>La distance mesurée horizontalement entre l'axe du pivot d'attelage et un point quelconque de l'avant de la semi-remorque ne doit pas être supérieure à 2,04 m.</p>		

N.B.: Les articles de la directive qui n'ont pas été modifiés ne sont pas repris dans le présent tableau.

# Journal officiel

## de l'Union européenne

L 115



Édition  
de langue française

Législation

58<sup>e</sup> année  
6 mai 2015

### Sommaire

#### I Actes législatifs

##### DIRECTIVES

- ★ 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 <sup>(1)</sup> ..... 1
- ★ Directive (UE) 2015/720 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2015 modifiant la directive 94/62/CE en ce qui concerne la réduction de la consommation de sacs en plastique légers <sup>(1)</sup> ..... 11

#### II Actes non législatifs

##### RÈGLEMENTS

- ★ Règlement d'exécution (UE) 2015/721 de la Commission du 20 avril 2015 enregistrant une dénomination dans le registre des appellations d'origine protégées et des indications géographiques protégées [Vlaamse laurier (IGP)] ..... 16
- ★ Règlement d'exécution (UE) 2015/722 de la Commission du 5 mai 2015 concernant l'autorisation de la taurine en tant qu'additif pour l'alimentation des canidés, des félidés, des mustélidés et des poissons carnivores <sup>(1)</sup> ..... 18
- ★ Règlement d'exécution (UE) 2015/723 de la Commission du 5 mai 2015 concernant l'autorisation de la biotine en tant qu'additif pour l'alimentation de toutes les espèces animales <sup>(1)</sup> ..... 22
- ★ Règlement d'exécution (UE) 2015/724 de la Commission du 5 mai 2015 concernant l'autorisation de l'acétate de rétinol, du palmitate de rétinol et du propionate de rétinol en tant qu'additifs pour l'alimentation de toutes les espèces animales <sup>(1)</sup> ..... 25

<sup>(1)</sup> Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE

FR

Les actes dont les titres sont imprimés en caractères maigres sont des actes de gestion courante pris dans le cadre de la politique agricole et ayant généralement une durée de validité limitée.

Les actes dont les titres sont imprimés en caractères gras et précédés d'un astérisque sont tous les autres actes.

- ★ **Règlement d'exécution (UE) 2015/725 de la Commission du 5 mai 2015 fixant la date limite de dépôt des demandes relatives à l'aide au stockage privé dans le secteur de la viande de porc au titre du règlement d'exécution (UE) 2015/360** ..... 32
- Règlement d'exécution (UE) 2015/726 de la Commission du 5 mai 2015 établissant les valeurs forfaitaires à l'importation pour la détermination du prix d'entrée de certains fruits et légumes ..... 34

#### DÉCISIONS

- ★ **Décision (UE) 2015/727 de la Banque centrale européenne du 10 avril 2015 sur le montant total des redevances de surveillance prudentielle annuelles pour la première période de redevance et pour 2015 (BCE/2015/17)** ..... 36

#### Rectificatifs

- ★ **Rectificatif à la décision (UE) 2015/116 du Conseil du 26 janvier 2015 portant nomination des membres et suppléants du Comité des régions pour la période allant du 26 janvier 2015 au 25 janvier 2020 (JO L 20 du 27.1.2015)** ..... 39
- ★ **Rectificatif à la décision (UE) 2015/190 du Conseil du 5 février 2015 portant nomination des membres et suppléants du Comité des régions pour la période du 26 janvier 2015 au 25 janvier 2020 (JO L 31 du 7.2.2015)** ..... 40
- ★ **Rectificatif au règlement (UE) n° 1077/2011 du Parlement européen et du Conseil du 25 octobre 2011 portant création d'une agence européenne pour la gestion opérationnelle des systèmes d'information à grande échelle au sein de l'espace de liberté, de sécurité et de justice (JO L 286 du 1.11.2011)** ..... 43

## I

(Actes législatifs)

## DIRECTIVES

## 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**

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 91,

vu la proposition de la Commission européenne,

après transmission du projet d'acte législatif aux parlements nationaux,

vu l'avis du Comité économique et social européen <sup>(1)</sup>,

après consultation du Comité des régions,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire <sup>(2)</sup>,

considérant ce qui suit:

- (1) Il convient de mettre l'accent sur la nécessité de réduire les émissions de gaz à effet de serre, en particulier celles de dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>), de renforcer la sécurité routière, d'adapter la législation pertinente aux évolutions technologiques et aux nouveaux besoins du marché et de faciliter les opérations de transport intermodal, tout en assurant une concurrence non faussée et en protégeant les infrastructures routières.
- (2) Les évolutions technologiques offrent la possibilité d'adjoindre des dispositifs aérodynamiques rétractables ou pliables à l'arrière des véhicules. Toutefois, cela entraînerait un dépassement des longueurs maximales autorisées au titre de la directive 96/53/CE du Conseil <sup>(3)</sup>. Une dérogation aux longueurs maximales est dès lors nécessaire. La présente directive vise à permettre l'installation de tels dispositifs dès que la transposition ou la mise en application des modifications devant être apportées aux exigences techniques pour la réception par type des dispositifs aérodynamiques aura été achevée et après l'adoption, par la Commission, des actes d'exécution fixant les prescriptions opérationnelles pour l'utilisation de ces dispositifs.
- (3) L'amélioration de l'aérodynamique de la cabine des véhicules à moteur permettrait des gains significatifs en matière de performances énergétiques des véhicules, éventuellement en conjonction avec les dispositifs aérodynamiques rétractables ou pliables adjoints à l'arrière des véhicules. Toutefois, dans les limites de longueur actuelles

<sup>(1)</sup> JO C 327 du 12.11.2013, p. 133.

<sup>(2)</sup> Position du Parlement européen du 15 avril 2014 (non encore parue au Journal officiel) et position du Conseil en première lecture du 16 octobre 2014 (JO C 40 du 5.2.2015, p. 1). Position du Parlement européen du 10 mars 2015 (non encore parue au Journal officiel) et décision du Conseil du 20 avril 2015.

<sup>(3)</sup> 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).

fixées par la directive 96/53/CE, cette amélioration n'est pas possible sans une réduction de la charge utile des véhicules et sans mettre en danger l'équilibre économique du secteur du transport routier. Pour cette raison, une dérogation aux longueurs maximales est également nécessaire. Cette dérogation ne devrait pas être utilisée afin d'augmenter la charge utile du véhicule.

- (4) En vertu du cadre établi par la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil <sup>(1)</sup>, les dispositifs aérodynamiques dont la longueur dépasse 500 millimètres et les véhicules à moteur équipés de cabines qui améliorent leurs performances aérodynamiques, lorsque lesdits véhicules dépassent les limites fixées par la directive 96/53/CE, doivent faire l'objet d'une réception par type préalablement à leur mise sur le marché.
- (5) Permettre un nouveau profilage des cabines des véhicules contribuerait à améliorer la sécurité routière en réduisant les angles morts de vision des conducteurs, notamment ceux situés sous le pare-brise, et devrait ainsi permettre de sauver la vie de nombreux usagers de la route vulnérables tels que les piétons ou les cyclistes. Un nouveau profilage des cabines pourrait aussi intégrer des structures d'absorption d'énergie en cas de collision. Par ailleurs, le gain potentiel de volume de la cabine devrait améliorer la sécurité et le confort du conducteur. Une fois élaborées les exigences de sécurité applicables aux cabines de longueur supérieure, il devrait être possible d'envisager l'éventualité de les appliquer aux véhicules non rallongés.
- (6) Les systèmes de propulsion alternatifs, qui comprennent des systèmes de propulsion hybrides, sont ceux qui, aux fins de la propulsion mécanique, tirent leur énergie d'un carburant consommable et/ou d'une batterie ou d'un autre dispositif de stockage d'alimentation électrique ou mécanique. Leur utilisation pour les poids lourds ou pour les autobus peut conduire à un surpoids mais réduit la pollution. Ce surpoids ne devrait pas être comptabilisé au détriment de la charge effective du véhicule, puisque cela pénaliserait le secteur du transport routier du point de vue économique. Néanmoins, ce surpoids ne devrait pas non plus entraîner l'augmentation de la charge utile du véhicule.
- (7) Les futurs véhicules à carburant de substitution (comportant des systèmes de propulsion plus lourds que ceux utilisés dans les véhicules à carburant conventionnel) pourraient aussi bénéficier d'une autorisation de poids supplémentaire. En conséquence, les carburants de substitution peuvent être inscrits sur la liste des carburants de substitution établie par la présente directive si leur utilisation nécessite le relèvement du poids autorisé.
- (8) La présente directive prévoit des dérogations aux poids et dimensions maximaux autorisés pour les véhicules et les ensembles de véhicules fixés dans la directive 96/53/CE. Néanmoins, les États membres devraient pouvoir limiter, pour des raisons liées à la sécurité routière ou aux caractéristiques de l'infrastructure, la circulation de certains véhicules sur des parties spécifiques de leur réseau routier.
- (9) Dans le domaine de la conteneurisation, les conteneurs d'une longueur de 45 pieds sont de plus en plus utilisés. Ces conteneurs sont acheminés par tous les modes de transport. Cependant, les composantes routières des opérations de transport intermodal ne peuvent actuellement s'effectuer que dans le cadre de procédures administratives contraignantes aussi bien pour les États membres que pour les transporteurs, ou si ces conteneurs ont des coins chanfreinés brevetés dont le coût est prohibitif. Un allongement de 15 centimètres de la longueur autorisée des véhicules transportant lesdits conteneurs pourrait dispenser les transporteurs de suivre ces procédures administratives, et faciliter les opérations de transport intermodal, sans risque ni préjudice pour l'infrastructure routière ni pour les autres utilisateurs de la route. La définition de la notion d'opération de transport intermodal donnée dans la présente directive ne préjuge en rien des travaux de révision de la directive 92/106/CEE du Conseil <sup>(2)</sup>.
- (10) Afin de continuer à promouvoir les opérations de transport intermodal et de prendre en compte le poids à vide des conteneurs ou des caisses mobiles d'une longueur maximale de 45 pieds, la circulation des véhicules à moteur à trois essieux avec semi-remorques à deux ou trois essieux devrait être permise pour un poids total autorisé de 44 tonnes. Les véhicules à moteur à deux essieux avec semi-remorques à trois essieux transportant des conteneurs ou des caisses mobiles d'une longueur maximale de 45 pieds devraient être autorisés dans les opérations de transport intermodal jusqu'à un poids total autorisé de 42 tonnes.
- (11) Depuis l'adoption de la directive 96/53/CE, le poids moyen des passagers des autocars ainsi que celui de leurs bagages ont sensiblement augmenté. Compte tenu des limites de poids imposées par ladite directive, le nombre de passagers transportés a été progressivement réduit. En outre, l'équipement nécessaire pour répondre aux exigences techniques en vigueur, telles que la norme Euro VI, augmente le poids des véhicules ainsi équipés. La nécessité de privilégier le transport collectif par rapport au transport individuel dans un souci de meilleure efficacité énergétique impose de rétablir le nombre antérieur de passagers par autocar en tenant compte de l'augmentation de leur poids et de celui de leurs bagages. Cela peut se faire par une augmentation du poids

<sup>(1)</sup> Directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 septembre 2007 établissant un cadre pour la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, des composants et des entités techniques destinés à ces véhicules (directive-cadre) (JO L 263 du 9.10.2007, p. 1).

<sup>(2)</sup> Directive 92/106/CEE du Conseil du 7 décembre 1992 relative à l'établissement de règles communes pour certains transports combinés de marchandises entre États membres (JO L 368 du 17.12.1992, p. 38).

autorisé des autocars à deux essieux, dans des limites permettant toutefois de ne pas endommager l'infrastructure routière du fait d'une usure plus rapide.

- (12) Les infractions liées aux véhicules en surcharge devraient faire l'objet de mesures appropriées au niveau des États membres afin d'éviter toute distorsion de la concurrence et de garantir la sécurité routière.
- (13) Afin d'assurer une concurrence non faussée entre les transporteurs et d'améliorer la détection des infractions, les États membres devraient, au plus tard le 27 mai 2021, prendre des mesures spécifiques pour identifier les véhicules ou les ensembles de véhicules en circulation susceptibles de présenter un dépassement des limites de poids autorisé et qui devraient donc être contrôlés. Cette identification peut être effectuée au moyen de mécanismes de pesage intégrés dans l'infrastructure routière ou au moyen de capteurs embarqués à bord des véhicules et transmettant à distance les données enregistrées aux autorités compétentes. Les données enregistrées par le dispositif embarqué devraient également être mises à la disposition du conducteur. Tous les ans, chaque État membre devrait effectuer un nombre approprié de contrôles du poids des véhicules. Le nombre de ces contrôles devrait être proportionné au nombre total de véhicules inspectés chaque année dans l'État membre concerné.
- (14) Afin d'assurer le respect de la présente directive, les États membres devraient déterminer le régime des sanctions applicables aux violations de la présente directive et veiller à leur mise en œuvre. Ces sanctions devraient être effectives, non discriminatoires, proportionnées et dissuasives.
- (15) En vue de renforcer l'efficacité des contrôles du poids des véhicules ou des ensembles de véhicules à l'échelle internationale, et afin de faciliter le bon déroulement de ces contrôles, il importe que les autorités compétentes des États membres procèdent à des échanges d'informations. Le point de contact désigné conformément au règlement (CE) n° 1071/2009 du Parlement européen et du Conseil <sup>(1)</sup> devrait être utilisé pour ces échanges d'informations.
- (16) Il convient que le Parlement européen et le Conseil soient régulièrement informés des contrôles de la circulation routière effectués par les autorités compétentes des États membres. Ces informations, fournies par les États membres, permettront à la Commission de s'assurer du respect par les transporteurs des règles prévues par la présente directive et de déterminer s'il convient d'élaborer de nouvelles mesures coercitives.
- (17) Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution de la présente directive, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission. Ces compétences devraient être exercées conformément au règlement (UE) n° 182/2011 <sup>(2)</sup> du Parlement européen et du Conseil.
- (18) La Commission ne devrait pas adopter d'actes d'exécution relatifs aux prescriptions opérationnelles pour l'utilisation des dispositifs aérodynamiques ou aux spécifications détaillées concernant les équipements de pesage embarqués si le comité établi en vertu de la présente directive n'émet aucun avis sur le projet d'acte d'exécution présenté par la Commission.
- (19) Aux fins de la mise à jour de la liste des carburants de substitution figurant dans la présente directive à la lumière des évolutions technologiques les plus récentes, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne. Il importe en particulier que la Commission procède à des consultations appropriées tout au long de son travail préparatoire, y compris des consultations avec les experts des États membres, avant d'adopter des actes délégués. Lorsqu'elle prépare et élabore des actes délégués, la Commission devrait veiller à ce que les documents pertinents soient transmis simultanément, en temps utile et de façon appropriée, au Parlement européen et au Conseil.
- (20) Étant donné que les objectifs de la présente directive ne peuvent pas être atteints de manière suffisante par les États membres mais peuvent, en raison de la dimension et des effets de la présente directive, l'être mieux au niveau de l'Union, celle-ci peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, la présente directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs.
- (21) Il convient dès lors de modifier la directive 96/53/CE en conséquence,

<sup>(1)</sup> Règlement (CE) n° 1071/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route, et abrogeant la directive 96/26/CE du Conseil (JO L 300 du 14.11.2009, p. 51).

