

Journal officiel

des Communautés européennes

ISSN 0378-7060

L 235

39^e année

17 septembre 1996

Édition de langue française

Législation

Sommaire

I *Actes dont la publication est une condition de leur applicabilité*

- ★ Directive 96/47/CE du Conseil, du 23 juillet 1996, modifiant la directive 91/439/CEE relative au permis de conduire 1

- ★ Directive 96/48/CE du Conseil, du 23 juillet 1996, relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse 6

- ★ Directive 96/49/CE du Conseil, du 23 juillet 1996, relative au rapprochement des législations des États membres concernant le transport de marchandises dangereuses par chemin de fer 25

- ★ Directive 96/50/CE du Conseil, du 23 juillet 1996, concernant l'harmonisation des conditions d'obtention des certificats nationaux de conduite de bateaux de navigation intérieure pour le transport de marchandises et de personnes dans la Communauté 31

- ★ Directive 96/51/CE du Conseil, du 23 juillet 1996, modifiant la directive 70/524/CEE concernant les additifs dans l'alimentation des animaux 39

- ★ 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 59

Prix: 19,50 ECU

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.

I

(Actes dont la publication est une condition de leur applicabilité)

DIRECTIVE 96/47/CE DU CONSEIL

du 23 juillet 1996

modifiant la directive 91/439/CEE relative au permis de conduire

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 75,

vu la proposition de la Commission⁽¹⁾,

vu l'avis du Comité économique et social⁽²⁾,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 189 C du traité⁽³⁾,

considérant que la directive 91/439/CEE du Conseil, du 29 juillet 1991, relative au permis de conduire⁽⁴⁾ prévoit que les permis de conduire nationaux sont établis selon le modèle communautaire décrit à son annexe I;

considérant qu'il convient d'introduire une alternative à ce modèle pour tenir compte des pratiques existantes ainsi que pour répondre aux souhaits de certains États membres;

considérant que, dans le cadre de la reconnaissance mutuelle des permis, il y a lieu de garantir la compatibilité et l'interopérabilité de ces permis dans l'ensemble de la Communauté; qu'il convient, à cet effet, d'éviter l'introduction sur une base individuelle, de technologies informatisées dans le modèle communautaire du permis, tout en réservant sur celui-ci un espace pour l'éventuelle introduction ultérieure d'un microprocesseur ou dispositif informatisé équivalent;

considérant qu'il convient de laisser aux États membres la possibilité de mentionner, dans un endroit spécifique, des

informations non liées à la gestion du permis de conduire ou à la sécurité routière, étant entendu que ces mentions sont subordonnées à l'accord écrit spécifique du titulaire;

considérant que, en ce qui concerne les spécifications techniques du modèle de permis de conduire communautaire, la présente directive se fonde sur la nouvelle approche en matière d'harmonisation technique en établissant le cadre général des spécifications et en laissant aux procédures de normalisation industrielle le soin d'en régler les détails,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

La directive 91/439/CEE est modifiée comme suit:

- 1) à l'article 1^{er} paragraphe 1 et à l'article 2 paragraphe 3, les termes «ou I bis» sont ajoutés après les termes «annexe I»;
- 2) à l'article 2, le paragraphe 4 suivant est ajouté:

«4. Sans préjudice des dispositions qui seront arrêtées en la matière par le Conseil, les modèles définis aux annexes I et I bis ne peuvent comporter de dispositifs électroniques informatiques.»
- 3) l'annexe I bis figurant à l'annexe de la présente directive est ajoutée.

Article 2

1. Les États membres mettent en vigueur, après consultation de la Commission, les dispositions législatives, réglementaires ou administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive avant le 1^{er} juillet 1996. 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.

⁽¹⁾ JO n° C 21 du 25. 1. 1996, p. 4.

JO n° C 54 du 23. 2. 1996, p. 5.

⁽²⁾ JO n° C 301 du 13. 11. 1995, p. 22.

JO n° C 204 du 15. 7. 1996, p. 20.

⁽³⁾ Avis du Parlement européen du 16 novembre 1995 (JO n° C 323 du 4. 12. 1995, p. 109), position commune du Conseil du 26 février 1996 (JO n° C 120 du 24. 6. 1996, p. 1) et décision du Parlement européen du 6 juin 1996 (JO n° C 181 du 24. 6. 1996, p. 16).

⁽⁴⁾ JO n° L 237 du 25. 8. 1991, p. 1. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 94/72/CE (JO n° L 337 du 24. 12. 1994, p. 86).

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 jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel des Communautés européennes*.

Article 4

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le 23 juillet 1996.

Par le Conseil

Le président

I. YATES

ANNEXE

«ANNEXE I bis

DISPOSITIONS RELATIVES AU MODÈLE COMMUNAUTAIRE DE PERMIS DE CONDUIRE

(alternative au modèle de l'annexe I)

1. Les caractéristiques physiques de la carte du modèle communautaire de permis de conduire sont conformes aux normes ISO 7810 et ISO 7816-1.

Les méthodes de vérification des caractéristiques des permis de conduire destinées à assurer leur conformité avec les normes internationales sont conformes à la norme ISO 10373.

2. Le permis est composé de deux faces.

La page 1 contient:

- a) la mention "permis de conduire" imprimée en gros caractères dans la ou les langues de l'État membre délivrant le permis;
- b) la mention du nom de l'État membre délivrant le permis, laquelle est facultative;
- c) le signe distinctif de l'État membre délivrant le permis, imprimé en négatif dans un rectangle bleu et entouré de douze étoiles jaunes; les signes distinctifs sont les suivants:

B: Belgique	L: Luxembourg
DK: Danemark	NL: Pays-Bas
D: Allemagne	A: Autriche
GR: Grèce	P: Portugal
E: Espagne	FIN: Finlande
F: France	S: Suède
IRL: Irlande	UK: Royaume-Uni
I: Italie	

- d) les informations spécifiques au permis délivré, numérotées comme suit:
1. le nom du titulaire;
 2. le prénom du titulaire;
 3. la date et le lieu de naissance du titulaire;
 - 4a. la date de délivrance du permis;
 - 4b. la date d'expiration de la validité administrative du permis ou un tiret au cas où la durée du document ne serait pas limitée;
 - 4c. la désignation de l'autorité qui délivre le permis (peut être imprimé à la page 2);
 - 4d. un numéro autre que celui repris à la rubrique 5, utile à la gestion du permis de conduire (mention facultative);
 5. le numéro de permis;
 6. la photo du titulaire;
 7. la signature du titulaire;
 8. la résidence, le domicile ou l'adresse postale (mention facultative);
 9. les (sous-)catégories de véhicules que le titulaire a le droit de conduire (les catégories nationales sont imprimées dans un autre type de caractères que les catégories harmonisées);
- e) la mention "modèle des Communautés européennes" dans la ou les langues de l'État membre qui délivre le permis et la mention "permis de conduire" dans les autres langues de la Communauté, imprimées en rose afin de constituer la toile de fond du permis:

Permiso de Conducción

Kørekort

Führerschein

Άδεια Οδήγησης

Driving Licence

Ajokortti
Permis de conduire
Ceadúnas Tiomána
Patente di guida
Rijbewijs
Carta de Condução
Körkort;

- f) les couleurs de référence:
— bleu: Pantone Reflex Blue,
— jaune: Pantone Yellow.

La page 2 contient:

- a) 9. les (sous-)catégories de véhicules que le titulaire a le droit de conduire (les catégories nationales sont imprimées dans un autre type de caractères que les catégories harmonisées);
10. la date de première délivrance pour chaque (sous-)catégorie (cette date doit être retranscrite sur le nouveau permis lors de tout remplacement ou échange ultérieurs);
11. la date d'expiration de la validité de chaque (sous-)catégorie;
12. les mentions additionnelles ou restrictives éventuelles sous forme codifiée en regard de chaque (sous-)catégorie concernée.

Les codes sont fixés comme suit:

- codes 1 à 99: codes communautaires harmonisés,
— codes 100 et plus: codes nationaux valables uniquement en circulation sur le territoire de l'État membre qui a délivré le permis.

Lorsqu'un code s'applique à toutes les (sous-)catégories pour lesquelles le permis est délivré, il peut être imprimé sous les colonnes 9, 10 et 11;

13. un espace réservé pour l'inscription éventuelle par l'État membre d'accueil, dans le cadre de l'application du point 3 a) de la présente annexe, des mentions indispensables à la gestion du permis;
14. un espace réservé pour l'inscription éventuelle par l'État membre qui délivre le permis des mentions indispensables à sa gestion ou relatives à la sécurité routière (mention facultative). Au cas où la mention relèverait d'une rubrique définie dans la présente annexe, cette mention devra être précédée du numéro de la rubrique correspondante.