<sup>(2)</sup> Règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission (JO L 55 du 28.2.2011, p. 13).

ONT ADOPTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

*Article premier*

La directive 96/53/CE est modifiée comme suit:

1. À l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 1, le point a), est remplacé par le texte suivant:

- «a) aux dimensions des véhicules à moteur des catégories M2 et M3 et de leurs remorques de catégorie 0 et des véhicules à moteur des catégories N2 et N3 et de leurs remorques de catégorie 03 et 04, tels qu'ils sont définis à l'annexe II de la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil (\*).

(\*) Directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 septembre 2007 établissant un cadre pour la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, des composants et des entités techniques destinés à ces véhicules (directive-cadre) (JO L 263 du 9.10.2007, p. 1).».

2. L'article 2 est modifié comme suit:

a) au premier alinéa, les définitions suivantes sont ajoutées:

— «carburants de substitution»: les carburants ou sources d'énergie qui servent, au moins partiellement, de substitut aux sources d'énergie fossile pour les transports et peuvent contribuer à la décarbonisation de ces derniers ainsi qu'à l'amélioration de la performance environnementale du secteur des transports; ils comprennent:

- a) l'électricité consommée par tous les types de véhicules électriques,
- b) l'hydrogène,
- c) le gaz naturel, y compris le biométhane, sous forme gazeuse (gaz naturel comprimé — GNC) et sous forme liquéfiée (gaz naturel liquéfié — GNL),
- d) le gaz de pétrole liquéfié (GPL),
- e) l'énergie mécanique provenant d'un stockage embarqué/d'une source embarquée, y compris la chaleur résiduelle,

— «véhicule à carburant de substitution»: un véhicule à moteur alimenté totalement ou partiellement par un carburant de substitution et qui a fait l'objet d'une réception conformément au cadre établi par la directive 2007/46/CE,

— «opération de transport intermodal»:

- a) les opérations de transports combinés définies à l'article 1<sup>er</sup> de la directive 92/106/CEE du Conseil (\*) effectuant un transport d'un ou plusieurs conteneurs ou caisses mobiles jusqu'à une longueur totale maximale de 45 pieds; ou
- b) des opérations de transport par voie d'eau effectuant un transport d'un ou plusieurs conteneurs ou caisses mobiles jusqu'à une longueur totale maximale de 45 pieds, pour autant que le trajet routier initial ou terminal ne dépasse pas 150 kilomètres sur le territoire de l'Union. La distance de 150 kilomètres visée ci-dessus peut être dépassée en vue d'atteindre le terminal de transport approprié le plus proche pour le service envisagé, s'il s'agit de:
  - i) véhicules conformes à l'annexe I, point 2.2.2, sous a) ou b); ou
  - ii) véhicules conformes à l'annexe I, point 2.2.2, sous c) ou d), dans les cas où de telles distances sont autorisées dans l'État membre concerné.

Pour les opérations de transport intermodal, le terminal de transport approprié le plus proche qui fournit le service peut être situé dans un État membre autre que celui dans lequel la cargaison a été chargée ou déchargée,

— «chargeur»: une entité juridique ou personne physique ou morale désignée sur le connaissement ou sur le document de transport équivalent, par exemple un connaissement direct, en tant que chargeur et/ou au nom ou pour le compte de laquelle un contrat de transport avec l'entreprise de transport a été conclu.

(\*) Directive 92/106/CEE du Conseil du 7 décembre 1992 relative à l'établissement de règles communes pour certains transports combinés de marchandises entre États membres (JO L 368 du 17.12.1992, p. 38).»;

b) au deuxième alinéa, la référence «directive 70/156/CEE» est remplacée par le texte suivant:

«directive 2007/46/CE».

3. L'article 4 est modifié comme suit:

- a) au paragraphe 4, les troisième et quatrième alinéas sont supprimés;
- b) le paragraphe 6 est supprimé.

4. L'article 5 est remplacé par le texte suivant:

«Article 5

Les véhicules articulés mis en circulation avant le 1<sup>er</sup> janvier 1991 qui ne satisfont pas aux spécifications figurant à l'annexe I, points 1.6 et 4.4, sont considérés comme étant conformes à ces spécifications aux fins de l'article 3, à condition de ne pas dépasser la longueur totale de 15,50 mètres.»

5. Les articles 8, 8 bis et 9 sont supprimés.

6. Les articles suivants sont insérés:

«Article 8 ter

1. Dans l'objectif d'améliorer leur efficacité énergétique, les véhicules ou les ensembles de véhicules équipés de dispositifs aérodynamiques qui satisfont aux exigences visées aux paragraphes 2 et 3 et qui sont conformes à la directive 2007/46/CE, peuvent dépasser les longueurs maximales prévues à l'annexe I, point 1.1, de la présente directive pour permettre l'adjonction de tels dispositifs à l'arrière des véhicules ou des ensembles de véhicules. Les véhicules ou ensembles de véhicules équipés de ces dispositifs sont conformes à l'annexe I, point 1.5, de la présente directive et les dépassements des longueurs maximales n'entraînent pas d'augmentation de la longueur de chargement de ces véhicules ou ensembles de véhicules.

2. Préalablement à leur mise sur le marché, les dispositifs aérodynamiques visés au paragraphe 1, dont la longueur est supérieure à 500 millimètres, font l'objet d'une réception par type conformément aux règles en matière de réception par type énoncées dans le cadre établi par la directive 2007/46/CE.

Le 27 mai 2017 au plus tard, la Commission évalue la nécessité d'adopter ou de modifier toutes exigences techniques pour la réception par type des dispositifs aérodynamiques énoncés dans ledit cadre, en tenant compte de la nécessité de garantir la sécurité routière et la sécurité des opérations de transport intermodal, et notamment:

- a) la fixation sécurisée des dispositifs afin de limiter le risque de détachement dans le temps, y compris au cours d'une opération de transport intermodal;
- b) la sécurité des autres usagers de la route, en particulier des usagers vulnérables, en assurant notamment la visibilité du marquage de gabarit lorsque des dispositifs aérodynamiques sont installés, en adaptant les exigences en matière de vision indirecte et, en cas de collision avec l'arrière d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules, en ne portant pas atteinte à la protection arrière contre l'encastrement.

À cet effet, la Commission présente, le cas échéant, une proposition législative visant à modifier les règles pertinentes relatives à la réception par type établies dans le cadre de la directive 2007/46/CE.

3. Les dispositifs aérodynamiques visés au paragraphe 1 satisfont aux conditions opérationnelles suivantes:

- a) en cas de risque pour la sécurité d'autres usagers de la route ou du conducteur, ils sont repliés, rétractés ou enlevés par le conducteur;
- b) lors de leur utilisation sur des infrastructures routières urbaines et interurbaines, il y a lieu de tenir compte des caractéristiques spéciales des zones où la vitesse est limitée à 50 km/h et où la présence d'usagers vulnérables est plus probable; et
- c) leur utilisation est compatible avec les opérations de transport intermodal, et, en particulier, lorsqu'ils sont rétractés ou repliés, ils ne dépassent pas la longueur maximale autorisée de plus de 20 centimètres.

4. La Commission adopte les actes d'exécution fixant des dispositions détaillées garantissant des conditions uniformes pour la mise en œuvre du paragraphe 3. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 10 *decies*, paragraphe 2.

5. Le paragraphe 1 est applicable à partir de la date de transposition ou d'application des modifications nécessaires apportées aux dispositifs visés au paragraphe 2 et après l'adoption des actes d'exécution visés au paragraphe 4, le cas échéant.

*Article 9 bis*

1. Dans le but d'améliorer l'efficacité énergétique, en particulier en ce qui concerne les performances aérodynamiques des cabines, ainsi que la sécurité routière, les véhicules ou les ensembles de véhicules qui satisfont aux exigences visées au paragraphe 2 et qui sont conformes à la directive 2007/46/CE peuvent dépasser les longueurs maximales fixées à l'annexe I, point 1.1, de la présente directive, pour autant que leurs cabines améliorent les performances aérodynamiques et l'efficacité énergétique, ainsi que les performances en matière de sécurité. Les véhicules ou ensembles de véhicules équipés de ces cabines sont conformes à l'annexe I, point 1.5, de la présente directive et les dépassements des longueurs maximales ne doivent pas entraîner d'augmentation de la charge utile de ces véhicules.

2. Préalablement à leur mise sur le marché, les véhicules visés au paragraphe 1 font l'objet d'une réception conformément aux règles en matière de réception par type énoncées dans le cadre établi par la directive 2007/46/CE. Au plus tard le 27 mai 2017, la Commission évalue la nécessité d'élaborer des exigences techniques pour la réception par type des véhicules équipés de ces cabines telles qu'elles sont énoncées dans ledit cadre, en tenant compte de ce qui suit:

- a) l'amélioration des performances aérodynamiques des véhicules ou ensembles de véhicules;
- b) les usagers vulnérables de la route et l'amélioration de leur visibilité pour les chauffeurs, en particulier par une réduction des angles morts pour les chauffeurs;
- c) la réduction des dommages ou des blessures causés aux autres usagers de la route en cas de collision;
- d) la sécurité et le confort des chauffeurs.

À cet effet, la Commission présente, au besoin, une proposition législative visant à modifier les règles pertinentes sur la réception par type énoncées dans le cadre établi par la directive 2007/46/CE.

3. Le paragraphe 1 ne commence à s'appliquer que trois ans après la date de transposition ou d'application des modifications nécessaires apportées aux dispositifs visés au paragraphe 2, le cas échéant.».

7. L'article 10 bis est supprimé.

8. Les articles suivants sont insérés:

*«Article 10 ter*

Les poids maximaux autorisés des véhicules à carburant de substitution sont ceux indiqués à l'annexe I, points 2.3.1, 2.3.2 et 2.4.

Les véhicules à carburant de substitution doivent aussi respecter les limites de poids maximal autorisé par essieu indiquées à l'annexe I, point 3.

Le poids supplémentaire requis par les véhicules à carburant de substitution est déterminé sur la base de la documentation fournie par le constructeur lorsque le véhicule en question fait l'objet d'une réception. Ce poids supplémentaire est indiqué dans le document probant officiel requis conformément à l'article 6.

La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 10 *nonies* pour mettre à jour, aux fins de la présente directive, la liste des carburants de substitution visés à l'article 2 qui nécessitent un poids supplémentaire. Il importe particulièrement que la Commission procède comme elle le fait habituellement et consulte des experts, y compris des experts des États membres, avant d'adopter ces actes délégués.

*Article 10 quater*

Les longueurs maximales fixées à l'annexe I, point 1.1, sous réserve, le cas échéant, de l'article 9 bis, paragraphe 1, et la distance maximale fixée à l'annexe I, point 1.6, peuvent être dépassées de 15 centimètres pour les véhicules ou les ensembles de véhicules effectuant un transport de conteneurs d'une longueur de 45 pieds ou de caisses mobiles d'une longueur de 45 pieds, vides ou chargés, pour autant que le transport routier du conteneur ou de la caisse mobile en question s'inscrive dans une opération de transport intermodal.

*Article 10 quinquies*

1. Le 27 mai 2021 au plus tard, les États membres prennent des mesures spécifiques pour identifier les véhicules ou ensembles de véhicules en circulation susceptibles de présenter un dépassement du poids maximal autorisé et qui devraient donc être contrôlés par leurs autorités compétentes pour s'assurer du respect des exigences de la présente directive. Ces mesures de poids peuvent être prises à l'aide de systèmes automatiques placés sur les infrastructures routières, ou au moyen d'équipements de pesage embarqués à bord des véhicules conformément au paragraphe 4.

Un État membre n'impose pas l'installation d'équipements de pesage embarqués sur les véhicules ou ensembles de véhicules qui sont immatriculés dans d'autres États membres.

Sans préjudice du droit de l'Union et du droit national, lorsque des systèmes automatiques sont utilisés pour établir des violations de la présente directive et imposer des sanctions, lesdits systèmes automatiques doivent être certifiés. Lorsque les systèmes automatiques ne sont utilisés qu'à des fins d'identification, ils n'ont pas besoin d'être certifiés.

2. Chaque État membre effectue chaque année civile un nombre approprié de contrôles du poids des véhicules ou ensembles de véhicules en circulation qui soit proportionnel au nombre total de véhicules inspectés chaque année sur son territoire.

3. Les États membres veillent, conformément à l'article 18 du règlement (CE) n° 1071/2009 du Parlement européen et du Conseil <sup>(1)</sup>\*, à ce que les autorités compétentes échangent des informations sur les infractions et sanctions relatives au présent article.

4. Les équipements de pesage embarqués, visés au paragraphe 1, sont précis et fiables, totalement interopérables et compatibles avec tous les types de véhicules.

5. Au plus tard le 27 mai 2016, la Commission adopte les actes d'exécution fixant des dispositions détaillées garantissant des conditions uniformes pour la mise en œuvre des règles en matière d'interopérabilité et de compatibilité visées au paragraphe 4.

Afin d'assurer l'interopérabilité, ces dispositions détaillées permettent la communication à tout moment des données de pesage aux autorités compétentes ainsi qu'au conducteur à partir d'un véhicule en mouvement. Ladite communication se fait au travers de l'interface définie par les normes CEN DSRC EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 et ISO 14906. En outre, cette communication garantit que les autorités compétentes des États membres puissent communiquer et échanger des informations de manière identique avec les véhicules et ensembles de véhicules immatriculés dans tout État membre et utilisant des équipements embarqués de pesage.

Afin de veiller à la compatibilité avec tous les types de véhicules, les systèmes embarqués des véhicules à moteur ont la capacité de recevoir et de traiter toute donnée provenant de tout type de remorque ou semi-remorque fixée au véhicule à moteur.

Lesdits actes d'exécution sont adoptés conformément à la procédure d'examen visée à l'article 10 *decies*, paragraphe 2.

#### *Article 10 sexies*

Les États membres déterminent le régime des sanctions applicables aux violations de la présente directive et prennent toute mesure nécessaire pour assurer la mise en œuvre de celles-ci. Ces sanctions sont effectives, non discriminatoires, proportionnées et dissuasives. Les États membres notifient ce régime à la Commission.

#### *Article 10 septies*

1. Pour le transport de conteneurs et de caisses mobiles, les États membres fixent des règles imposant:

- a) au chargeur de remettre au transporteur auquel il confie le transport d'un conteneur ou d'une caisse mobile une déclaration indiquant le poids de ce conteneur ou de cette caisse mobile transporté; et
- b) au transporteur de donner accès à tout document utile remis par le chargeur.

2. Les États membres fixent les règles de responsabilité s'imposant au chargeur comme au transporteur, s'il y a lieu, lorsque les informations visées au paragraphe 1 sont manquantes ou erronées et en cas de surcharge du véhicule ou de l'ensemble de véhicules.

#### *Article 10 octies*

Tous les deux ans, et au plus tard le 30 septembre de l'année suivant la période de deux ans concernée, les États membres transmettent à la Commission les informations nécessaires concernant:

- a) le nombre de contrôles effectués pendant les deux années civiles précédentes; et
- b) le nombre de véhicules ou d'ensembles de véhicules en surcharge qui ont été détectés.

Ces informations peuvent faire partie des informations présentées en application de l'article 17 du règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil <sup>(2)</sup>\*.

La Commission analyse les informations reçues au titre du présent article et intègre ladite analyse dans le rapport qui doit être transmis au Parlement européen et au Conseil en application du règlement (CE) n° 561/2006.

#### Article 10 nonies

1. Le pouvoir d'adopter des actes délégués conféré à la Commission est soumis aux conditions fixées au présent article.
2. Le pouvoir d'adopter des actes délégués visé à l'article 10 *ter* est conféré à la Commission pour une période de cinq ans à compter du 26 mai 2015. La Commission élabore un rapport relatif à la délégation de pouvoir au plus tard neuf mois avant la fin de la période de cinq ans. La délégation de pouvoir est tacitement prorogée pour des périodes d'une durée identique, sauf si le Parlement européen ou le Conseil s'oppose à cette prorogation trois mois au plus tard avant la fin de chaque période.
3. La délégation de pouvoir visée à l'article 10 *ter* peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil. La décision de révocation met fin à la délégation de pouvoir qui y est précisée. La révocation prend effet le jour suivant celui de la publication de ladite décision au *Journal officiel de l'Union européenne* ou à une date ultérieure qui est précisée dans ladite décision. Elle ne porte pas atteinte à la validité des actes délégués déjà en vigueur.
4. Aussitôt qu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie au Parlement européen et au Conseil simultanément.
5. Un acte délégué adopté en vertu de l'article 10 *ter* n'entre en vigueur que si le Parlement européen ou le Conseil n'a pas exprimé d'objections dans un délai de deux mois à compter de la notification de cet acte au Parlement européen et au Conseil ou si, avant l'expiration de ce délai, le Parlement européen et le Conseil ont tous deux informé la Commission de leur intention de ne pas exprimer d'objections. Ce délai est prolongé de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.

#### Article 10 decies

1. La Commission est assistée par le comité du transport routier institué par l'article 42 du règlement (UE) n° 165/2014 du Parlement européen et du Conseil <sup>(1)\*</sup>. Ledit comité est un comité au sens du règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil <sup>(4)\*</sup>.
2. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.
3. Lorsque le comité n'émet aucun avis, la Commission n'adopte pas le projet d'acte d'exécution, et l'article 5, paragraphe 4, troisième alinéa, du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.

#### Article 10 undecies

Le 8 mai 2020 au plus tard, la Commission présente, au besoin, un rapport au Parlement européen et au Conseil sur la mise en œuvre des modifications de la présente directive introduites par la directive (UE) 2015/719 du Parlement européen et du Conseil <sup>(3)\*</sup>, en prenant notamment en compte les caractéristiques particulières de certains segments de marché. Sur la base dudit rapport, la Commission présente, s'il y a lieu, une proposition législative dûment accompagnée d'une étude d'impact. Le rapport est publié au moins six mois avant la présentation de toute proposition législative.

<sup>(1)\*</sup> Règlement (CE) n° 1071/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route, et abrogeant la directive 96/26/CE du Conseil (JO L 300 du 14.11.2009, p. 51).

<sup>(2)\*</sup> Règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements (CEE) n° 3821/85 et (CE) n° 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil (JO L 102 du 11.4.2006, p. 1).

<sup>(3)\*</sup> Règlement (UE) n° 165/2014 du Parlement européen et du Conseil du 4 février 2014 relatif aux tachygraphes dans les transports routiers, abrogeant le règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et modifiant le règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route (JO L 60 du 28.2.2014, p. 1).

<sup>(4)\*</sup> Règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission (JO L 55 du 28.2.2011, p. 13).

<sup>(5)\*</sup> 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).».

9. L'annexe I est modifiée comme suit:

a) le point 1.2 a) est remplacé par le texte suivant:

«a) tous les véhicules, à l'exception de ceux visés au point b): 2,55 m»;

b) le point 1.2 b) est remplacé par le texte suivant:

«b) superstructures des véhicules conditionnés ou des conteneurs ou des caisses mobiles conditionnés transportés par des véhicules: 2,60 m»;

c) le point 2.2.2 c) est remplacé par le texte suivant:

«c) véhicule à moteur à deux essieux avec semi-remorque à trois essieux transportant, en opérations de transport intermodal, un ou plusieurs conteneurs ou caisses mobiles jusqu'à une longueur totale maximale de 45 pieds: 42 tonnes»;

d) au point 2.2.2, le point suivant est ajouté:

«d) véhicule à moteur à trois essieux avec semi-remorque à deux ou trois essieux transportant, en opérations de transport intermodal, un ou plusieurs conteneurs ou caisses mobiles, jusqu'à une longueur totale maximale de 45 pieds: 44 tonnes»;

e) le point 2.3.1 est remplacé par le texte suivant:

«2.3.1. véhicules à moteur à deux essieux autres que les autobus: 18 tonnes

véhicules à moteur à deux essieux utilisant du carburant de substitution autres que les autobus: le poids maximal autorisé de 18 tonnes est augmenté du poids supplémentaire requis pour la technologie de carburant de substitution avec un maximum d'une tonne

autobus à deux essieux: 19,5 tonnes»;

f) le point 2.3.2 est remplacé par le texte suivant:

«2.3.2. véhicules à moteur à trois essieux: 25 tonnes ou 26 tonnes lorsque l'essieu moteur est équipé de doubles pneus et de suspensions pneumatiques ou reconnues équivalentes au sein de l'Union, selon la définition de l'annexe II, ou lorsque chaque essieu moteur est équipé de doubles pneus et que le poids maximal de chaque essieu n'excède pas 9,5 tonnes.

véhicules à moteur à trois essieux utilisant du carburant de substitution: le poids maximal autorisé de 25 tonnes ou 26 tonnes (lorsque l'essieu moteur est équipé de doubles pneus et de suspensions pneumatiques ou reconnues équivalentes au sein de l'Union, selon la définition de l'annexe II, ou lorsque chaque essieu moteur est équipé de doubles pneus et que le poids maximal de chaque essieu n'excède pas 9,5 tonnes) est augmenté du poids supplémentaire requis pour la technologie de carburant de substitution avec un maximum d'une tonne»;

g) le point 2.4 est remplacé par le texte suivant:

«2.4. Autobus articulés à trois essieux: 28 tonnes

autobus articulés à trois essieux utilisant du carburant de substitution: le poids maximal autorisé de 28 tonnes est augmenté du poids supplémentaire requis pour la technologie de carburant de substitution avec un maximum d'une tonne».

#### Article 2

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard le 7 mai 2017. Ils en informent immédiatement la Commission.

Lorsque les États membres adoptent ces dispositions, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Les modalités de cette référence sont arrêtées par les États membres.

2. Les États membres communiquent à la Commission le texte des dispositions essentielles de droit interne qu'ils adoptent dans le domaine régi par la présente directive.

#### Article 3

La présente directive entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

*Article 4*

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Strasbourg, le 29 avril 2015.

*Par le Parlement européen*  
*Le président*  
M. SCHULZ

*Par le Conseil*  
*Le président*  
Z. KALNIŅA-LUKAŠEVICA

---

**DIRECTIVE (UE) 2015/720 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL**  
**du 29 avril 2015**  
**modifiant la directive 94/62/CE en ce qui concerne la réduction de la consommation de sacs en**  
**plastique légers**

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 114,

vu la proposition de la Commission européenne,

après transmission du projet d'acte législatif aux parlements nationaux,

vu l'avis du Comité économique et social européen <sup>(1)</sup>,

vu l'avis du Comité des régions <sup>(2)</sup>,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire <sup>(3)</sup>,

considérant ce qui suit:

- (1) La directive 94/62/CE du Parlement européen et du Conseil <sup>(4)</sup> a été adoptée afin de prévenir ou de réduire les incidences des emballages et des déchets d'emballages sur l'environnement. Bien que les sacs en plastique constituent des emballages au sens de ladite directive, celle-ci ne contient pas de mesures spécifiques relatives à la consommation de ces sacs.
- (2) Les niveaux actuels de consommation des sacs en plastique entraînent des quantités considérables de déchets sauvages et une utilisation inefficace des ressources et ils devraient encore augmenter si aucune mesure n'est prise. Les déchets sauvages de sacs en plastique entraînent une pollution environnementale et aggravent le problème généralisé des déchets sauvages dans les bassins hydrographiques, faisant peser une menace sur les écosystèmes aquatiques dans le monde entier.
- (3) En outre, l'accumulation de sacs en plastique dans l'environnement a une incidence clairement négative sur certaines activités économiques.
- (4) Les sacs en plastique d'une épaisseur inférieure à 50 microns (ci-après dénommés «sacs en plastique légers»), qui représentent la grande majorité du nombre total des sacs en plastique consommés dans l'Union, sont moins souvent réutilisés que les sacs en plastique plus épais. En conséquence, les sacs en plastique légers deviennent plus rapidement des déchets et, du fait de leur faible poids, sont plus susceptibles de se retrouver sous la forme de déchets sauvages.
- (5) Les taux de recyclage des sacs en plastique légers sont actuellement très faibles et, en raison d'un certain nombre de difficultés pratiques et économiques, n'atteindront probablement pas des niveaux importants dans un avenir proche.
- (6) Dans la hiérarchie des déchets, la prévention constitue la première priorité. Les sacs en plastique servent à de multiples usages et leur consommation se poursuivra à l'avenir. Afin d'éviter que les sacs en plastique qui sont nécessaires ne finissent comme déchets dans l'environnement, il convient de mettre en place des mesures adéquates et d'informer les consommateurs sur la manière appropriée de traiter les déchets.
- (7) Les niveaux de consommation des sacs en plastique varient considérablement à travers l'Union en raison des différences dans les habitudes de consommation, la sensibilisation à l'environnement et l'efficacité des mesures stratégiques prises par les États membres. Certains États membres ont réussi à réduire de façon significative les niveaux de consommation des sacs en plastique, la consommation moyenne dans les sept États membres les plus performants ne représentant que 20 % de la consommation moyenne de l'Union.

<sup>(1)</sup> JO C 214 du 8.7.2014, p. 40.

<sup>(2)</sup> JO C 174 du 7.6.2014, p. 43.

<sup>(3)</sup> Position du Parlement européen du 16 avril 2014 (non encore parue au Journal officiel) et position du Conseil en première lecture du 2 mars 2015 (non encore parue au Journal officiel). Position du Parlement européen du 28 avril 2015 (non encore parue au Journal officiel).

<sup>(4)</sup> Directive 94/62/CE du Parlement européen et du Conseil du 20 décembre 1994 relative aux emballages et aux déchets d'emballages (JO L 365 du 31.12.1994, p. 10).