Avec l'accord écrit spécifique du titulaire, des mentions non liées à la gestion du permis de conduire ou à la sécurité routière peuvent également figurer dans cet espace; l'ajout de telles mentions n'affecte en rien l'utilisation du modèle en tant que permis de conduire;

- b) une explication des rubriques numérotées apparaissant aux pages 1 et 2 du permis (au moins les rubriques 1, 2, 3, 4a, 4b, 4c, 5, 10, 11 et 12).

Dans le cas où un État membre désire libeller ces inscriptions dans une langue nationale autre que l'une des langues suivantes: allemande, anglaise, danoise, espagnole, finnoise, française, grecque, italienne, néerlandaise, portugaise et suédoise, il établit une version bilingue du permis faisant appel à l'une des langues précitées, sans préjudice des autres dispositions de la présente annexe;

- c) un espace doit être réservé sur le modèle communautaire de permis afin de préserver la possibilité d'y introduire éventuellement un microprocesseur ou un autre dispositif informatisé équivalent.

3. Dispositions particulières

- a) Lorsque le titulaire d'un permis de conduire délivré par un État membre conformément à la présente annexe a pris sa résidence normale dans un autre État membre, ce dernier peut inscrire sur le permis les mentions indispensables à sa gestion, sous réserve qu'il inscrive ce type de mentions également sur les permis qu'il délivre et qu'il dispose, à cet effet, de l'emplacement nécessaire;
b) Après consultation de la Commission, les États membres peuvent ajouter des couleurs ou des marquages, tels que code à barres, symboles nationaux et éléments de sécurité, sans préjudice des autres dispositions de la présente annexe.

Dans le cadre de la reconnaissance mutuelle des permis, le code à barres ne peut pas contenir d'informations autres que celles qui figurent déjà de façon lisible sur le permis de conduire ou qui sont indispensables pour le processus de délivrance du permis.

MODÈLE DE PERMIS DE CONDUIRE COMMUNAUTAIRE

Page 1

Page 2

PERMIS DE CONDUIRE **ÉTAT MEMBRE**



1.
2.
3.
4a. 4c.
4b. 4d.
5.
7.
(8.)

6. PHOTO

9.

13.

(14.)

	9.	10.	11.	12.
A1				
A				
B1				
B				
C1				
C				
D1				
D				
BE				
C1E				
CE				
D1E				
DE				

1. Nom 2. Prénom 3. Date et lieu de naissance 4a. Date de délivrance du permis de conduire 4b. Date d'échéance administrative 4c. Délivré par 5. Numéro de permis 8. Domicile 9. Catégorie 10. Date de délivrance par catégorie 11. Date d'échéance par catégorie 12. Restrictions

EXEMPLE DE PERMIS DE CONDUIRE SELON LE MODÈLE

Permis belge (à titre indicatif)

RIJBEWIJS **KONINKRIJK BELGIE**



1. Steven
2. Anne-Marie M.E.
3. 01.04.73 D-53170 Bonn
4a. 01.07.96 4c. B-9000 Gent
4b. **30.06.06**
5. DA 003 360
7.
AM Stever

6. FOTO

9. **A** **B**

PERMIS DE CONDUIRE ROYAUME DE BELGIQUE



1. Quentin
2. Maria N.E.
3. 01.04.73 B-7000 Mons
4a. 01.07.96 4c. B-1180 Uccle
4b. **30.06.06**
5. DA 003 361
7.
M Quentin

6. PHOTO

9. **A** **B**

DIRECTIVE 96/48/CE DU CONSEIL

du 23 juillet 1996

relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 129 D troisième alinéa,

vu la proposition de la Commission⁽¹⁾,

vu l'avis du Comité économique et social⁽²⁾,

vu l'avis du Comité des régions⁽³⁾

statuant conformément à la procédure prévue à l'article 189 C du traité⁽⁴⁾,

considérant que, pour permettre aux citoyens de l'Union, aux opérateurs économiques, ainsi qu'aux collectivités régionales et locales de bénéficier pleinement des avantages découlant de la mise en place d'un espace sans frontières intérieures, il y a lieu, notamment, de favoriser l'interconnexion et l'interopérabilité des réseaux nationaux de trains à grande vitesse ainsi que l'accès à ces réseaux;

considérant qu'un groupe à haut niveau composé de représentants des gouvernements des États membres, des chemins de fer européens et de l'industrie ferroviaire européenne, réuni par la Commission suite à la demande formulée par le Conseil dans sa résolution des 4 et 5 décembre 1989, a élaboré le schéma directeur d'un réseau transeuropéen de trains à grande vitesse;

considérant que la Commission, en décembre 1990, a présenté au Conseil une communication concernant ce réseau de trains à grande vitesse et que le Conseil a accueilli favorablement cette communication dans sa résolution du 17 décembre 1990⁽⁵⁾;

considérant que l'article 129 C du traité prévoit que la Communauté met en œuvre toute action qui peut se révéler nécessaire pour assurer l'interopérabilité des réseaux, en particulier dans le domaine de l'harmonisation des normes techniques;

considérant que l'exploitation en service commercial de trains à grande vitesse nécessite une excellente cohérence entre les caractéristiques de l'infrastructure et celle du matériel roulant; que, de cette cohérence, dépendent le niveau des performances, la sécurité, la qualité des services et leur coût et que c'est sur cette cohérence que repose notamment l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse;

considérant que la directive 91/440/CEE du Conseil, du 29 juillet 1991, relative au développement des chemins de fer communautaires⁽⁶⁾ implique que les entreprises ferroviaires doivent avoir un accès accru aux réseaux ferroviaires des États membres et que cela, en conséquence, nécessite l'interopérabilité des infrastructures, des équipements et du matériel roulant;

considérant que les États membres ont la responsabilité de s'assurer du respect des règles de sécurité, de santé et de protection des consommateurs qui s'appliquent aux réseaux de chemins de fer en général lors du projet, de la construction, de la mise en service et durant l'exploitation; qu'ils ont aussi, avec les autorités locales, des responsabilités en matière de droit des sols, d'aménagement du territoire et de protection de l'environnement; que cela est tout particulièrement pertinent en ce qui concerne les réseaux de trains à grande vitesse;

considérant que la directive 85/337/CEE du Conseil, du 27 juin 1985, concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement⁽⁷⁾ exige une évaluation des incidences sur l'environnement de la construction des voies pour le trafic à grande distance des chemins de fer;

considérant que les réglementations nationales ainsi que les règlements internes et les spécifications techniques que les chemins de fer appliquent présentent des différences importantes; que ces réglementations nationales et ces règlements internes intègrent des techniques particulières à l'industrie nationale; qu'elles prescrivent des dimensions et des dispositifs particuliers ainsi que des caractéristiques spéciales; que cette situation s'oppose notamment à ce que les trains à grande vitesse puissent circuler dans de bonnes conditions sur l'ensemble du territoire communautaire;

considérant que cette situation a, au fil des années, créé des liens très étroits entre les industries ferroviaires nationales et les chemins de fer nationaux, au détriment de l'ouverture effective des marchés; que ces industries doivent disposer, pour pouvoir développer leur compétitivité

⁽¹⁾ JO n° C 134 du 17. 5. 1994, p. 6.

⁽²⁾ JO n° C 397 du 31. 12. 1994, p. 8.

⁽³⁾ JO n° C 210 du 14. 8. 1995, p. 38.

⁽⁴⁾ Avis du Parlement européen du 19 janvier 1995 (JO n° C 43 du 20. 2. 1995, p. 60), position commune du Conseil du 8 décembre 1995 (JO n° C 356 du 30. 12. 1995, p. 43) et décision du Parlement européen du 16 avril 1996 (JO n° C 141 du 13. 5. 1996, p. 48).

⁽⁵⁾ JO n° C 33 du 8. 2. 1991, p. 1.

⁽⁶⁾ JO n° L 237 du 24. 8. 1991, p. 25.

⁽⁷⁾ JO n° L 175 du 5. 7. 1985, p. 40.

à l'échelle mondiale, d'un marché européen ouvert et concurrentiel;

considérant qu'il y a donc lieu de définir pour l'ensemble de la Communauté des exigences essentielles qui s'appliquent au système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse;

considérant, compte tenu de l'étendue et de la complexité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse, que, pour des raisons pratiques, il s'est révélé nécessaire de le décomposer en sous-systèmes; que pour chacun de ces sous-systèmes il faut, pour l'ensemble de la Communauté, préciser les exigences essentielles, fixer les paramètres fondamentaux et déterminer les spécifications techniques nécessaires, notamment en ce qui concerne les constituants et les interfaces, pour satisfaire aux exigences essentielles; que cependant certains sous-systèmes (environnement, usagers et exploitation) ne feront l'objet de spécifications techniques d'interopérabilité (STI) que dans la mesure où cela s'avérerait nécessaire pour assurer l'interopérabilité dans les domaines des infrastructures, de l'énergie, du contrôle-commande et de la signalisation ainsi que du matériel roulant;

considérant que la mise en œuvre des dispositions relatives à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse ne devra pas créer des entraves injustifiées du point de vue du coût-bénéfice au maintien de la cohérence du réseau ferroviaire existant de chaque État membre tout en s'efforçant de préserver l'objectif de circulation des trains à grande vitesse sur l'ensemble du territoire communautaire;

considérant qu'il faut permettre la non-application, par l'État membre concerné, de certaines spécifications techniques d'interopérabilité dans des cas particuliers, et prévoir des procédures pour assurer que ces dérogations sont justifiées; que l'article 129 C du traité exige que l'action de la Communauté dans le domaine de l'interopérabilité tienne compte de la viabilité économique potentielle des projets;

considérant que, pour satisfaire aux dispositions appropriées concernant les procédures de passation des marchés dans le secteur ferroviaire et notamment à la directive 93/38/CEE⁽¹⁾, les entités adjudicatrices doivent inclure les spécifications techniques dans les documents généraux ou dans les cahiers des charges propres à chaque marché; qu'il est nécessaire de créer un ensemble de spécifications européennes pour servir de références à ces spécifications techniques;

considérant qu'une spécification européenne est, au sens de la directive 93/38/CEE, une spécification technique commune, un agrément technique européen ou une norme nationale transposant une norme européenne; qu'une norme européenne harmonisée est établie par un organisme européen de normalisation, le Comité euro-

péen de normalisation (CEN), le Comité européen de normalisation électronique (Cenélec) ou l'Institut européen de normalisation des télécommunications (ETSI), sur mandat de la Commission et que sa référence fait l'objet d'une publication au *Journal officiel des Communautés européennes*;

considérant l'intérêt, pour la Communauté, d'un système international de normalisation en mesure de produire des normes utilisées effectivement par les partenaires du commerce international et satisfaisant aux exigences de la politique communautaire; que, par conséquent, les organismes européens de normalisation doivent poursuivre leur coopération avec les organisations internationales de normalisation;

considérant que les entités adjudicatrices définissent les spécifications supplémentaires qui sont nécessaires pour compléter les spécifications européennes ou les autres normes; que ces spécifications ne doivent pas compromettre la satisfaction des exigences essentielles, harmonisées au plan communautaire, auxquelles doit répondre le système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse;

considérant que les procédures d'évaluation de la conformité ou de l'aptitude à l'emploi des constituants doivent être fondées sur l'utilisation des modules qui font l'objet de la décision 93/465/CEE⁽²⁾; qu'il y a lieu de développer, dans toute la mesure du possible, en vue de favoriser le développement des industries concernées, les procédures faisant appel au système d'assurance qualité; que la notion de constituant recouvre des objets matériels mais aussi immatériels comme les logiciels;

considérant que l'évaluation de l'aptitude à l'emploi s'applique dans le cas des constituants les plus critiques pour la sécurité, la disponibilité ou l'économie du système;

considérant que c'est dans leurs cahiers des charges que les entités adjudicatrices fixent, notamment pour les constituants, en se référant aux spécifications européennes, les caractéristiques qui doivent être contractuellement respectées par les fabricants; que, dans ces conditions, la conformité des constituants est principalement liée à leur domaine d'utilisation en vue d'assurer et de garantir l'interopérabilité du système et pas seulement à leur libre circulation sur le marché communautaire;

considérant que, par conséquent, il n'est pas nécessaire que le fabricant appose le marquage «CE» sur les constituants soumis aux dispositions de la présente directive mais que, à partir de l'évaluation de la conformité et/ou de l'aptitude à l'emploi effectuée selon les procédures prévues à cet effet dans la présente directive, la déclaration de conformité du fabricant suffit; que cela ne préjuge pas l'obligation qui incombe aux fabricants d'apposer, pour certains constituants, le marquage «CE» attestant

⁽¹⁾ Directive 93/38/CEE du Conseil, du 14 juin 1993, portant coordination des procédures de passation des marchés dans les secteurs de l'eau, de l'énergie, des transports et des télécommunications (JO n° L 199 du 9. 8. 1993, p. 84), telle que modifiée par l'acte d'adhésion de 1994.

⁽²⁾ Décision 93/465/CEE du Conseil, du 22 juillet 1993, concernant les modules relatifs aux différentes phases des procédures d'évaluation de la conformité et les règles d'apposition et d'utilisation du marquage «CE» de conformité, destinés à être utilisés dans les directives d'harmonisation technique (JO n° L 220 du 30. 8. 1993, p. 23).

leur conformité à d'autres dispositions communautaires les concernant;

considérant que les sous-systèmes constituant le système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse doivent être soumis à une procédure de vérification; que cette vérification doit permettre aux autorités responsables qui autorisent la mise en service d'être assurées que, au stade du projet, de la construction et de la mise en service, le résultat est conforme aux dispositions réglementaires, techniques et opérationnelles qui sont d'application; que cela doit aussi permettre aux constructeurs de pouvoir compter sur une égalité de traitement quel que soit le pays; qu'il faut donc établir un module définissant les principes et les conditions de la vérification «CE» des sous-systèmes;

considérant que la procédure de vérification «CE» est fondée sur les spécifications techniques d'interopérabilité (STI); que ces STI sont élaborées sur mandat de la Commission par l'organisme commun représentatif des gestionnaires de l'infrastructure, des entreprises ferroviaires et de l'industrie; que la référence aux STI est obligatoire pour assurer l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse et que ces STI sont soumises aux dispositions de l'article 18 de la directive 93/38/CEE;

considérant que les organismes notifiés qui sont chargés d'instruire les procédures d'évaluation de la conformité ou de l'aptitude à l'emploi des constituants ainsi que la procédure de vérification des sous-systèmes doivent, en particulier en l'absence de spécification européenne, coordonner leurs décisions de la manière la plus étroite possible;

considérant que la directive 91/440/CEE du Conseil impose, sur le plan de la comptabilité, une séparation des activités relatives à l'exploitation des services de transport de celles relatives à la gestion de l'infrastructure ferroviaire; que, dans le même esprit, il convient que les services spécialisés des gestionnaires des infrastructures ferroviaires qui seraient désignés comme organismes notifiés soient structurés de manière à répondre aux critères qui doivent s'appliquer à ce type d'organismes; que d'autres organismes spécialisés peuvent être notifiés lorsqu'ils remplissent les mêmes critères;

considérant que l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse est de dimension communautaire; que les États membres pris individuellement ne sont pas en mesure de prendre les dispositions nécessaires permettant de réaliser cette interopérabilité; qu'il faut donc entreprendre, en application du principe de la subsidiarité, cette action au niveau communautaire,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

CHAPITRE PREMIER

Dispositions générales

Article premier

1. Conformément aux articles 129 B et 129 C du traité, la présente directive a pour objet d'établir les

conditions qui doivent être satisfaites pour réaliser, au sein du territoire communautaire, l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse tel qu'il est décrit à l'annexe I.

2. Ces conditions concernent le projet, la construction, l'aménagement ainsi que l'exploitation des infrastructures et du matériel roulant, concourant au fonctionnement de ce système, qui seront mis en service après la date d'entrée en vigueur de la présente directive.