- (8) La disponibilité de données sur les niveaux actuels de consommation de sacs en plastique légers et l'exactitude de ces données varient d'un État membre à l'autre. Il est essentiel de disposer de données exactes et comparables sur la consommation pour pouvoir évaluer l'efficacité des mesures de réduction et garantir des conditions d'application uniformes. Il convient, par conséquent, de mettre au point une méthodologie commune pour calculer la consommation annuelle de sacs en plastique légers par personne en vue de suivre les progrès réalisés dans la réduction de la consommation de ce type de sacs.
- (9) Par ailleurs, il est avéré que l'information des consommateurs est essentielle pour atteindre les objectifs de réduction de la consommation des sacs en plastique. Des efforts doivent dès lors être réalisés au niveau institutionnel pour sensibiliser les consommateurs aux incidences environnementales des sacs en plastique et mettre un terme à l'idée que le plastique est une matière inoffensive et bon marché.
- (10) Afin de promouvoir des diminutions durables de la consommation moyenne des sacs en plastique légers, les États membres devraient prendre des mesures visant à réduire sensiblement la consommation des sacs en plastique légers, conformément aux objectifs généraux de la politique de l'Union en matière de déchets et à la hiérarchie des déchets qui figure dans la directive 2008/98/CE du Parlement européen et du Conseil <sup>(1)</sup>. Ces mesures de réduction devraient tenir compte, d'une part, des niveaux actuels de consommation des sacs en plastique dans les différents États membres, les taux de consommation plus élevés exigeant des efforts plus ambitieux, et, d'autre part, des réductions déjà réalisées. Afin d'assurer le suivi des progrès réalisés en matière de réduction de la consommation de sacs en plastique légers, il est nécessaire que les autorités nationales fournissent des données sur leur consommation conformément à l'article 12 de la directive 94/62/CE.
- (11) Les mesures que doivent prendre les États membres peuvent comporter le recours à des instruments économiques comme le paiement ou l'imposition de taxes et de redevances, qui se sont révélés particulièrement efficaces pour réduire la consommation des sacs en plastique, ainsi que des restrictions de commercialisation, comme des interdictions, par dérogation à l'article 18 de la directive 94/62/CE, à condition que ces restrictions soient proportionnées et non discriminatoires.
- (12) Ces mesures peuvent varier en fonction des incidences environnementales des sacs en plastique légers lorsqu'ils sont valorisés ou éliminés, de leurs propriétés de recyclage et de compostage, de leur durabilité ou de la spécificité de leur utilisation prévue, et compte tenu des éventuels effets de substitution négatifs.
- (13) Les États membres peuvent choisir d'exempter les sacs en plastique d'une épaisseur inférieure à 15 microns (ci-après dénommés «sacs en plastiques très légers») fournis comme emballage primaire pour les aliments en vrac, lorsqu'ils sont nécessaires à des fins d'hygiène ou lorsque leur utilisation contribue à prévenir le gaspillage alimentaire.
- (14) Les États membres peuvent librement utiliser les recettes générées par les mesures prises en vertu de la directive 94/62/CE pour parvenir à une réduction durable de la consommation de sacs en plastique légers.
- (15) Les programmes de sensibilisation destinés aux consommateurs en général et les programmes éducatifs destinés aux enfants peuvent jouer un rôle important dans la réduction de la consommation de sacs en plastique.
- (16) La norme européenne EN 13432 intitulée «Exigences relatives aux emballages valorisables par compostage et biodégradation — Programme d'essai et critères d'évaluation de l'acceptation finale des emballages» définit les caractéristiques qu'un matériau doit posséder pour être considéré comme «compostable», à savoir qu'il doit pouvoir être recyclé au moyen d'un processus de valorisation biologique composé de compostage et de digestion anaérobie. La Commission devrait demander au Comité européen de normalisation d'élaborer une norme séparée pour les emballages compostables à domicile.
- (17) Il importe de garantir une reconnaissance à l'échelle de l'Union des étiquetages ou des marquages distinguant les sacs en plastique biodégradables et compostables.
- (18) Certains sacs en plastique sont qualifiés d'«oxobiodégradables» ou «oxodégradables» par leurs fabricants. Ces sacs contiennent des additifs incorporés dans des matières plastiques conventionnelles. À cause de la présence de ces additifs, le plastique se fragmente avec le temps en petites particules qui demeurent dans l'environnement. Il peut donc être trompeur de qualifier ces sacs de «biodégradables», car ils ne constituent pas une réponse au problème des déchets sauvages et peuvent, au contraire, augmenter la pollution. La Commission devrait examiner les incidences de l'utilisation de sacs en plastique oxodégradables sur l'environnement et présenter au Parlement européen et au Conseil un rapport comprenant, au besoin, une série de mesures visant à limiter leur consommation ou à réduire leurs incidences néfastes.

<sup>(1)</sup> Directive 2008/98/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 novembre 2008 relative aux déchets et abrogeant certaines directives (JO L 312 du 22.11.2008, p. 3).

- (19) Les mesures à prendre par les États membres pour réduire la consommation de sacs en plastique devraient conduire à une réduction durable de la consommation de sacs en plastique légers, sans entraîner d'augmentation globale de la production d'emballages.
- (20) Les mesures prévues par la présente directive sont conformes à la communication de la Commission intitulée «Feuille de route pour une Europe efficace dans l'utilisation des ressources» et elles devraient contribuer à des actions visant à lutter contre l'abandon de déchets sauvages en milieu marin, menées conformément à la directive 2008/56/CE du Parlement européen et du Conseil <sup>(1)</sup>.
- (21) Il convient dès lors de modifier la directive 94/62/CE en conséquence,

ONT ADOPTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

*Article premier*

La directive 94/62/CE est modifiée comme suit:

1) À l'article 3, les points suivants sont insérés:

- «1 bis) "plastique", un polymère au sens de l'article 3, point 5), du règlement (CE) n° 1907/2006 du Parlement européen et du Conseil (\*), auquel des additifs ou d'autres substances peuvent avoir été ajoutés, et qui est capable de jouer le rôle de composant structurel principal de sacs;
- 1 ter) "sacs en plastique", les sacs, avec ou sans poignées, composés de plastique, qui sont fournis aux consommateurs dans les points de vente de marchandises ou de produits;
- 1 quater) "sacs en plastique légers", les sacs en plastique d'une épaisseur inférieure à 50 microns;
- 1 quinquies) "sacs en plastique très légers", les sacs en plastique d'une épaisseur inférieure à 15 microns nécessaires à des fins d'hygiène ou fournis comme emballage primaire pour les denrées alimentaires en vrac lorsque que cela contribue à prévenir le gaspillage alimentaire;
- 1 sexies) "sacs en plastique oxodégradables", les sacs en plastique composés de matières plastiques contenant des additifs qui catalysent la fragmentation des matières plastiques en microfragments;

(\*) Règlement (CE) n° 1907/2006 du Parlement européen et du Conseil du 18 décembre 2006 concernant l'enregistrement, l'évaluation et l'autorisation des substances chimiques, ainsi que les restrictions applicables à ces substances (REACH), instituant une agence européenne des produits chimiques, modifiant la directive 1999/45/CE et abrogeant le règlement (CEE) n° 793/93 du Conseil et le règlement (CE) n° 1488/94 de la Commission ainsi que la directive 76/769/CEE du Conseil et les directives 91/155/CEE, 93/67/CEE, 93/105/CE et 2000/21/CE de la Commission (JO L 396 du 30.12.2006, p. 1).»

2) À l'article 4, les paragraphes suivants sont insérés:

«1 bis. Les États membres prennent des mesures visant à réduire durablement la consommation de sacs en plastique légers sur leur territoire.

Ces mesures peuvent comprendre le recours à des objectifs nationaux de réduction, le maintien ou la mise en place d'instruments économiques, ainsi que des restrictions à la commercialisation par dérogation à l'article 18, à condition que ces restrictions aient un caractère proportionné et non discriminatoire.

Ces mesures peuvent varier en fonction des incidences sur l'environnement qu'ont les sacs en plastique légers lorsqu'ils sont valorisés ou éliminés, de leurs propriétés de compostage, de leur durabilité ou de la spécificité de leur utilisation prévue.

Les mesures prises par les États membres comprennent l'une ou l'autre des mesures suivantes, ou les deux:

- a) l'adoption de mesures garantissant que le niveau de la consommation annuelle ne dépasse par 90 sacs en plastique légers par personne au 31 décembre 2019 et 40 sacs en plastique légers par personne au 31 décembre 2025, ou la fixation d'objectifs équivalents en poids. Les sacs en plastique très légers peuvent être exclus des objectifs de consommations nationaux;
- b) l'adoption d'instruments garantissant que, au 31 décembre 2018, aucun sac en plastique léger n'est fourni gratuitement dans les points de vente de marchandises ou de produits, sauf si des instruments d'une efficacité égale sont mis en œuvre. Les sacs en plastique très légers peuvent être exclus du champ d'application de ces mesures.

<sup>(1)</sup> Directive 2008/56/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008 établissant un cadre d'action communautaire dans le domaine de la politique pour le milieu marin (directive-cadre «Stratégie pour le milieu marin») (JO L 164 du 25.6.2008, p. 19).

À compter du 27 mai 2018, les États membres déclarent la consommation annuelle de sacs en plastique légers lorsqu'ils communiquent à la Commission des données sur les emballages et déchets d'emballages conformément à l'article 12.

Au plus tard le 27 mai 2016, la Commission adopte un acte d'exécution définissant la méthode de calcul de la consommation annuelle de sacs en plastique légers par personne et adaptant les formats de déclaration arrêtés en application de l'article 12, paragraphe 3. Cet acte d'exécution est adopté en conformité avec la procédure de réglementation visée à l'article 21, paragraphe 2.

1 *ter*. Sans préjudice de l'article 15, les États membres peuvent adopter des mesures telles que des instruments économiques et des objectifs nationaux de réduction, pour tout type de sacs en plastique, quelle que soit leur épaisseur.

1 *quater*. La Commission et les États membres encouragent activement, au moins pendant la première année suivant le 27 novembre 2016, les campagnes d'information et de sensibilisation du public concernant les incidences néfastes pour l'environnement d'une consommation excessive des sacs en plastique légers.»

3) L'article suivant est inséré:

«Article 8 bis

#### **Mesures spécifiques pour les sacs en plastique biodégradables et compostables**

Au plus tard le 27 mai 2017, la Commission adopte un acte d'exécution définissant les spécifications d'étiquetage ou de marquage qui permettent de reconnaître dans toute l'Union les sacs en plastique biodégradables et compostables et de fournir aux consommateurs les informations exactes concernant les propriétés de compostage de ces sacs. Cet acte d'exécution est adopté en conformité avec la procédure de réglementation visée à l'article 21, paragraphe 2.

Au plus tard dix-huit mois après l'adoption dudit acte d'exécution, les États membres veillent à ce que les sacs en plastique biodégradables et compostables soient étiquetés conformément aux spécifications prévues dans ledit acte d'exécution.»

4) L'article suivant est inséré:

«Article 20 bis

#### **Rapport sur les sacs en plastique**

1. Le 27 novembre 2021 au plus tard, la Commission présente au Parlement européen et au Conseil un rapport évaluant l'efficacité des mesures prévues à l'article 4, paragraphe 1 *bis*, au niveau de l'Union, pour lutter contre les déchets sauvages, modifier le comportement des consommateurs et promouvoir la prévention des déchets. Si cette évaluation révèle que les mesures adoptées ne sont pas efficaces, la Commission examine les autres solutions possibles pour réduire la consommation de sacs en plastique légers, y compris la fixation d'objectifs réalistes et réalisables au niveau de l'Union, et présente une proposition législative, le cas échéant.

2. Le 27 mai 2017 au plus tard, la Commission présente au Parlement européen et au Conseil un rapport examinant les incidences sur l'environnement de l'utilisation de sacs en plastique oxodégradables, et présente une proposition législative, le cas échéant.

3. Le 27 mai 2017 au plus tard, la Commission évalue les conséquences en termes de cycle de vie des différentes solutions permettant de réduire la consommation de sacs en plastique très légers, et présente une proposition législative, le cas échéant.»

5) À l'article 22, paragraphe 3 *bis*, le premier alinéa est remplacé par le texte suivant:

«3 *bis*. À condition que les objectifs fixés aux articles 4 et 6 soient atteints, les États membres peuvent transposer les dispositions établies à l'article 4, paragraphe 1 *bis*, et à l'article 7 par voie d'accords entre les autorités compétentes et les secteurs économiques concernés.»

#### *Article 2*

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard le 27 novembre 2016. Ils en informent immédiatement la Commission.

Lorsque les États membres adoptent ces dispositions, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Les modalités de cette référence sont arrêtées par les États membres.

2. Les États membres communiquent à la Commission le texte des dispositions essentielles de droit interne qu'ils adoptent dans le domaine régi par la présente directive.

*Article 3*

La présente directive entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

*Article 4*

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Strasbourg, le 29 avril 2015.

*Par le Parlement européen*

*Le président*

M. SCHULZ

*Par le Conseil*

*Le président*

Z. KALNIŅA-LUKAŠEVICA

---

## II

(Actes non législatifs)

## RÈGLEMENTS

## RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) 2015/721 DE LA COMMISSION

du 20 avril 2015

**enregistrant une dénomination dans le registre des appellations d'origine protégées et des indications géographiques protégées [Vlaamse laurier (IGP)]**

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu le règlement (UE) n° 1151/2012 du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 relatif aux systèmes de qualité applicables aux produits agricoles et aux denrées alimentaires <sup>(1)</sup>, et notamment son article 52, paragraphe 2,

considérant ce qui suit:

- (1) Conformément à l'article 50, paragraphe 2, point a), du règlement (UE) n° 1151/2012, la demande d'enregistrement de la dénomination «Vlaamse laurier» déposée par la Belgique, a été publiée au *Journal officiel de l'Union européenne* <sup>(2)</sup>.
- (2) Aucune déclaration d'opposition, conformément à l'article 51 du règlement (UE) n° 1151/2012, n'ayant été notifiée à la Commission, la dénomination «Vlaamse laurier» doit donc être enregistrée,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

*Article premier*

La dénomination «Vlaamse laurier» (IGP) est enregistrée.

La dénomination visée au premier alinéa identifie un produit de la classe 2.13. Fleurs et plantes ornementales de l'annexe XI du règlement d'exécution (UE) n° 668/2014 de la Commission <sup>(3)</sup>.

*Article 2*

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

<sup>(1)</sup> JO L 343 du 14.12.2012, p. 1.

<sup>(2)</sup> JO C 432 du 2.12.2014, p. 12.