Article 2

Aux fins de la présente directive, on entend par:

- a) «système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse»: l'ensemble, décrit à l'annexe I, constitué par les infrastructures ferroviaires, comprenant les lignes et les installations fixes, du réseau transeuropéen de transport, construites ou aménagées pour être parcourues à grande vitesse, et les matériels roulants conçus pour parcourir ces infrastructures;
- b) «interopérabilité»: l'aptitude du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse à permettre la circulation sûre et sans rupture de trains à grande vitesse en accomplissant les performances spécifiées. Cette aptitude repose sur l'ensemble des conditions réglementaires, techniques et opérationnelles qui doivent être remplies pour satisfaire aux exigences essentielles;
- c) «sous-systèmes»: le système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse est subdivisé, comme indiqué à l'annexe II, en sous-systèmes de nature structurelle ou fonctionnelle pour lesquels des exigences essentielles doivent être définies;
- d) «constituants d'interopérabilité»: tout composant élémentaire, groupe de composants, sous-ensemble ou ensemble complet de matériels incorporés ou destinés à être incorporés dans un sous-système, dont dépend directement ou indirectement l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse;
- e) «exigences essentielles»: l'ensemble des conditions décrites à l'annexe III auxquelles doivent satisfaire le système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse, les sous-systèmes et les constituants d'interopérabilité;
- f) «spécification européenne»: une spécification technique commune, un agrément technique européen ou une norme nationale transposant une norme européenne, tels que définis à l'article 1^{er} points 8 à 12 de la directive 93/38/CEE;
- g) «spécifications techniques d'interopérabilité», ci-après dénommées «STI»: les spécifications dont chaque sous-système fait l'objet en vue de satisfaire aux exigences essentielles en établissant des relations fonc-

tionnelles réciproques nécessaires entre les sous-systèmes du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse et en assurant la cohérence de celui-ci;

- h) «organisme commun représentatif»: l'organisme réunissant des représentants des gestionnaires de l'infrastructure, des entreprises ferroviaires et de l'industrie, chargé d'élaborer les STI. On entend par «gestionnaires de l'infrastructure» ceux visés aux articles 3 et 7 de la directive 91/440/CEE;
- i) «organismes notifiés»: les organismes chargés d'évaluer la conformité ou l'aptitude à l'emploi des constituants d'interopérabilité ou d'instruire la procédure de vérification «CE» des sous-systèmes.

Article 3

1. La présente directive concerne les dispositions relatives, pour chaque sous-système, aux paramètres, aux constituants d'interopérabilité, aux interfaces et aux procédures, ainsi que les conditions de cohérence globale du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse requises pour réaliser son interopérabilité.

2. Les dispositions de la présente directive s'appliquent sans préjudice d'autres dispositions communautaires pertinentes. Toutefois, dans le cas des constituants d'interopérabilité, la satisfaction des exigences essentielles de la présente directive peut nécessiter de recourir à des spécifications européennes particulières établies à cet effet.

Article 4

1. Le système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse, les sous-systèmes et les constituants d'interopérabilité doivent satisfaire aux exigences essentielles les concernant.

2. Les spécifications techniques supplémentaires, visées à l'article 18 paragraphe 4 de la directive 93/38/CEE, et qui sont nécessaires pour compléter les spécifications européennes ou les autres normes, en usage dans la Communauté, ne doivent pas être contraires aux exigences essentielles.

CHAPITRE II

Spécifications techniques d'interopérabilité

Article 5

1. Chaque sous-système fait l'objet d'une STI. Pour les sous-systèmes concernant l'environnement, l'exploitation ou les usagers, des STI ne seront élaborées que dans la mesure où cela s'avérerait nécessaire pour assurer l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse dans les domaines des infrastructures, de l'énergie, du contrôle-commande et de la signalisation ainsi que du matériel roulant.

2. Les sous-systèmes doivent être conformes aux STI; cette conformité doit être maintenue en permanence au cours de l'usage de chaque sous-système.

3. Les STI, pour autant que nécessaire, dans le but de réaliser l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse:

a) précisent les exigences essentielles pour les sous-systèmes et leurs interfaces;

b) fixent les paramètres fondamentaux, décrits à l'annexe II point 3, qui sont nécessaires à la satisfaction des exigences essentielles;

c) fixent les conditions à respecter pour accomplir les performances spécifiées pour chacune des catégories de lignes suivantes:

— lignes spécialement construites pour la grande vitesse,

— lignes spécialement aménagées pour la grande vitesse,

— lignes spécialement aménagées pour la grande vitesse ayant des caractéristiques spécifiques en raison de contraintes topographiques, de relief ou d'environnement urbain;

d) fixent les modalités éventuelles d'application dans certains cas spécifiques;

e) déterminent les constituants d'interopérabilité et les interfaces qui doivent faire l'objet de spécifications européennes, dont les normes européennes, qui sont nécessaires pour réaliser l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse dans le respect des exigences essentielles;

f) indiquent, dans chaque cas envisagé, les modules, définis dans la décision 93/465/CEE ou, le cas échéant, les procédures spécifiques, qui doivent être utilisés pour évaluer soit la conformité, soit l'aptitude à l'emploi des constituants d'interopérabilité, ainsi que la vérification «CE» des sous-systèmes.

4. Les STI ne font pas obstacle aux décisions des États membres relatives à l'utilisation des infrastructures nouvelles ou aménagées pour la circulation d'autres trains.

5. Le respect de l'ensemble des STI permet de constituer un système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse cohérent, qui préservera, de façon appropriée, la cohérence du réseau ferroviaire existant de chaque État membre.

Article 6

1. Les projets de STI sont élaborés sur mandat de la Commission, déterminé selon la procédure prévue à

l'article 21 paragraphe 2, par l'organisme commun représentatif. Les STI sont adoptées et révisées selon la même procédure. Elles sont publiées par la Commission au *Journal officiel des Communautés européennes*.

2. L'organisme commun représentatif est chargé de préparer la révision et la mise à jour des STI et de faire toute recommandation utile au comité visé à l'article 21, afin de tenir compte de l'évolution des techniques ou des exigences sociales.

3. L'élaboration, l'adoption et la révision des STI prennent en compte le coût prévisible des solutions techniques permettant de les satisfaire, en vue de définir et de mettre en œuvre les solutions les plus rentables. À cette fin, l'organisme commun représentatif joint à chaque projet de STI une évaluation des coûts et des avantages prévisibles de ces solutions techniques pour tous les opérateurs et agents économiques concernés.

4. Le comité visé à l'article 21 est tenu régulièrement informé des travaux d'élaboration des STI par l'organisme commun représentatif. Le comité peut formuler à son égard tout mandat ou toute recommandation utile concernant la conception des STI, sur la base des exigences essentielles, ainsi que sur l'évaluation des coûts.

5. Lors de l'adoption de chaque STI, la date d'entrée en vigueur de cette STI est fixée selon la procédure prévue à l'article 21 paragraphe 2.

6. L'organisme commun représentatif doit œuvrer d'une manière ouverte et transparente en conformité avec les procédures communautaires générales de normalisation.

Article 7

Un État membre peut ne pas appliquer certaines STI, y compris celles relatives au matériel roulant, dans les cas et conditions suivants:

- a) pour un projet de ligne nouvelle ou d'aménagement de ligne existante en vue de la grande vitesse se trouvant à un stade avancé de développement lors de la publication de ces STI.

L'État membre concerné notifie préalablement son intention de dérogation à la Commission, l'informe de l'état d'avancement du projet et lui communique un dossier présentant les STI ou les parties STI qu'il souhaite ne pas voir appliquées, les dispositions qu'il compte mettre en œuvre dans la réalisation du projet pour favoriser son interopérabilité à terme, et les raisons techniques, administratives ou économiques qui justifient cette dérogation;

- b) pour un projet d'aménagement de ligne existante en vue de la grande vitesse, lorsque le gabarit, l'écartement ou l'entraxe des voies de cette ligne ont des valeurs différentes de celles existant sur la majeure partie du réseau ferroviaire européen et lorsque cette ligne ne constitue pas une connexion directe avec le réseau à grande vitesse d'un autre État membre faisant partie du réseau transeuropéen à grande vitesse.

L'État membre concerné notifie préalablement son intention de dérogation à la Commission et lui communique un dossier présentant les STI ou les parties de STI concernant le (ou les) paramètre(s) physique(s) mentionné(s) au premier alinéa qu'il souhaite ne pas voir appliquées, les dispositions qu'il compte mettre en œuvre dans la réalisation du projet pour favoriser son interopérabilité à terme, les mesures transitoires permettant d'assurer une compatibilité d'exploitation et les raisons techniques, administratives ou économiques qui justifient cette dérogation;

- c) pour les projets de lignes nouvelles ou d'aménagement de lignes existantes en vue de la grande vitesse réalisés sur le territoire de cet État membre lorsque le réseau ferroviaire de celui-ci est enclavé ou isolé par la mer du réseau ferroviaire à grande vitesse du reste de la Communauté.

L'État membre concerné notifie préalablement son intention de dérogation à la Commission et lui communique un dossier contenant les pièces prévues au point b) deuxième alinéa;

- d) pour un projet d'aménagement de ligne existante en vue de la grande vitesse lorsque l'application de ces STI compromet la viabilité économique du projet.

L'État membre concerné notifie préalablement son intention de dérogation à la Commission et lui communique un dossier présentant les STI ou les parties de STI qu'il souhaite ne pas voir appliquées. La Commission examine si les mesures envisagées par l'État membre sont justifiées et prend une décision selon la procédure prévue à l'article 21 paragraphe 2.

CHAPITRE III

Constituants d'interopérabilité

Article 8

Les États membres prennent toutes les mesures utiles pour que les constituants d'interopérabilité:

- ne soient mis sur le marché que s'ils permettent de réaliser l'interopérabilité du système ferroviaire trans-européen à grande vitesse en satisfaisant aux exigences essentielles,
- soient utilisés dans leur domaine d'emploi conformément à leur destination et soient installés et entretenus convenablement.

Ces dispositions ne font pas obstacle à la mise sur le marché de ces constituants pour d'autres applications, ni à leur utilisation pour les lignes ferroviaires conventionnelles.

Article 9

Les États membres ne peuvent pas, sur leur territoire et aux motifs de la présente directive, interdire, restreindre ou entraver la mise sur le marché des constituants d'interopérabilité pour leur utilisation sur le système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse lorsqu'ils satisfont aux dispositions de la directive.

Article 10

1. Les États membres considèrent comme conformes aux exigences essentielles prévues par la présente directive les concernant les constituants d'interopérabilité qui sont munis de la déclaration «CE» de conformité ou d'aptitude à l'emploi, dont les éléments sont donnés à l'annexe IV.

2. La conformité d'un constituant d'interopérabilité aux exigences essentielles qui le concernent est établie par rapport aux spécifications européennes pertinentes lorsqu'elles existent.

3. Les références des spécifications européennes font l'objet d'une publication au *Journal officiel des Communautés européennes*.

4. Les États membres publient les références des normes nationales transposant les normes européennes.

5. En l'absence de spécifications européennes et sans préjudice de l'article 20 paragraphe 5, les États membres communiquent aux autres États membres et à la Commission les normes et les spécifications techniques en usage pour l'application des exigences essentielles.

Article 11

Lorsqu'il apparaît à un État membre ou à la Commission que des spécifications européennes ne satisfont pas aux exigences essentielles, le retrait partiel ou total de ces spécifications des publications où elles sont inscrites, ou

leur amendement, peut être décidé selon la procédure prévue à l'article 21 paragraphe 2, après consultation du comité institué par la directive 83/189/CEE du Conseil, du 28 mars 1983, prévoyant une procédure d'information dans le domaine des normes et réglementations techniques⁽¹⁾ lorsqu'il s'agit de normes européennes.

Article 12

1. Lorsqu'un État membre constate qu'un constituant d'interopérabilité, muni de la déclaration «CE» de conformité ou d'aptitude à l'emploi, mis sur le marché et utilisé conformément à sa destination risque de compromettre la satisfaction des exigences essentielles, il prend toutes les mesures utiles pour restreindre son domaine d'application ou pour en interdire l'emploi ou pour le retirer du marché. L'État membre informe immédiatement la Commission des mesures prises et indique les raisons de sa décision, en précisant notamment si la non-conformité résulte:

- d'un non-respect des exigences essentielles,
- d'une mauvaise application des spécifications européennes pour autant que l'application de ces spécifications soit invoquée,
- d'une insuffisance des spécifications européennes.

2. La Commission entre en consultation avec les parties concernées dans les plus brefs délais. Lorsque la Commission constate, après cette consultation, que la mesure est justifiée, elle en informe immédiatement l'État membre qui a pris l'initiative ainsi que les autres États membres. Lorsque la Commission constate, après cette consultation, que la mesure est injustifiée, elle en informe immédiatement l'État membre qui a pris l'initiative ainsi que le fabricant ou son mandataire établi dans la Communauté. Lorsque la décision visée au paragraphe 1 est motivée par l'existence d'une lacune dans les spécifications européennes, il est fait application de la procédure définie à l'article 11.

3. Lorsqu'un constituant d'interopérabilité muni de la déclaration «CE» de conformité se révèle non conforme, l'État membre compétent prend, à l'encontre de celui qui a établi la déclaration, les mesures appropriées et en informe la Commission et les autres États membres.

4. La Commission s'assure que les États membres sont tenus informés du déroulement et des résultats de cette procédure.

⁽¹⁾ JO n° L 109 du 26. 4. 1983, p. 8. Directive telle que modifiée en dernier lieu par l'acte d'adhésion de 1994.

Article 13

1. Pour établir la déclaration «CE» de conformité ou d'aptitude à l'emploi d'un constituant d'interopérabilité, le fabricant ou son mandataire établi dans la Communauté doit appliquer les dispositions prévues par les STI le concernant.

2. Lorsque les STI l'imposent, l'évaluation de la conformité ou de l'aptitude à l'emploi d'un constituant d'interopérabilité est instruite par l'organisme notifié auquel le fabricant ou son mandataire établi dans la Communauté en a fait la demande.

3. Lorsque des constituants d'interopérabilité font l'objet d'autres directives communautaires portant sur d'autres aspects, la déclaration «CE» de conformité ou d'aptitude à l'emploi indique, dans ce cas, que les constituants d'interopérabilité répondent également aux exigences de ces autres directives.

4. Lorsque ni le fabricant, ni son mandataire établi dans la Communauté n'ont satisfait aux obligations des paragraphes 1, 2 et 3, ces obligations incombent à toute personne qui met sur le marché le constituant d'interopérabilité. Les mêmes obligations s'appliquent à celui qui assemble des constituants d'interopérabilité ou une partie des constituants d'interopérabilité d'origines diverses ou qui fabrique les constituants d'interopérabilité pour son propre usage, en ce qui concerne la présente directive.

5. Sans préjudice des dispositions de l'article 12:

- a) tout constat par un État membre de l'établissement indu de la déclaration «CE» de conformité entraîne pour le fabricant ou son mandataire établi dans la Communauté l'obligation de remettre le constituant d'interopérabilité en conformité et de faire cesser l'infraction dans les conditions fixées par cet État membre;
- b) dans le cas où la non-conformité persiste, l'État membre doit prendre toutes les mesures appropriées pour restreindre ou interdire la mise sur le marché du constituant d'interopérabilité concerné ou assurer son retrait du marché selon les procédures prévues à l'article 12.

CHAPITRE IV

Sous-systèmes

Article 14

Il appartient à chaque État membre d'autoriser la mise en service des sous-systèmes de nature structurelle constitutifs du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse

qui sont implantés sur son territoire ou exploités par les entreprises ferroviaires qui y sont établies.

À cette fin, les États membres prennent toutes les mesures utiles pour que ces sous-systèmes ne puissent être mis en service que s'ils sont conçus, construits et installés et/ou exploités de façon à ne pas compromettre la satisfaction des exigences essentielles les concernant, lorsqu'ils sont intégrés dans le système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse.

Article 15

Sans préjudice des dispositions de l'article 19, les États membres ne peuvent pas, sur leur territoire et pour des motifs concernant la présente directive, interdire, restreindre ou entraver la construction, la mise en service et l'exploitation de sous-systèmes de nature structurelle constitutifs du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse qui satisfont aux exigences essentielles.

Article 16

1. Les États membres considèrent comme interopérables et conformes aux exigences essentielles les concernant, les sous-systèmes de nature structurelle constitutifs du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse qui sont munis de la déclaration «CE» de vérification.

2. La vérification de l'interopérabilité, dans le respect des exigences essentielles, d'un sous-système de nature structurelle constitutif du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse, est établie par référence aux STI lorsqu'elles existent.

3. En l'absence de STI, les États membres communiquent aux autres États membres et à la Commission la liste des règles techniques en usage pour l'application des exigences essentielles.

Article 17

S'il apparaît que les STI ne satisfont pas entièrement aux exigences essentielles, le comité visé à l'article 21 peut être saisi à la demande d'un État membre ou à l'initiative de la Commission.

Article 18

1. En vue d'établir la déclaration «CE» de vérification, l'entité adjudicatrice ou son mandataire fait instruire la procédure de vérification «CE» par l'organisme notifié qu'elle a choisi à cet effet.

2. La mission de l'organisme notifié, chargé de la vérification «CE» d'un sous-système, commence au stade du projet et couvre toute la période de construction jusqu'au stade de la réception avant la mise en service du sous-système.

3. L'organisme notifié est responsable de la constitution du dossier technique devant accompagner la déclaration «CE» de vérification. Ce dossier technique doit contenir tous les documents nécessaires relatifs aux caractéristiques du sous-système ainsi que, le cas échéant, toutes les pièces attestant la conformité des constituants d'interopérabilité. Il doit aussi contenir tous les éléments relatifs aux conditions et limites d'utilisation, aux consignes d'entretien, de surveillance continue ou périodique, de réglage et de maintenance.