<sup>(3)</sup> Règlement d'exécution (UE) n° 668/2014 de la Commission du 13 juin 2014 portant modalités d'application du règlement (UE) n° 1151/2012 du Parlement européen et du Conseil relatif aux systèmes de qualité applicables aux produits agricoles et aux denrées alimentaires (JO L 179 du 19.6.2014, p. 36).

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le 20 avril 2015.

*Par la Commission,  
au nom du président,  
Phil HOGAN  
Membre de la Commission*

---

**RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) 2015/722 DE LA COMMISSION****du 5 mai 2015****concernant l'autorisation de la taurine en tant qu'additif pour l'alimentation des canidés, des félidés, des mustélidés et des poissons carnivores****(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)**

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu le règlement (CE) n° 1831/2003 du Parlement européen et du Conseil du 22 septembre 2003 relatif aux additifs destinés à l'alimentation des animaux <sup>(1)</sup>, et notamment son article 9, paragraphe 2,

considérant ce qui suit:

- (1) Le règlement (CE) n° 1831/2003 dispose que les additifs destinés à l'alimentation des animaux sont soumis à autorisation et définit les motifs et les procédures d'octroi de cette autorisation. Son article 10 prévoit la réévaluation des additifs autorisés conformément à la directive 70/524/CEE du Conseil <sup>(2)</sup>.
- (2) La taurine a été autorisée sans limitation dans le temps, conformément à la directive 70/524/CEE, en tant qu'additif destiné à l'alimentation de toutes les espèces animales. Cette substance a ensuite été inscrite au registre des additifs pour l'alimentation animale en tant que produit existant, conformément à l'article 10, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 1831/2003.
- (3) Conformément à l'article 10, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 1831/2003, en liaison avec l'article 7 du même règlement, une demande a été soumise pour la réévaluation de la taurine et des préparations à base de taurine en tant qu'additifs destinés à l'alimentation de toutes les espèces animales et, conformément à l'article 7 dudit règlement, en vue d'une nouvelle utilisation dans l'eau d'abreuvement. Le demandeur a souhaité que cet additif soit classé dans la catégorie des «additifs nutritionnels». Cette demande était accompagnée des informations et des documents requis au titre de l'article 7, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 1831/2003.
- (4) Dans son avis du 22 mai 2012 <sup>(3)</sup>, l'Autorité européenne de sécurité des aliments (ci-après l'«Autorité») a conclu que la taurine synthétique était considérée comme efficace pour l'alimentation des chats, des chiens et des poissons carnivores. L'utilisation passée de régimes alimentaires contenant jusqu'à 20 % d'aliments pour animaux d'origine animale a conduit à la conclusion qu'un taux maximal de 0,2 % de taurine dans les aliments complets pour animaux était toléré par toutes les espèces animales. L'Autorité recommande de ne plus autoriser l'utilisation de la taurine chez les volailles, les porcs et les ruminants. L'Autorité a conclu que, dans les conditions d'utilisation proposées pour l'alimentation et l'eau d'abreuvement des animaux, la taurine n'avait pas d'effet néfaste sur la santé animale, la santé humaine ou l'environnement.
- (5) L'Autorité a également conclu qu'aucun problème de sécurité ne devrait se poser pour les utilisateurs. L'Autorité juge inutile de prévoir des exigences spécifiques en matière de surveillance consécutive à la mise sur le marché. En outre, elle a vérifié le rapport sur la méthode d'analyse des additifs dans l'alimentation et l'eau d'abreuvement des animaux soumis par le laboratoire de référence mis en place par le règlement (CE) n° 1831/2003.
- (6) Les conclusions concernant les chats et les chiens peuvent s'appliquer par extrapolation aux espèces de la même famille, à savoir les félidés et les canidés, étant donné qu'il s'agit d'espèces physiologiquement proches sur le plan du fonctionnement gastro-intestinal.
- (7) Les mustélidés appartiennent à l'ordre des carnivores, tout comme les félidés et les canidés. La plupart des mustélidés sont même des espèces strictement carnivores. Pour maintenir un taux normal de taurine dans leur corps, ils ont besoin d'aliments contenant soit de la taurine, soit de la méthionine ou de la cystéine, qui sont les précurseurs de la taurine. Les sources habituelles de taurine sont le tissu musculaire, la cervelle ou les viscères. Étant donné que le traitement thermique et l'utilisation de nouvelles sources de protéines (qui ne contiennent que de faibles quantités de cet acide aminé) réduisent la présence de la taurine et de ses précurseurs dans les aliments pour animaux, il est d'usage, afin de répondre aux besoins des mustélidés en taurine, de recourir à des régimes alimentaires contenant de la taurine sous forme d'additif destiné à l'alimentation des animaux.
- (8) Il ressort de l'évaluation de la taurine que les conditions d'autorisation prévues à l'article 5 du règlement (CE) n° 1831/2003 sont remplies. Il convient dès lors d'autoriser l'usage de ladite substance selon les modalités prévues à l'annexe du présent règlement.

<sup>(1)</sup> JO L 268 du 18.10.2003, p. 29.

<sup>(2)</sup> Directive 70/524/CEE du Conseil du 23 novembre 1970 concernant les additifs dans l'alimentation des animaux (JO L 270 du 14.12.1970, p. 1).

<sup>(3)</sup> EFSA Journal 2012; 10(6):2736.

- (9) Étant donné qu'aucun motif de sécurité n'impose l'application immédiate des modifications des conditions d'autorisation, il convient de prévoir une période transitoire pour permettre aux parties intéressées de se préparer aux nouvelles exigences qui découleront de l'autorisation.
- (10) Les mesures prévues au présent règlement sont conformes à l'avis du comité permanent des végétaux, des animaux, des denrées alimentaires et des aliments pour animaux,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

*Article premier*

La substance spécifiée en annexe, qui appartient à la catégorie des «additifs nutritionnels» et au groupe fonctionnel des «vitamines, provitamines et substances à effet analogue chimiquement bien définies», est autorisée en tant qu'additif dans l'alimentation des animaux, dans les conditions fixées dans ladite annexe.

*Article 2*

1. La substance spécifiée en annexe et les prémélanges contenant cette substance, qui sont produits et étiquetés avant le 26 novembre 2015 conformément aux règles applicables avant le 26 mai 2015, peuvent continuer à être mis sur le marché et utilisés jusqu'à épuisement des stocks existants.

2. Les aliments composés pour animaux et les matières premières des aliments pour animaux contenant la substance spécifiée en annexe, qui sont produits et étiquetés avant le 26 novembre 2015 conformément aux règles applicables avant le 26 mai 2015, peuvent continuer à être mis sur le marché et utilisés jusqu'à épuisement des stocks existants, s'ils sont destinés à l'alimentation des poissons carnivores.

3. Les aliments composés pour animaux et les matières premières des aliments pour animaux contenant la substance spécifiée en annexe, qui sont produits et étiquetés avant le 26 mai 2017 conformément aux règles applicables avant le 26 mai 2015, peuvent continuer à être mis sur le marché et utilisés jusqu'à épuisement des stocks existants, s'ils sont destinés à l'alimentation des canidés, des félinés et des mustélidés.

*Article 3*

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le 5 mai 2015

*Par la Commission*  
*Le président*  
Jean-Claude JUNCKER

---

ANNEXE

Numéro d'identification de l'additif	Nom du titulaire de l'autorisation	Additif	Composition, formule chimique, description, méthode d'analyse	Espèce animale ou catégorie d'animaux	Âge maximal	Teneur		Autres dispositions	Fin de la période d'autorisation
						minimale	maximale		

**Catégorie: additifs nutritionnels. Groupe fonctionnel: vitamines, provitamines et substances bien définies chimiquement à action similaire.**

3a370	—	Taurine	<p><i>Composition de l'additif</i></p> <p>Taurine</p> <p><i>Substance active</i></p> <p>Taurine</p> <p>Dénomination UICPA: acide 2-aminoéthanesulfonique</p> <p><math>C_2H_7NO_3S</math></p> <p>Numéro CAS: 107-35-7</p> <p>Taurine, sous forme solide, obtenue par voie de synthèse chimique: min. 98 %.</p> <p><i>Méthode d'analyse (1)</i></p> <p>Pour la détermination de la taurine dans l'additif pour l'alimentation animale: méthode de la chromatographie par échange d'ions avec dérivatisation postcolonne par réaction à la ninhydrine (méthode de la pharmacopée européenne pour la détermination des acides aminés, Ph. eur. 6.6, 2.2.56, méthode 1).</p> <p>Pour la détermination de la taurine dans les pré-mélanges et les aliments pour animaux: méthode de la chromatographie par échange d'ions avec dérivatisation postcolonne par réaction à la ninhydrine et détection photométrique: fondée sur le règlement (CE) n° 152/2009 de la Commission [annexe III, point f)], ou chromatographie liquide haute performance en phase inverse (CLHP-PI) avec détecteur fluorimétrique (AOAC 999.12).</p>	Canidés, félidés, mustélidés et poissons carnivores	—	—	—	<p>1. La taurine peut être mise sur le marché et utilisée en tant qu'additif sous la forme d'une préparation.</p> <p>2. Indiquer les conditions de stockage et de stabilité dans le mode d'emploi de l'additif et des prémélanges.</p> <p>3. Teneurs maximales recommandées en mg de taurine/kg d'aliment complet ayant une teneur en humidité de 12 %:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— félidés: 2 500</li> <li>— poissons carnivores: 25 000</li> <li>— canidés et mustélidés: 2 000</li> </ul> <p>4. Mesures de sécurité: port d'une protection respiratoire, de lunettes de sécurité et de gants pendant la manipulation.</p> <p>5. L'additif peut être utilisé dans l'eau destinée à l'abreuvement des animaux.</p>	26 mai 2025
-------	---	---------	---	---	---	---	---	--	-------------

Numéro d'identification de l'additif	Nom du titulaire de l'autorisation	Additif	Composition, formule chimique, description, méthode d'analyse	Espèce animale ou catégorie d'animaux	Âge maximal	Teneur		Autres dispositions	Fin de la période d'autorisation
						minimale	maximale		
			Composition, formule chimique, description, méthode d'analyse			mg de substance active par kg d'aliment complet ayant une teneur en humidité de 12 % ou mg de substance active par litre d'eau			
			Pour la détermination de la taurine dans l'eau: chromatographie liquide couplée à un détecteur UV ou fluorimétrique (AOAC 997.05).						

(1) La description détaillée des méthodes d'analyse est publiée sur le site du laboratoire de référence de l'Union européenne chargé des additifs pour l'alimentation animale à l'adresse suivante: <https://ec.europa.eu/jrc/en/eur/feed-additives/evaluation-reports>

**RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) 2015/723 DE LA COMMISSION****du 5 mai 2015****concernant l'autorisation de la biotine en tant qu'additif pour l'alimentation de toutes les espèces animales****(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)**

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu le règlement (CE) n° 1831/2003 du Parlement européen et du Conseil du 22 septembre 2003 relatif aux additifs destinés à l'alimentation des animaux <sup>(1)</sup>, et notamment son article 9, paragraphe 2,

considérant ce qui suit:

- (1) Le règlement (CE) n° 1831/2003 dispose que les additifs destinés à l'alimentation des animaux sont soumis à autorisation et définit les motifs et les procédures d'octroi de cette autorisation. Son article 10 prévoit la réévaluation des additifs autorisés conformément à la directive 70/524/CEE du Conseil <sup>(2)</sup>.
- (2) La biotine a été autorisée sans limitation dans le temps, conformément à la directive 70/524/CEE, en tant qu'additif destiné à l'alimentation de toutes les espèces animales. Ce produit a ensuite été inscrit au registre des additifs pour l'alimentation animale en tant que produit existant, conformément à l'article 10, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 1831/2003.
- (3) Conformément à l'article 10, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 1831/2003, en liaison avec l'article 7 du même règlement, deux demandes ont été soumises pour la réévaluation de la biotine et des préparations à base de biotine destinées à l'alimentation de toutes les espèces animales et, conformément à l'article 7 dudit règlement, en vue d'une nouvelle utilisation dans l'eau d'abreuvement. Les demandeurs ont souhaité que ces additifs soient classés dans la catégorie des «additifs nutritionnels». Ces demandes étaient accompagnées des informations et documents requis au titre de l'article 7, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 1831/2003.
- (4) Dans ses avis des 16 et 17 octobre 2012 <sup>(3)</sup>, l'Autorité européenne de sécurité des aliments (ci-après l'«Autorité») a conclu que, dans les conditions d'utilisation proposées pour l'alimentation et l'eau d'abreuvement des animaux, la biotine n'avait pas d'effet néfaste sur la santé animale, la santé humaine ou l'environnement. L'Autorité a également conclu que la biotine synthétique était considérée comme une source effective de biotine dans l'alimentation des animaux et qu'aucun problème de sécurité ne devrait se poser pour les utilisateurs. L'Autorité juge inutile de prévoir des exigences spécifiques en matière de surveillance consécutive à la mise sur le marché. En outre, elle a vérifié le rapport sur la méthode d'analyse des additifs dans l'alimentation et l'eau d'abreuvement des animaux soumis par le laboratoire de référence mis en place par le règlement (CE) n° 1831/2003.
- (5) Il ressort de l'évaluation de la biotine que les conditions d'autorisation prévues à l'article 5 du règlement (CE) n° 1831/2003 sont remplies. Il convient dès lors d'autoriser l'usage de ladite substance selon les modalités prévues à l'annexe du présent règlement.
- (6) Étant donné qu'aucun motif de sécurité n'impose l'application immédiate des modifications des conditions d'autorisation, il convient de prévoir une période transitoire pour permettre aux parties intéressées de se préparer aux nouvelles exigences qui découleront de l'autorisation.
- (7) Les mesures prévues au présent règlement sont conformes à l'avis du comité permanent des végétaux, des animaux, des denrées alimentaires et des aliments pour animaux,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

*Article premier*

La substance spécifiée en annexe, qui appartient à la catégorie des «additifs nutritionnels» et au groupe fonctionnel des «vitamines, provitamines et substances à effet analogue chimiquement bien définies», est autorisée en tant qu'additif dans l'alimentation des animaux, dans les conditions fixées dans ladite annexe.