Article 19

1. Lorsqu'un État membre constate qu'un sous-système de nature structurelle, muni de la déclaration «CE» de vérification accompagnée du dossier technique, ne satisfait pas entièrement aux dispositions de la présente directive et notamment aux exigences essentielles, il peut demander que des vérifications complémentaires soient réalisées.

2. L'État membre à l'origine de la demande informe immédiatement la Commission des vérifications complémentaires demandées en exposant les raisons qui les justifient. La Commission engage sans délai la procédure prévue à l'article 21 paragraphe 2.

CHAPITRE V

Organismes notifiés

Article 20

1. Les États membres notifient à la Commission et aux autres États membres les organismes chargés d'effectuer la procédure d'évaluation de la conformité ou de l'aptitude à l'emploi visée à l'article 13 et la procédure de vérification visée à l'article 18, en indiquant pour chacun d'eux le domaine de compétence.

La Commission leur attribue des numéros d'identification. La Commission publie au *Journal officiel des Communautés européennes* la liste de ces organismes avec leur numéro d'identification ainsi que leurs domaines de compétences et en assure la mise à jour.

2. Les États membres doivent appliquer les critères prévus à l'annexe VII pour l'évaluation des organismes à notifier. Les organismes qui satisfont aux critères d'évaluation prévus dans les normes européennes pertinentes sont présumés répondre auxdits critères.

3. Un État membre retire son agrément à un organisme qui ne satisfait plus aux critères visés à l'annexe VII. Il en informe immédiatement la Commission et les autres États membres.

4. Si un État membre ou la Commission estime qu'un organisme notifié par un autre État membre ne satisfait pas aux critères pertinents, le comité prévu à l'article 21 est saisi de la question et émet son avis dans un délai de trois mois; à la lumière de l'avis du comité, la Commission informe l'État membre concerné de toutes les modifications qui sont nécessaires pour que l'organisme notifié puisse conserver le statut qui lui a été reconnu.

5. Le cas échéant, la coordination des organismes notifiés est mise en œuvre conformément à l'article 21 paragraphe 4.

CHAPITRE VI

Comité

Article 21

1. La Commission est assistée par un comité composé des représentants des États membres et présidé par le représentant de la Commission.

2. Le représentant de la Commission soumet au comité un projet des mesures à prendre. Le comité émet son avis sur ce projet dans un délai que le président peut fixer en fonction de l'urgence de la question en cause. L'avis est émis à la majorité prévue à l'article 148 paragraphe 2 du traité pour l'adoption des décisions que le Conseil est appelé à prendre sur proposition de la Commission. Lors des votes au sein du comité, les voix des représentants des États membres sont affectées de la pondération définie à l'article précité. Le président ne prend pas part au vote.

La Commission arrête les mesures envisagées lorsqu'elles sont conformes à l'avis du comité.

Lorsque les mesures envisagées ne sont pas conformes à l'avis du comité, ou en l'absence d'avis, la Commission soumet sans tarder au Conseil une proposition relative aux mesures à prendre. Le Conseil statue à la majorité qualifiée.

Si, à l'expiration d'un délai de trois mois à compter de la saisine du Conseil, celui-ci n'a pas statué, les mesures proposées sont arrêtées par la Commission, sauf dans le cas où le Conseil s'est prononcé à la majorité simple contre lesdites mesures.

3. Le comité peut discuter toute question relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse.

4. Le comité peut, le cas échéant, créer des groupes de travail pour l'aider dans l'accomplissement de ses tâches, notamment en vue d'assurer la coordination des organismes notifiés.

5. Le comité est constitué dès l'entrée en vigueur de la présente directive.

CHAPITRE VII

Dispositions finales

Article 22

Toute décision prise en application de la présente directive et concernant l'évaluation de la conformité ou de l'aptitude à l'emploi de constituants d'interopérabilité, la vérification de sous-systèmes constituant le système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse ainsi que les décisions prises en application des articles 11, 12, 17 et 19 est motivée de façon précise. Elle est notifiée à l'intéressé dans les meilleurs délais, avec l'indication des voies de recours ouvertes par la législation en vigueur dans l'État membre concerné et des délais dans lesquels ces recours doivent être introduits.

Article 23

1. Les États membres modifient et adoptent leurs dispositions législatives, réglementaires et administratives de manière à autoriser l'utilisation des constituants

d'interopérabilité et la mise en service et l'exploitation des sous-systèmes conformes à la présente directive au plus tard trente mois après l'entrée en vigueur de cette directive. Ils en informent immédiatement la Commission.

2. Lorsque les États membres adoptent les dispositions visées au paragraphe 1, 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.

Article 24

Tous les deux ans, la Commission fait rapport au Parlement européen et au Conseil sur les progrès réalisés dans la voie de l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse.

Article 25

La présente directive entre en vigueur le vingt et unième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel des Communautés européennes*.

Article 26

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le 23 juillet 1996.

Par le Conseil
Le président
I. YATES

ANNEXE I

LE SYSTÈME FERROVIAIRE TRANSEUROPEËN À GRANDE VITESSE

1. Les infrastructures

a) Les infrastructures du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse sont celles des lignes du réseau transeuropéen de transport identifiées dans le cadre des orientations visées à l'article 129 C du traité:

- qui sont spécialement construites pour être parcourues à grande vitesse,
- qui sont spécialement aménagées pour être parcourues à grande vitesse.

Elles peuvent inclure des lignes de maillage et de raccordement, en particulier des jonctions de lignes nouvelles ou aménagées pour la grande vitesse avec les gares des centres-villes, et pour lesquelles les vitesses doivent tenir compte des conditions locales.

b) Les lignes à grande vitesse comprennent:

- les lignes spécialement construites pour la grande vitesse, équipées pour des vitesses généralement égales ou supérieures à 250 km/h,
- les lignes spécialement aménagées pour la grande vitesse, équipées pour des vitesses de l'ordre de 200 km/h,
- les lignes spécialement aménagées pour la grande vitesse à caractère spécifique en raison de contraintes topographiques, de relief ou d'environnement urbain, dont la vitesse doit être adaptée cas par cas.

2. Le matériel roulant

Les trains à grande vitesse de technologie avancée doivent être conçus pour garantir une circulation sûre et sans rupture:

- à une vitesse d'au moins 250 km/h sur les lignes spécialement construites pour la grande vitesse, tout en permettant dans des circonstances appropriées d'atteindre des vitesses dépassant 300 km/h,
- à une vitesse de l'ordre de 200 km/h sur les lignes existantes spécialement aménagées,
- à la vitesse la plus élevée possible sur les autres lignes.

3. Cohérence des infrastructures et du matériel roulant

Les services de trains à grande vitesse supposent qu'une excellente cohérence existe entre les caractéristiques de l'infrastructure et celles du matériel roulant. De cette cohérence dépendent le niveau des performances, la sécurité, la qualité des services et leur coût.

ANNEXE II

SOUS-SYSTÈMES

1. Pour les besoins de la présente directive, le système constituant le système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse peut être subdivisé en sous-systèmes, correspondant:
 - 1.1. soit à des domaines de nature structurelle:
 - infrastructures
 - énergie
 - contrôle-commande et signalisation
 - matériel roulant
 - 1.2. soit à des domaines de nature fonctionnelle:
 - maintenance
 - environnement
 - exploitation
 - usagers
2. Pour chacun des sous-systèmes, la liste des aspects liés à l'interopérabilité est identifiée dans les mandats confiés à l'organisme commun représentatif pour l'élaboration des projets de STI.
Suivant les dispositions de l'article 6 paragraphe 1, ces mandats sont déterminés conformément à la procédure prévue à l'article 21 paragraphe 2.
Le cas échéant, la liste des aspects liés à l'interopérabilité identifiés dans les mandats est précisée par l'organisme commun représentatif conformément aux dispositions de l'article 5 paragraphe 3 point c).
3. Au sens de l'article 5 paragraphe 3 point b), sont notamment considérés comme des paramètres fondamentaux pour la réalisation de l'interopérabilité les éléments suivants:

PARAMÈTRES FONDAMENTAUX

- Gabarit minimal des infrastructures
- Rayon de courbure minimal
- Écartement des rails
- Efforts maximaux à la voie
- Longueur minimale des quais
- Hauteur des quais
- Tension d'alimentation
- Géométrie des caténaires
- Caractéristiques de l'ERTMS(*)
- Charge à l'essieu
- Longueur maximale des trains
- Gabarit du matériel roulant
- Caractéristiques minimales de freinage
- Caractéristiques électriques limites du matériel roulant
- Caractéristiques mécaniques limites du matériel roulant
- Caractéristiques de l'exploitation liées à la sécurité des trains
- Caractéristiques limites liées aux bruits extérieurs
- Caractéristiques limites liées aux vibrations extérieures
- Caractéristiques limites liées aux perturbations électromagnétiques extérieures
- Caractéristiques limites liées aux bruits intérieurs
- Caractéristiques limites liées au conditionnement d'air
- Caractéristiques liées au transport des personnes handicapées

(*) European Rail Traffic Management System.