<sup>(1)</sup> JO L 268 du 18.10.2003, p. 29.

<sup>(2)</sup> Directive 70/524/CEE du Conseil du 23 novembre 1970 concernant les additifs dans l'alimentation des animaux (JO L 270 du 14.12.1970, p. 1).

<sup>(3)</sup> EFSA Journal 2012; 10(11):2925 et EFSA Journal 2012; 10(11):2926.

*Article 2*

1. La substance spécifiée en annexe et les prémélanges contenant cette substance, qui sont produits et étiquetés avant le 26 novembre 2015, conformément aux règles applicables avant le 26 mai 2015, peuvent continuer à être mis sur le marché et utilisés jusqu'à épuisement des stocks existants.

2. Les aliments composés pour animaux et les matières premières des aliments pour animaux contenant la substance spécifiée en annexe, qui sont produits et étiquetés avant le 26 novembre 2015, conformément aux règles applicables avant le 26 mai 2015, peuvent continuer à être mis sur le marché et utilisés jusqu'à épuisement des stocks existants, s'ils sont destinés à l'alimentation d'animaux producteurs de denrées alimentaires.

3. Les aliments composés pour animaux et les matières premières des aliments pour animaux contenant la substance spécifiée en annexe, qui sont produits et étiquetés avant le 26 mai 2017, conformément aux règles applicables avant le 26 mai 2015, peuvent continuer à être mis sur le marché et utilisés jusqu'à épuisement des stocks existants, s'ils sont destinés à l'alimentation d'animaux non producteurs de denrées alimentaires.

*Article 3*

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le 5 mai 2015.

*Par la Commission*

*Le président*

Jean-Claude JUNCKER

---

Numéro d'identification de l'additif	Nom du titulaire de l'autorisation	Additif	Composition, formule chimique, description, méthode d'analyse	Espèce animale ou catégorie d'animaux	Âge maximal	Teneur		Autres dispositions	Fin de la période d'autorisation
						minimale	maximale		

**Catégorie: additifs nutritionnels. Groupe fonctionnel: vitamines, provitamines et substances bien définies chimiquement à action similaire.**

3a880	—	Biotine	<p><i>Composition de l'additif</i></p> <p>Biotine</p> <p><i>Substance active</i></p> <p>D-(+)-biotine</p> <p><math>C_{10}H_{16}N_2O_3S</math></p> <p>— N° CAS: 58-85-5</p> <p>— Biotine, sous forme solide, obtenue par voie de synthèse chimique</p> <p>— Critères de pureté: min. 97 %</p> <p><i>Méthode d'analyse (1)</i></p> <p>Pour la détermination de la D-(+)-biotine dans l'additif pour l'alimentation animale: essai de titrage potentiométrique et identification par le pouvoir rotatoire (pharmacopée européenne 6.0, méthode 01/2008:1073).</p> <p>Pour la détermination de la D-(+)-biotine dans les prémélanges et les aliments pour animaux: chromatographie liquide haute performance en phase inverse (CLHP-PI) couplée à une spectrométrie de masse (CLHP-PI-SM/SM).</p> <p>Pour la détermination de la D-(+)-biotine dans l'eau: essai microbiologique [pharmacopée américaine 21, 3<sup>e</sup> supplément, méthode (88), 1986].</p>	Toutes les espèces animales	—	—	—	<p>1. La biotine peut être mise sur le marché et utilisée en tant qu'additif sous la forme d'une préparation.</p> <p>2. Dans le mode d'emploi de l'additif et du prémélange, indiquer les conditions de stockage et de stabilité.</p> <p>3. Mesures de sécurité: port d'une protection respiratoire pendant la manipulation.</p> <p>4. L'additif peut être utilisé dans l'eau destinée à l'abreuvement des animaux.</p>	26 mai 2025
-------	---	---------	---	-----------------------------	---	---	---	---	-------------

(1) La description détaillée des méthodes d'analyse est publiée sur le site du laboratoire de référence de l'Union européenne chargé des additifs pour l'alimentation animale à l'adresse suivante: <https://ec.europa.eu/jrc/en/eurl/feed-additives/evaluation-reports>

**RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) 2015/724 DE LA COMMISSION**

**du 5 mai 2015**

**concernant l'autorisation de l'acétate de rétinol, du palmitate de rétinol et du propionate de rétinol  
en tant qu'additifs pour l'alimentation de toutes les espèces animales**

**(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)**

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu le règlement (CE) n° 1831/2003 du Parlement européen et du Conseil du 22 septembre 2003 relatif aux additifs destinés à l'alimentation des animaux <sup>(1)</sup>, et notamment son article 9, paragraphe 2,

considérant ce qui suit:

- (1) Le règlement (CE) n° 1831/2003 dispose que les additifs destinés à l'alimentation des animaux sont soumis à autorisation et définit les motifs et les procédures d'octroi de cette autorisation. Son article 10 prévoit la réévaluation des additifs autorisés conformément à la directive 70/524/CEE du Conseil <sup>(2)</sup>.
- (2) La vitamine A a été autorisée sans limitation dans le temps, conformément à la directive 70/524/CEE, en tant qu'additif destiné à l'alimentation de toutes les espèces animales. Ce produit a ensuite été inscrit au registre des additifs pour l'alimentation animale en tant que produit existant, conformément à l'article 10, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 1831/2003.
- (3) Conformément à l'article 10, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 1831/2003, en liaison avec l'article 7 du même règlement, une demande a été soumise pour la réévaluation de la vitamine A sous la forme d'acétate de rétinol, de palmitate de rétinol et de propionate de rétinol en tant qu'additifs et de leurs préparations destinées à l'alimentation de toutes les espèces animales et, conformément à l'article 7 dudit règlement, en vue d'une nouvelle utilisation dans l'eau d'abreuvement. Le demandeur a souhaité que ces additifs soient classés dans la catégorie des «additifs nutritionnels». Cette demande était accompagnée des informations et des documents requis au titre de l'article 7, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 1831/2003.
- (4) Dans son avis du 12 décembre 2012 <sup>(3)</sup>, l'Autorité européenne de sécurité des aliments (ci-après l'«Autorité») a conclu que, dans les conditions d'utilisation proposées pour l'alimentation des animaux, l'acétate de rétinol, le palmitate de rétinol et le propionate de rétinol n'avaient pas d'effet néfaste sur la santé animale, la santé humaine ou l'environnement.
- (5) L'Autorité a également conclu que l'acétate de rétinol, le palmitate de rétinol et le propionate de rétinol étaient une source effective de vitamine A et qu'aucun problème de sécurité ne devrait se poser pour les utilisateurs. L'Autorité juge inutile de prévoir des exigences spécifiques en matière de surveillance consécutive à la mise sur le marché. En outre, elle a vérifié le rapport sur la méthode d'analyse des additifs dans l'alimentation des animaux soumis par le laboratoire de référence mis en place par le règlement (CE) n° 1831/2003.
- (6) Il ressort de l'évaluation de l'acétate de rétinol, du palmitate de rétinol et du propionate de rétinol que les conditions d'autorisation énoncées à l'article 5 du règlement (CE) n° 1831/2003 sont remplies, sauf en ce qui concerne l'eau d'abreuvement. Il convient, dès lors, d'autoriser l'utilisation de ces substances dans l'alimentation des animaux selon les modalités prévues à l'annexe du présent règlement. Il y a lieu de fixer des teneurs maximales pour la vitamine A, quelle que soit sa forme. La vitamine A ne devrait pas être administrée directement par l'intermédiaire de l'eau d'abreuvement, parce qu'une nouvelle voie d'administration augmenterait le risque pour les consommateurs. Par conséquent, l'autorisation de l'acétate de rétinol, du palmitate de rétinol et du propionate de rétinol en tant qu'additifs nutritionnels appartenant au groupe fonctionnel des «vitamines, provitamines et substances à effet analogue chimiquement bien définies» devrait être refusée en ce qui concerne leur utilisation dans l'eau. Cette interdiction ne s'applique pas aux additifs utilisés dans des aliments composés pour animaux qui sont ensuite administrés par l'intermédiaire de l'eau.
- (7) Étant donné qu'aucun motif de sécurité n'impose l'application immédiate des modifications des conditions d'autorisation, il convient de prévoir une période transitoire pour permettre aux parties intéressées de se préparer aux nouvelles exigences qui découleront de l'autorisation.
- (8) Les mesures prévues au présent règlement sont conformes à l'avis du comité permanent des végétaux, des animaux, des denrées alimentaires et des aliments pour animaux,

<sup>(1)</sup> JO L 268 du 18.10.2003, p. 29.

<sup>(2)</sup> Directive 70/524/CEE du Conseil du 23 novembre 1970 concernant les additifs dans l'alimentation des animaux (JO L 270 du 14.12.1970, p. 1).

<sup>(3)</sup> EFSA Journal 2013; 11(1):3037.

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

*Article premier*

Les substances spécifiées en annexe, qui appartiennent à la catégorie des «additifs nutritionnels» et au groupe fonctionnel des «vitamines, provitamines et substances à effet analogue chimiquement bien définies», sont autorisées en tant qu'additifs dans l'alimentation des animaux, dans les conditions fixées dans ladite annexe.

*Article 2*

L'autorisation de l'acétate de rétinol, du palmitate de rétinol et du propionate de rétinol en tant qu'additifs appartenant à la catégorie des «additifs nutritionnels» et au groupe fonctionnel des «vitamines, provitamines et substances à effet analogue chimiquement bien définies» est refusée en ce qui concerne leur utilisation dans l'eau.

*Article 3*

Les substances spécifiées en annexe et les prémélanges contenant ces substances, qui sont produits et étiquetés avant le 26 novembre 2015 conformément aux règles applicables avant le 26 mai 2015, peuvent continuer à être mis sur le marché et utilisés jusqu'à épuisement des stocks existants.

Les aliments composés pour animaux et les matières premières des aliments pour animaux contenant les substances spécifiées en annexe, qui sont produits et étiquetés avant le 26 mai 2016 conformément aux règles applicables avant le 26 mai 2015, peuvent continuer à être mis sur le marché et utilisés jusqu'à épuisement des stocks existants, s'ils sont destinés à l'alimentation d'animaux producteurs de denrées alimentaires.

Les aliments composés pour animaux et les matières premières des aliments pour animaux contenant les substances spécifiées en annexe, qui sont produits et étiquetés avant le 26 mai 2017 conformément aux règles applicables avant le 26 mai 2015, peuvent continuer à être mis sur le marché et utilisés jusqu'à épuisement des stocks existants, s'ils sont destinés à l'alimentation d'animaux non producteurs de denrées alimentaires.

*Article 4*

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le 5 mai 2015.

*Par la Commission*

*Le président*

Jean-Claude JUNCKER

---

Numéro d'identification de l'additif	Nom du titulaire de l'autorisation	Additif	Composition, formule chimique, description, méthode d'analyse	Espèce animale ou catégorie d'animaux	Âge maximal	Teneur		Fin de la période d'autorisation		
						minimale	maximale			
3a672a	—	«Acétate de rétinol» ou «vitamine A»	<p><i>Composition de l'additif</i> Acétate de rétinol Oxyde de triphénylphosphine (TPPO): ≤ 100 mg/kg <i>Caractérisation de la substance active</i> Acétate de rétinol C<sub>21</sub>H<sub>32</sub>O<sub>2</sub> N° CAS: 127-47-9 Acétate de rétinol, sous forme solide, obtenu par voie de synthèse chimique. Critères de pureté: min. 95 % (min. 2,76 mUI/g). <i>Méthodes d'analyse</i> (1) Pour la détermination de la vitamine A dans l'additif destiné à l'alimentation animale: chromatographie sur couche mince et détection UV (CCM-UV) (Ph. eur. 6<sup>e</sup> édition, monographie 0217). Pour la détermination de la quantité totale de vitamine A dans les prémélanges et les aliments pour animaux: chromatographie liquide haute performance en phase inverse (CLHP-PI) avec détecteur UV ou fluorimétrique — règlement (CE) n° 152/2009 de la Commission (2).</p>	<p>Porcelets non sevrés et sevrés</p> <p>Porcs d'engraissement</p> <p>Truites</p> <p>Autres porcs</p> <p>Poulets et espèces aviaires mineures</p> <p>Dindes et dindons</p> <p>Autres volailles</p> <p>Vaches laitières et vaches reproductrices</p> <p>Veaux d'élevage</p> <p>Autres veaux et vaches</p>	—	—	—	—	26 mai 2025	
										16 000
										6 500
										12 000
										—
										20 000
										10 000
										20 000
										10 000
										10 000
										9 000
										16 000
25 000										

**Catégorie: additifs nutritionnels. Groupe fonctionnel: vitamines, provitamines et substances bien définies chimiquement à action similaire.**

1. Additif à incorporer aux aliments pour animaux sous forme de prémélange.
2. L'acétate de rétinol peut être mis sur le marché et utilisé en tant qu'additif sous la forme d'une préparation.
3. En ce qui concerne la teneur, telle qu'indiquée sur l'étiquette, il convient d'utiliser l'équivalence suivante: 1 UI = 0,344 µg d'acétate de rétinol.
4. Le mélange d'acétate de rétinol, de palmitate de rétinol et de propionate de rétinol ne doit pas dépasser la teneur maximale pour les espèces et catégories concernées.
5. Indiquer les conditions de stockage et de stabilité dans le mode d'emploi de l'additif et des prémélanges.
6. Mesures de sécurité: port d'une protection respiratoire, de lunettes de sécurité et de gants pendant la manipulation.

Numéro d'identification de l'additif	Nom du titulaire de l'autorisation	Additif	Composition, formule chimique, description, méthode d'analyse	Espèce animale ou catégorie d'animaux	Âge maximal	Teneur		Autres dispositions	Fin de la période d'autorisation
						minimale	maximale		
				Agneaux et chevreux d'élevage	≤ 2 mois	—	16 000		
					> 2 mois	—	—		
				Bovins, ovins et caprins d'engraissement	—	—	10 000		
				Autres bovins, ovins et caprins	—	—	—		
				Mammifères	—	—	Aliments d'allaitement uniquement: 25 000		
				Autres espèces animales	—	—	—		
3a672b		«Palmitate de rétinol» ou «vitamine A»	<i>Composition de l'additif</i> Palmitate de rétinol Oxyde de triphénylphosphine (TPPO); ≤ 100 mg/kg d'additif <i>Caractérisation de la substance active</i> Palmitate de rétinol $C_{36}H_{60}O_2$ N° Cas: 79-81-2 Palmitate de rétinol, sous formes solide et liquide, obtenu par voie de synthèse chimique: min. 90 % ou 1,64 mUI/g.	Porcelets non sevrés et sevrés	—	—	16 000	1. Additif à incorporer aux aliments pour animaux sous forme de prémé-lange. 2. Le palmitate de rétinol peut être mis sur le marché et utilisé en tant qu'additif sous la forme d'une préparation. 3. En ce qui concerne la teneur, telle qu'indiquée sur l'étiquette, il convient d'utiliser l'équivalence suivante: 1 UI = 0,5458 µg de palmitate de rétinol.	26 mai 2025
				Porcs d'engraissement	—	—	6 500		
				Truies	—	—	12 000		
				Autres porcs	—	—	—		
				Poulets et espèces aviaires mineures	≤ 14 jours	—	20 000		
					> 14 jours	—	10 000		

Numéro d'identification de l'additif	Nom du titulaire de l'autorisation	Additif	Composition, formule chimique, description, méthode d'analyse	Espèce animale ou catégorie d'animaux	Âge maximal	Teneur		Fin de la période d'autorisation	
						minimale	maximale		
			<p>Méthodes d'analyse (1)</p> <p>Pour la détermination de la vitamine A dans l'additif destiné à l'alimentation animale: chromatographie sur couche mince et détection UV (CCM-UV) (Ph. eur. 6<sup>e</sup> édition, monographie 0217).</p> <p>Pour la détermination de la quantité totale de vitamine A dans les prémélanges et les aliments pour animaux: chromatographie liquide haute performance en phase inverse (CLHP-PI) avec détecteur UV ou fluorimétrique — règlement (CE) n° 152/2009.</p>	Dindes et dindons	≤ 28 jours	—	20 000	<p>Autres dispositions</p> <p>4. Le mélange d'acétate de rétinol, de palmitate de rétinol et de propionate de rétinol ne doit pas dépasser la teneur maximale pour les espèces et catégories concernées.</p> <p>5. Indiquer les conditions de stockage et de stabilité dans le mode d'emploi de l'additif et des prémélanges.</p> <p>6. Mesures de sécurité: port d'une protection respiratoire, de lunettes de sécurité et de gants pendant la manipulation.</p>	
				> 28 jours	—	10 000			
				Autres volailles	—	—	—		10 000
				Vaches laitières et vaches reproductrices	—	—	—		9 000
				Veaux d'élevage	4 mois	—	—		16 000
				Autres veaux et vaches	—	—	—		25 000
				Agneaux et chevreaux d'élevage	≤ 2 mois	—	—		16 000
					> 2 mois	—	—		—
				Bovins, ovins et caprins d'engraissement	—	—	—		10 000
				Autres bovins, ovins et caprins	—	—	—		—
				Mammifères	—	—	—		Aliments d'allaitement uniquement: 25 000
				Autres espèces animales	—	—	—		—

Numéro d'identification de l'additif	Nom du titulaire de l'autorisation	Additif	Composition, formule chimique, description, méthode d'analyse	Espèce animale ou catégorie d'animaux	Âge maximal	Teneur		Fin de la période d'autorisation	
						minimale	maximale		
3a672c		«Propionate de rétinol» ou «vitamine A»	<p><i>Composition de l'additif</i></p> <p>Propionate de rétinol</p> <p>Oxyde de triphénylphosphine (TPPO): ≤ 100 mg/kg d'additif</p> <p><i>Caractérisation de la substance active</i></p> <p>Propionate de rétinol</p> <p><math>C_{23}H_{34}O_2</math></p> <p>N° Cas: 7069-42-3</p> <p>Propionate de rétinol, sous forme liquide, obtenu par voie de synthèse chimique; min. 95 % ou 2,64 mU/g.</p> <p><i>Méthodes d'analyse (1)</i></p> <p>Pour la détermination de la vitamine A dans l'additif destiné à l'alimentation animale: chromatographie sur couche mince et détection UV (CCM-UV) (Ph. eur. 6<sup>e</sup> édition, monographie 0217).</p> <p>Pour la détermination de la quantité totale de vitamine A dans les prémélanges et les aliments pour animaux: chromatographie liquide haute performance en phase inverse (CLHP-PI) avec détecteur UV ou fluorimétrique — règlement (CE) n° 152/2009.</p>	<p>Porcelets non sevrés et sevrés</p> <p>Porcs d'engraissement</p> <p>Truies</p> <p>Autres porcs</p> <p>Poulets et espèces aviaires mineures</p> <p>Dindes et dindons</p> <p>Autres volailles</p> <p>Vaches laitières et vaches reproductrices</p> <p>Veaux d'élevage</p> <p>Autres veaux ou vaches</p> <p>Agneaux et chevreaux d'élevage</p>	<p>—</p> <p>—</p> <p>—</p> <p>—</p> <p>≤ 14 jours</p> <p>&gt; 14 jours</p> <p>≤ 28 jours</p> <p>&gt; 28 jours</p> <p>—</p> <p>—</p> <p>4 mois</p> <p>—</p> <p>≤ 2 mois</p> <p>&gt; 2 mois</p>	<p>—</p>	<p>—</p> <p>—</p> <p>16 000</p> <p>6 500</p> <p>12 000</p> <p>—</p> <p>20 000</p> <p>10 000</p> <p>20 000</p> <p>10 000</p> <p>10 000</p> <p>9 000</p> <p>16 000</p> <p>25 000</p> <p>16 000</p> <p>—</p>	<p>Autres dispositions</p> <p>1. Additif à incorporer aux aliments pour animaux sous forme de prémélange.</p> <p>2. Le propionate de rétinol peut être mis sur le marché et utilisé en tant qu'additif sous la forme d'une préparation.</p> <p>3. En ce qui concerne la teneur, telle qu'indiquée sur l'étiquette, il convient d'utiliser l'équivalence suivante: 1 UI = 0,3585 µg de propionate de rétinol.</p> <p>4. Le mélange d'acétate de rétinol, de palmitate de rétinol et de propionate de rétinol ne doit pas dépasser la teneur maximale pour les espèces et catégories concernées.</p> <p>5. Indiquer les conditions de stockage et de stabilité dans le mode d'emploi de l'additif et des prémélanges.</p> <p>6. Mesures de sécurité: port d'une protection respiratoire, de lunettes de sécurité et de gants pendant la manipulation.</p>	26 mai 2025

Numéro d'identification de l'additif	Nom du titulaire de l'autorisation	Additif	Composition, formule chimique, description, méthode d'analyse	Espèce animale ou catégorie d'animaux	Âge maximal	Teneur		Autres dispositions	Fin de la période d'autorisation
						minimale	maximale		
				Bovins, ovins et caprins d'engraissement	—	—	10 000		
				Autres bovins, ovins et caprins	—	—	—		
				Mammifères	—	—	Aliments d'allaitement uniquement: 25 000		
				Autres espèces animales	—	—	—		

(1) La description détaillée des méthodes d'analyse est publiée sur le site du laboratoire de référence de l'Union européenne chargé des additifs pour l'alimentation animale à l'adresse suivante: <https://ec.europa.eu/jrc/en/feed-additives/evaluation-reports>

(2) Règlement (CE) n° 152/2009 de la Commission du 27 janvier 2009 portant fixation des méthodes d'échantillonnage et d'analyse destinées au contrôle officiel des aliments pour animaux (JO L 54 du 26.2.2009, p. 1).

**RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) 2015/725 DE LA COMMISSION**  
**du 5 mai 2015**

**fixant la date limite de dépôt des demandes relatives à l'aide au stockage privé dans le secteur de la viande de porc au titre du règlement d'exécution (UE) 2015/360**

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu le règlement (UE) n° 1308/2013 du Parlement européen et du Conseil du 17 décembre 2013 portant organisation commune des marchés des produits agricoles et abrogeant les règlements (CEE) n° 922/72, (CEE) n° 234/79, (CE) n° 1037/2001 et (CE) n° 1234/2007 du Conseil <sup>(1)</sup>, et notamment son article 18, paragraphe 2, premier alinéa, point b), et deuxième alinéa,

considérant ce qui suit:

- (1) L'aide au stockage privé accordée en application du règlement d'exécution (UE) 2015/360 de la Commission <sup>(2)</sup> a eu un effet favorable sur le marché de la viande de porc, qui devrait se traduire par une plus grande stabilisation des prix.
- (2) Il convient donc de mettre fin à l'aide au stockage privé dans le secteur de la viande de porc et de fixer une date limite de dépôt des demandes.
- (3) Pour des raisons de sécurité juridique, il y a lieu d'abroger le règlement d'exécution (UE) 2015/360.
- (4) Afin d'éviter toute spéculation, il importe que le présent règlement entre en vigueur le jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.
- (5) Le comité de l'organisation commune des marchés agricoles n'a pas émis d'avis dans le délai fixé par son président,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

*Article premier*

La date limite de dépôt des demandes relatives à l'aide au stockage privé dans le secteur de la viande de porc au titre du règlement d'exécution (UE) 2015/360 est fixée au 8 mai 2015.

*Article 2*

Le règlement d'exécution (UE) 2015/360 est abrogé avec effet au 8 mai 2015.

Toutefois, les contrats conclus avant l'entrée en vigueur du présent règlement au titre dudit règlement continuent d'être régis par ce dernier.

<sup>(1)</sup> JO L 347 du 20.12.2013, p. 671.

<sup>(2)</sup> Règlement d'exécution (UE) 2015/360 de la Commission du 5 mars 2015 ouvrant une mesure de stockage privé pour la viande de porc et fixant à l'avance le montant de l'aide (JO L 62 du 6.3.2015, p. 16).

*Article 3*

Le présent règlement entre en vigueur le jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le 5 mai 2015.

*Par la Commission,  
au nom du président,  
Phil HOGAN  
Membre de la Commission*

---

**RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) 2015/726 DE LA COMMISSION****du 5 mai 2015****établissant les valeurs forfaitaires à l'importation pour la détermination du prix d'entrée de certains fruits et légumes**

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu le règlement (UE) n° 1308/2013 du Parlement européen et du Conseil du 17 décembre 2013 portant organisation commune des marchés des produits agricoles et abrogeant les règlements (CEE) n° 922/72, (CEE) n° 234/79, (CE) n° 1037/2001 et (CE) n° 1234/2007 du Conseil <sup>(1)</sup>,vu le règlement d'exécution (UE) n° 543/2011 de la Commission du 7 juin 2011 portant modalités d'application du règlement (CE) n° 1234/2007 du Conseil en ce qui concerne les secteurs des fruits et légumes et des fruits et légumes transformés <sup>(2)</sup>, et notamment son article 136, paragraphe 1,

considérant ce qui suit:

- (1) Le règlement d'exécution (UE) n° 543/2011 prévoit, en application des résultats des négociations commerciales multilatérales du cycle d'Uruguay, les critères pour la fixation par la Commission des valeurs forfaitaires à l'importation des pays tiers, pour les produits et les périodes figurant à l'annexe XVI, partie A, dudit règlement.
- (2) La valeur forfaitaire à l'importation est calculée chaque jour ouvrable, conformément à l'article 136, paragraphe 1, du règlement d'exécution (UE) n° 543/2011, en tenant compte des données journalières variables. Il importe, par conséquent, que le présent règlement entre en vigueur le jour de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

*Article premier*

Les valeurs forfaitaires à l'importation visées à l'article 136 du règlement d'exécution (UE) n° 543/2011 sont fixées à l'annexe du présent règlement.

*Article 2*Le présent règlement entre en vigueur le jour de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le 5 mai 2015.

Par la Commission,  
au nom du président,  
Jerzy PLEWA

Directeur général de l'agriculture et du développement rural

<sup>(1)</sup> JO L 347 du 20.12.2013, p. 671.

<sup>(2)</sup> JO L 157 du 15.6.2011, p. 1.

## ANNEXE

## Valeurs forfaitaires à l'importation pour la détermination du prix d'entrée de certains fruits et légumes

(EUR/100 kg)		
Code NC	Code des pays tiers <sup>(1)</sup>	Valeur forfaitaire à l'importation
0702 00 00	IL	153,9
	MA	87,0
	MK	119,9
	TN	392,6
	ZZ	188,4
0707 00 05	AL	49,4
	TR	110,0
	ZZ	79,7
0709 93 10	MA	130,6
	TR	133,2
	ZZ	131,9
0805 10 20	EG	44,6
	IL	71,3
	MA	53,6
	ZZ	56,5
0805 50 10	BR	107,1
	TR	101,0
	ZZ	104,1
0808 10 80	AR	98,9
	BR	93,6
	CL	120,5
	MK	32,8
	NZ	135,8
	US	161,3
	UY	92,0
	ZA	117,5
	ZZ	106,6

<sup>(1)</sup> Nomenclature des pays fixée par le règlement n° 1106/2012 de la Commission du 27 novembre 2012 portant application du règlement (CE) n° 471/2009 du Parlement européen et du Conseil concernant les statistiques communautaires relatives au commerce extérieur avec les pays tiers, en ce qui concerne la mise à jour de la nomenclature des pays et territoires (JO L 328 du 28.11.2012, p. 7). Le code «ZZ» représente «autres origines».