ANNEXE III

EXIGENCES ESSENTIELLES

1. Exigences de portée générale

1.1. Sécurité

- 1.1.1. La conception, la construction ou la fabrication, la maintenance et la surveillance des composants critiques pour la sécurité et, plus particulièrement, des éléments participant à la circulation des trains doivent garantir la sécurité au niveau correspondant aux objectifs fixés sur le réseau, y compris dans les situations dégradées spécifiées.
- 1.1.2. Les paramètres intervenant dans le contact roue-rail doivent respecter les critères de stabilité de roulement nécessaires pour garantir une circulation en toute sécurité à la vitesse maximale autorisée.
- 1.1.3. Les composants utilisés doivent résister aux sollicitations normales ou exceptionnelles spécifiées pendant leur durée de service. Leurs défaillances fortuites doivent être limitées dans leurs conséquences sur la sécurité par des moyens appropriés.
- 1.1.4. La conception des installations fixes et des matériels roulants ainsi que le choix des matériaux utilisés doivent viser à limiter la production, la propagation et les effets du feu et des fumées en cas d'incendie.
- 1.1.5. Les dispositifs destinés à être manœuvrés par les usagers doivent être conçus de façon à ne pas compromettre leur sécurité en cas d'utilisation prévisible non conforme aux instructions affichées.

1.2. Fiabilité et disponibilité

La surveillance et la maintenance des éléments fixes ou mobiles participant à la circulation des trains doivent être organisées, menées et quantifiées de manière à maintenir leur fonction dans les conditions prévues.

1.3. Santé

- 1.3.1. Les matériaux susceptibles, dans leur mode d'utilisation, de mettre en danger la santé des personnes y ayant accès ne doivent pas être utilisés dans les trains et les infrastructures ferroviaires.
- 1.3.2. Le choix, la mise en œuvre et l'utilisation de ces matériaux doivent viser à limiter l'émission de fumées ou de gaz nocifs et dangereux, notamment en cas d'incendie.

1.4. Protection de l'environnement

- 1.4.1. Les incidences sur l'environnement de l'implantation et de l'exploitation du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse doivent être évaluées et prises en compte lors de la conception de ce système selon les dispositions communautaires en vigueur.
- 1.4.2. Les matériaux utilisés dans les trains et dans les infrastructures doivent éviter l'émission de fumées ou de gaz nocifs et dangereux pour l'environnement, notamment en cas d'incendie.
- 1.4.3. Les matériels roulants et les systèmes d'alimentation en énergie doivent être conçus et réalisés pour être compatibles, en matière électromagnétique, avec les installations, les équipements et les réseaux publics ou privés avec lesquels ils risquent d'interférer.

1.5. Compatibilité technique

Les caractéristiques techniques des infrastructures et des installations fixes doivent être compatibles entre elles et avec celles des trains appelés à circuler sur le système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse.

Lorsque le respect de ces caractéristiques se révèle difficile dans certaines parties du réseau, des solutions temporaires, garantissant la compatibilité future, pourraient être mises en œuvre.

2. Exigences particulières à chaque sous-système

2.1. Infrastructures

2.1.1. Sécurité

Des dispositions adaptées doivent être prises pour éviter l'accès ou les intrusions indésirables dans les installations des lignes parcourues à grande vitesse.

Des dispositions doivent être prises pour limiter les dangers encourus par les personnes, notamment lors du passage dans les gares des trains circulant à grande vitesse.

Les infrastructures auxquelles le public a accès doivent être conçues et réalisées de manière à limiter les risques pour la sécurité des personnes (stabilité, incendie, accès, évacuation, quai, etc.).

Des dispositions appropriées doivent être prévues pour prendre en compte les conditions particulières de sécurité dans les tunnels de grande longueur.

2.2. Énergie

2.2.1. Sécurité

Le fonctionnement des installations d'alimentation en énergie ne doit compromettre la sécurité ni des trains à grande vitesse, ni des personnes (usagers, personnel d'exploitation, riverains et tiers).

2.2.2. Protection de l'environnement

Le fonctionnement des installations d'alimentation en énergie ne doit pas perturber l'environnement au-delà des limites spécifiées.

2.2.3. Compatibilité technique

Les systèmes d'alimentation en énergie électrique utilisés sur le système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse doivent:

- permettre aux trains de réaliser les performances spécifiées,
- être compatibles avec les dispositifs de captage installés sur les trains.

2.3. Contrôle-commande et signalisation

2.3.1. Sécurité

Les installations et les opérations de contrôle-commande et de signalisation utilisées pour le système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse doivent permettre une circulation des trains présentant le niveau de sécurité correspondant aux objectifs fixés sur le réseau.

2.3.2. Compatibilité technique

Toute nouvelle infrastructure à grande vitesse et tout nouveau matériel roulant à grande vitesse construits ou développés après l'adoption de systèmes de contrôle-commande et de signalisation compatibles doivent être adaptés à l'utilisation de ces systèmes.

Les équipements de contrôle-commande et de signalisation installés au sein des postes de conduite des trains doivent permettre une exploitation normale, dans les conditions spécifiées, sur le système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse.

2.4. Matériel roulant

2.4.1. Sécurité

Les structures des matériels roulants et des liaisons entre les véhicules doivent être conçues de manière à protéger les espaces où se trouvent les passagers et les espaces de conduite en cas de collision ou de déraillement.

Les équipements électriques ne doivent pas compromettre la sécurité de fonctionnement des installations de contrôle-commande et de signalisation.

Les techniques de freinage ainsi que les efforts exercés doivent être compatibles avec la conception des voies, des ouvrages d'art et des systèmes de signalisation.

Des dispositions doivent être prises en matière d'accès aux constituants sous tension pour ne pas mettre en danger la sécurité des personnes.

En cas de danger, des dispositifs doivent permettre aux passagers d'avertir le conducteur et au personnel d'accompagnement d'entrer en contact avec celui-ci.

Les portes d'accès doivent être dotées d'un système de fermeture et d'ouverture qui garantisse la sécurité des passagers.

Des issues de secours doivent être prévues et signalées.

Des dispositions appropriées doivent être prévues pour prendre en compte les conditions particulières de sécurité dans les tunnels de grande longueur.

Un système d'éclairage de secours d'une intensité et d'une autonomie suffisantes est obligatoire à bord des trains.

Les trains doivent être équipés d'un système de sonorisation permettant la transmission de messages aux passagers par le personnel de bord et de contrôle au sol.

2.4.2. Fiabilité et disponibilité

La conception des équipements vitaux, de roulement, de traction et de freinage ainsi que de contrôle-commande, doit permettre, en situation dégradée spécifiée, la poursuite de la mission du train sans conséquences néfastes pour les équipements restant en service.

2.4.3. Compatibilité technique

Les équipements électriques doivent être compatibles avec le fonctionnement des installations de contrôle-commande et de signalisation.

Les caractéristiques des dispositifs de captage de courant doivent permettre la circulation des trains sous les systèmes d'alimentation en énergie du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse.

Les caractéristiques du matériel roulant doivent lui permettre de circuler sur toutes les lignes sur lesquelles son exploitation est prévue.

2.5. *Maintenance*

2.5.1. Santé

Les installations techniques et les procédés utilisés dans les centres de maintenance ne doivent pas porter atteinte à la santé des personnes.

2.5.2. Protection de l'environnement

Les installations techniques et les procédés utilisés dans les centres de maintenance ne doivent pas dépasser les niveaux de nuisance admissibles pour le milieu environnant.

2.5.3. Compatibilité technique

Les installations de maintenance traitant les trains à grande vitesse doivent permettre d'effectuer les opérations de sécurité, d'hygiène et de confort sur tous les trains pour lesquelles elles ont été conçues.

2.6. *Environnement*

2.6.1. Santé

L'exploitation du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse doit respecter les niveaux réglementaires en matière de nuisances sonores.

2.6.2. Protection de l'environnement

L'exploitation du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse ne doit pas être à l'origine, dans le sol, d'un niveau de vibrations inadmissible pour les activités et le milieu traversé proches de l'infrastructure et en état normal d'entretien.