## DÉCISIONS

### DÉCISION (UE) 2015/727 DE LA BANQUE CENTRALE EUROPÉENNE

du 10 avril 2015

#### sur le montant total des redevances de surveillance prudentielle annuelles pour la première période de redevance et pour 2015 (BCE/2015/17)

LE CONSEIL DES GOUVERNEURS DE LA BANQUE CENTRALE EUROPÉENNE,

vu le règlement (UE) n° 1163/2014 de la Banque centrale européenne du 22 octobre 2014 sur les redevances de surveillance prudentielle (BCE/2014/41) <sup>(1)</sup>, en particulier son article 9 et son article 16, paragraphe 1,

considérant ce qui suit:

- (1) La Banque centrale européenne (BCE) est tenue de décider du montant total des redevances de surveillance prudentielle annuelles à prélever, en adressant des avis de redevance pour chaque catégorie d'entités soumises à la surveillance prudentielle et de groupes soumis à la surveillance prudentielle, et de publier ces informations sur son site internet, au plus tard le 30 avril de l'année de redevance considérée.
- (2) L'avis de redevance pour la première période de redevance, à savoir la période allant de novembre à décembre 2014, doit être adressé conjointement avec l'avis de redevance correspondant à la période de redevance 2015. Le montant total des redevances de surveillance prudentielle annuelles à prélever en 2015 devrait donc refléter les dépenses, engagées par la BCE, liées à ses missions de surveillance prudentielle au cours de la période de redevance considérée.
- (3) Ces dépenses comprennent principalement les coûts directement liés aux missions de surveillance prudentielle de la BCE, telles que la surveillance prudentielle des entités importantes, le suivi de la surveillance prudentielle des entités moins importantes et l'accomplissement des tâches horizontales et des services spécialisés. Elles englobent également les coûts indirectement liés aux missions de surveillance prudentielle de la BCE, telles que les prestations fournies par les services de soutien de la BCE, y compris celles liées aux bâtiments, à la gestion des ressources humaines et à l'informatique.
- (4) Pour calculer la redevance de surveillance prudentielle annuelle due pour chaque entité soumise à la surveillance prudentielle et chaque groupe soumis à la surveillance prudentielle, les coûts totaux sont scindés en deux montants: ceux imputés aux entités et groupes importants et ceux imputés aux entités et groupes moins importants. Le partage des coûts a été effectué sur la base des dépenses encourues par les unités pertinentes qui exercent la surveillance prudentielle directe des entités importantes soumises à la surveillance prudentielle et la surveillance prudentielle indirecte des entités moins importantes soumises à la surveillance prudentielle.
- (5) Les dépenses liées aux missions de contrôle bancaire, engagées par la BCE au cours de la première période de redevance et recouvrables par le biais des redevances de surveillance prudentielle, ont été incluses dans les comptes annuels de la BCE pour l'exercice 2014 <sup>(2)</sup>.
- (6) L'estimation des dépenses annuelles pour la période de redevance 2015 a été établie à partir du budget approuvé de la BCE et tient compte de toute évolution des dépenses estimatives annuelles — que la BCE devra engager — et qui était connue lors de l'élaboration de la présente décision,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

*Article premier*

#### Définitions

Aux fins de la présente décision, les définitions figurant dans le règlement (UE) n° 468/2014 de la Banque centrale européenne (BCE/2014/17) <sup>(3)</sup> ainsi que dans le règlement (UE) n° 1163/2014 (BCE/2014/41) s'appliquent.

<sup>(1)</sup> JOL 311 du 31.10.2014, p. 23.

<sup>(2)</sup> Publiés sur le site internet de la BCE à l'adresse suivante: [www.ecb.europa.eu](http://www.ecb.europa.eu), en février 2015.

<sup>(3)</sup> Règlement (UE) n° 468/2014 de la Banque centrale européenne du 16 avril 2014 établissant le cadre de la coopération au sein du mécanisme de surveillance unique entre la Banque centrale européenne, les autorités compétentes nationales et les autorités désignées nationales (règlement-cadre MSU) (BCE/2014/17) (JOL 141 du 14.5.2014, p. 1).

*Article 2*

**Montant total des redevances de surveillance prudentielle annuelles pour la première période de redevance et pour 2015**

1. Le montant total des redevances de surveillance prudentielle annuelles pour la première période de redevance et pour 2015 est de 325 986 085 EUR, ce qui correspond aux coûts réels supportés en novembre et en décembre 2014 et aux coûts annuels estimés de la BCE pour 2015, figurant à l'annexe I de la présente décision.
2. Chaque catégorie d'entités soumises à la surveillance prudentielle et de groupes soumis à la surveillance prudentielle acquitte le montant total des redevances de surveillance prudentielle annuelles, tel que cela est exposé à l'annexe II de la présente décision.

*Article 3*

**Entrée en vigueur**

La présente décision entre en vigueur le 29 avril 2015.

Fait à Francfort-sur-le-Main, le 10 avril 2015.

*Le président de la BCE*  
Mario DRAGHI

---

## ANNEXE I

(en EUR)

	2014	2015	Total
Salaires et avantages	18 456 945	151 665 635	170 122 580
Loyer et entretien des bâtiments	2 199 243	22 563 517	24 762 760
Autres dépenses de fonctionnement	9 316 824	121 783 921	131 100 745
Total	29 973 012	296 013 073	325 986 085

## ANNEXE II

(en EUR)

	2014	2015	Total
Redevances de surveillance prudentielle	29 973 012	296 013 073	325 986 085
dont:			
Redevances perçues auprès des entités importantes ou des groupes importants	25 622 812	264 068 941	289 691 753
Redevances perçues auprès des entités moins importantes ou des groupes moins importants	4 350 200	31 944 132	36 294 332

## RECTIFICATIFS

**Rectificatif à la décision (UE) 2015/116 du Conseil du 26 janvier 2015 portant nomination des membres et suppléants du Comité des régions pour la période allant du 26 janvier 2015 au 25 janvier 2020**

*(«Journal officiel de l'Union européenne» L 20 du 27 janvier 2015)*

Page 49, annexe I, «ESPAÑA»:

*au lieu de:* «D. Francesc HOMS I MOLIST  
Consejero de Presidencia»

*lire:* «D. Francesc HOMS I MOLIST  
Consejero de Presidencia de la Generalitat de Catalunya»

Page 50, annexe I, «ESPAÑA»:

*au lieu de:* «Sr. D. Juan VICENTE HERRERA  
Presidente de la Junta de Castilla y León»

*lire:* «Sr. D. Juan Vicente HERRERA CAMPO  
Presidente de la Junta de Castilla y León»

Page 64, annexe II, «BELGIË/BELGIQUE/BELGIEN»:

*au lieu de:* «M. Joël RIGUELLE  
Député bruxellois»

*lire:* «M. Joël RIGUELLE  
Bourgmestre de la commune de Berchem-Ste-Agathe»

Page 69, annexe II, «ESPAÑA»:

*au lieu de:* «D. Roger ALBINYANA I SAIGÍ  
Secretario de Asuntos Exteriores de la Generalitat de Catalunya»

*lire:* «D. Roger ALBINYANA I SAIGÍ  
Secretario de Asuntos Exteriores y de la Unión Europea de la Generalitat de Catalunya»

Page 69, annexe II, «ESPAÑA»:

*au lieu de:* «D. Enrique BARRASA SÁNCHEZ  
Director General de Inversiones y Acción Exterior de Extremadura»

*lire:* «D. Enrique BARRASA SÁNCHEZ  
Director General de Acción Exterior del Gobierno de Extremadura»

---

**Rectificatif à la décision (UE) 2015/190 du Conseil du 5 février 2015 portant nomination des membres et suppléants du Comité des régions pour la période du 26 janvier 2015 au 25 janvier 2020**

*(«Journal officiel de l'Union européenne» L 31 du 7 février 2015)*

Page 27, annexe I, «UNITED KINGDOM»:

*au lieu de:* «Cllr Stephen ALAMBRITIS  
Leader of London Borough of Merton»  
*lire:* «Cllr Soterios ALAMBRITIS  
Member of London Borough of Merton»

Page 27, annexe I, «UNITED KINGDOM»:

*au lieu de:* «M. Michael ANTONIW  
Assembly Member for Pontypridd»  
*lire:* «Mr Michael ANTONIW AM  
Member of the National Assembly for Wales»

Page 27, annexe I, «UNITED KINGDOM»:

*au lieu de:* «Cllr Robert Charles BRIGHT  
Leader of Newport City Council»  
*lire:* «Cllr Robert Charles BRIGHT  
Member of Newport City Council»

Page 27, annexe I, «UNITED KINGDOM»:

*au lieu de:* «Cllr Anthony Gerard BUCHANAN  
Councillor East Renfrewshire Council»  
*lire:* «Cllr Anthony Gerard BUCHANAN  
Member of East Renfrewshire Council»

Page 27, annexe I, «UNITED KINGDOM»:

*au lieu de:* «Cllr Joseph COONEY  
Leader of Pendle Council»  
*lire:* «Cllr Joseph COONEY  
Member of Pendle Council»

Page 27, annexe I, «UNITED KINGDOM»:

*au lieu de:* «Cllr Trevor CUMMINGS  
Member of Ards Borough Council»  
*lire:* «Cllr Trevor William CUMMINGS  
Member of Ards Borough Council»

Page 27, annexe I, «UNITED KINGDOM»:

*au lieu de:* «M. Jeremy Roger EVANS  
Assembly Member Greater London Authority»  
*lire:* «Mr Jeremy Roger EVANS AM  
Member the Greater London Assembly»

Page 27, annexe I, «UNITED KINGDOM»:

*au lieu de:* «Ms Megan FEARON  
Member of the Northern Ireland Assembly»  
*lire:* «Ms Megan FEARON MLA  
Member of the Northern Ireland Assembly»

Page 27, annexe I, «UNITED KINGDOM»:

*au lieu de:* «Ms Patricia Josephine FERGUSON  
Constituency member for Glasgow Maryhill & Springburn»  
*lire:* «Ms Patricia Josephine FERGUSON MSP  
Member of the Scottish Parliament»

Page 28, annexe I, «UNITED KINGDOM»:

*au lieu de:* «Cllr Gordon Charles KEYMER  
Leader of Tandridge District Council»  
*lire:* «Cllr Gordon Charles KEYMER  
Member of Tandridge Council»

Page 28, annexe I, «UNITED KINGDOM»:

*au lieu de:* «Cllr Cormack MCCHORD  
Councillor for Stirling»  
*lire:* «Cllr Cormick MCCHORD  
Member of Stirling Council»

Page 28, annexe I, «UNITED KINGDOM»:

*au lieu de:* «M. William Stewart MAXWELL  
MSP for West of Scotland»  
*lire:* «Mr William Stewart MAXWELL MSP  
Member of the Scottish Parliament»

Page 28, annexe I, «UNITED KINGDOM»:

*au lieu de:* «Cllr Paul WATSON  
Leader, Sunderland Council»  
*lire:* «Cllr Paul WATSON  
Member of Sunderland Council»

Page 29, annexe II, «UNITED KINGDOM»:

*au lieu de:* «Ms Jennette ARNOLD  
Assembly Member Greater London Authority»  
*lire:* «Ms Jennette ARNOLD AM  
Member of the Greater London Assembly»

Page 29, annexe II, «UNITED KINGDOM»:

*au lieu de:* «Cllr Barbara GRANT  
East Renfrewshire Council»  
*lire:* «Cllr Barbara GRANT  
Member of East Renfrewshire Council»

Page 29, annexe II, «UNITED KINGDOM»:

*au lieu de:* «Cllr Arnold HATCH  
Member of Craigavon Borough Council»

*lire:* «Cllr Arnold George HATCH  
Member of Craigavon Borough Council»

Page 29, annexe II, «UNITED KINGDOM»:

*au lieu de:* «M. James Robert HUME  
Regional List member for South of Scotland»

*lire:* «Mr James Robert HUME MSP  
Member of the Scottish Parliament»

Page 30, annexe II, «UNITED KINGDOM»:

*au lieu de:* «Sir James Angus Rhoderick MCGRIGOR  
Regional List Member for the Highlands and Islands»

*lire:* «Sir James Angus Rhoderick MCGRIGOR MSP  
Member of the Scottish Parliament»

Page 30, annexe II, «UNITED KINGDOM»:

*au lieu de:* «M. Fearghal MCKINNEY  
Member of the Northern Ireland Assembly»

*lire:* «Mr Fearghal MCKINNEY MLA  
Member of the Northern Ireland Assembly»

Page 30, annexe II, «UNITED KINGDOM»:

*au lieu de:* «Cllr Robert John PRICE  
Leader of Oxford Council»

*lire:* «Cllr Robert John PRICE  
Member of Oxford Council»

Page 30, annexe II, «UNITED KINGDOM»:

*au lieu de:* «Cllr Gary ROBINSON  
Leader Shetland Islands Council»

*lire:* «Cllr Gary ROBINSON  
Member of Shetland Islands Council»

Page 30, annexe II, «UNITED KINGDOM»:

*au lieu de:* «M. Rhodri Glyn THOMAS  
Assembly Member for Carmarthen East and Dinefwr»

*lire:* «Mr Rhodri Glyn THOMAS AM  
Member of the National Assembly for Wales»

Page 30, annexe II, «UNITED KINGDOM»:

*au lieu de:* «Cllr Martin John Beresford VEAL  
Chairman, Bath & North East Somerset Council»

*lire:* «Cllr Martin John Beresford VEAL  
Member of Bath & North East Somerset Council»

---

**Rectificatif au règlement (UE) n° 1077/2011 du Parlement européen et du Conseil du 25 octobre 2011 portant création d'une agence européenne pour la gestion opérationnelle des systèmes d'information à grande échelle au sein de l'espace de liberté, de sécurité et de justice**

*(«Journal officiel de l'Union européenne» L 286 du 1<sup>er</sup> novembre 2011)*

Page 8, article 12, paragraphe 1, au point k):

*au lieu de:* «... aux objectifs du programme de travail pluriannuel, et ...»,

*lire:* «... aux objectifs du programme de travail annuel, et ...».

---

ISSN 1977-0693 (édition électronique)  
ISSN 1725-2563 (édition papier)



**Office des publications de l'Union européenne**  
2985 Luxembourg  
LUXEMBOURG

**FR**