2.7. *Exploitation*

2.7.1. Sécurité

La mise en cohérence des règles d'exploitation des réseaux ainsi que la qualification des conducteurs et du personnel de bord doivent garantir une exploitation internationale sûre.

Les opérations et périodicités d'entretien, la formation et la qualification du personnel d'entretien ainsi que le système d'assurance qualité mis en place dans les centres de maintenance des opérateurs concernés doivent garantir un haut niveau de sécurité.

2.7.2. Fiabilité et disponibilité

Les opérations et périodicités d'entretien, la formation et la qualification du personnel d'entretien et le système d'assurance qualité mis en place par les exploitants concernés dans les centres de maintenance doivent garantir un haut niveau de fiabilité et de disponibilité du système.

2.7.3. Compatibilité technique

La mise en cohérence des règles d'exploitation des réseaux ainsi que la qualification des conducteurs, du personnel de bord et du personnel chargé de la gestion de la circulation doivent garantir l'efficacité de l'exploitation sur le système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse.

ANNEXE IV

CONSTITUANTS D'INTEROPÉRABILITÉ

Déclaration «CE»

— de conformité

— d'aptitude à l'emploi

1. *Constituants d'interopérabilité*

La déclaration «CE» s'applique aux constituants d'interopérabilité concernés par l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse, visés à l'article 3. Ces constituants d'interopérabilité peuvent être:

1.1. Des constituants banalisés

Ce sont les constituants qui ne sont pas propres au système ferroviaire et qui peuvent être utilisés tels quels dans d'autres domaines.

1.2. Des constituants banalisés avec des caractéristiques spécifiques

Ce sont les constituants qui ne sont pas en tant que tels propres au système ferroviaire mais qui doivent démontrer des performances spécifiques lorsqu'ils sont utilisés dans le domaine ferroviaire.

1.3. Des constituants spécifiques

Ce sont les constituants qui sont propres aux applications ferroviaires.

2. *Domaine d'application*

La déclaration «CE» concerne:

- soit l'évaluation, par un (des) organisme(s) notifié(s), de la conformité intrinsèque d'un constituant d'interopérabilité, considéré isolément, aux spécifications techniques qu'il doit respecter,
- soit l'évaluation/appréciation, par un (des) organisme(s) notifié(s), de l'aptitude à l'emploi d'un constituant d'interopérabilité, considéré dans son environnement ferroviaire, en particulier dans le cas où des interfaces sont en jeu, par rapport aux spécifications techniques, notamment de nature fonctionnelle, qui doivent être vérifiées.

Les procédures d'évaluation mises en œuvre par les organismes notifiés, au stade de la conception ainsi qu'à celui de la production, font appel aux modules définis dans la décision 93/465/CEE suivant les modalités indiquées dans les STI.

3. *Contenu de la déclaration «CE»*

La déclaration «CE» de conformité ou d'aptitude à l'emploi et les documents qui l'accompagnent doivent être datés et signés.

Cette déclaration doit être rédigée dans la même langue que la notice d'instruction et comprendre les éléments suivants:

- références de la directive,
- nom et adresse du fabricant ou de son mandataire établi dans la Communauté (indiquer la raison sociale et l'adresse complète; en cas de mandataire, indiquer également la raison sociale du fabricant ou constructeur),
- description du constituant d'interopérabilité (marque, type, etc.),
- indication de la procédure suivie pour déclarer la conformité ou l'aptitude à l'emploi (article 13),
- toutes les descriptions pertinentes auxquelles répond le constituant d'interopérabilité et en particulier les conditions d'utilisation,
- nom et adresse de l'organisme (des organismes) notifié(s) qui est (sont) intervenu(s) dans la procédure suivie en ce qui concerne la conformité ou l'aptitude à l'emploi et date du certificat d'examen assortie, le cas échéant, de la durée et des conditions de validité du certificat,
- le cas échéant, référence des spécifications européennes,
- identification du signataire ayant reçu pouvoir d'engager le fabricant ou son mandataire établi dans la Communauté.

ANNEXE V

SOUS-SYSTÈMES

DÉCLARATION «CE» DE VÉRIFICATION

La déclaration «CE» de vérification et les documents qui l'accompagnent doivent être datés et signés.

Cette déclaration doit être rédigée dans la même langue que le dossier technique et comprendre les éléments suivants:

- références de la directive,
 - nom et adresse de l'entité adjudicatrice ou de son mandataire établi dans la Communauté (indiquer la raison sociale et l'adresse complète; en cas de mandataire, indiquer également la raison sociale de l'entité adjudicatrice),
 - description succincte du sous-système,
 - nom et adresse de l'organisme notifié qui a procédé à la vérification «CE» visée à l'article 18,
 - références des documents contenus dans le dossier technique,
 - toutes les dispositions pertinentes provisoires ou définitives auxquelles doit répondre le sous-système, et en particulier, s'il y a lieu, les restrictions ou conditions d'exploitation,
 - durée de validité de la déclaration «CE», si celle-ci est provisoire,
 - identification du signataire.
-

ANNEXE VI

SOUS-SYSTÈMES

VÉRIFICATION «CE»

1. La vérification «CE» est la procédure par laquelle un organisme notifié vérifie et atteste, à la demande de l'entité adjudicatrice ou de son mandataire dans la Communauté, qu'un sous-système est:
 - conforme aux dispositions de la directive,
 - conforme aux autres dispositions réglementaires qui sont d'application dans le respect du traité, et qu'il peut être mis en service.
2. La vérification du sous-système comprend les étapes suivantes:
 - conception d'ensemble,
 - construction du sous-système, comprenant notamment l'exécution des travaux de génie civil, le montage des constituants, le réglage de l'ensemble,
 - essais du sous-système terminé.
3. L'organisme notifié qui est responsable de la vérification «CE» établit l'attestation de conformité destinée à l'entité adjudicatrice ou son mandataire dans la Communauté, qui à son tour établit la déclaration «CE» de vérification destinée à l'autorité de tutelle de l'État membre dans lequel le sous-système est implanté et/ou exploité.
4. Le dossier technique qui accompagne la déclaration de vérification doit être constitué comme suit:
 - pour les infrastructures: plans des ouvrages, procès-verbaux de réception des fouilles et du ferrailage, rapports d'essai et de contrôle des bétons,
 - pour les autres sous-systèmes: plans généraux et de détail conformes à l'exécution, schémas électriques et hydrauliques, schémas des circuits de commande, description des systèmes informatiques et des automatismes, notices de fonctionnement et d'entretien, etc.,
 - liste des constituants d'interopérabilité visés à l'article 3 incorporés dans le sous-système,
 - copies des déclarations «CE» de conformité ou d'aptitude à l'emploi dont lesdits constituants doivent être munis conformément aux dispositions de l'article 13 de la directive, accompagnées, s'il y a lieu, des notes de calculs correspondantes et d'une copie des comptes rendus des essais et examens effectués par des organismes notifiés sur la base des spécifications techniques communes,
 - attestation de l'organisme notifié chargé de la vérification «CE», certifiant que le projet est conforme aux dispositions de la présente directive, accompagnée des notes de calculs correspondantes et visée par ses soins, précisant, s'il y a lieu, les réserves formulées durant l'exécution des travaux qui n'auraient pas été levées; l'attestation est également accompagnée des rapports de visite et d'audit que l'organisme a établis dans le cadre de sa mission, comme précisé aux points 5.3 et 5.4.
5. **Surveillance**
 - 5.1. Le but de la surveillance «CE» est de s'assurer que, pendant la réalisation du sous-système, les obligations découlant du dossier technique ont été remplies.
 - 5.2. L'organisme notifié chargé de vérifier la réalisation doit avoir accès en permanence aux chantiers, aux ateliers de fabrication, aux aires de stockage et, s'il y a lieu, de préfabrication, aux installations d'essai, et plus généralement à tous les lieux qu'il pourrait juger nécessaires pour l'accomplissement de sa mission. L'entité adjudicatrice ou son mandataire dans la Communauté doit lui remettre ou lui faire remettre tous les documents utiles à cet effet, notamment les plans d'exécution et la documentation technique relative au sous-système.
 - 5.3. L'organisme notifié chargé de vérifier la réalisation effectue périodiquement des audits afin de s'assurer que les dispositions de la directive sont respectées. Il fournit à cette occasion un rapport d'audit aux professionnels chargés de la réalisation. Il peut exiger d'être convoqué à certaines phases du chantier.

- 5.4. En outre, l'organisme notifié peut effectuer des visites inopinées sur le chantier ou dans les ateliers de fabrication. À l'occasion de ces visites, l'organisme notifié peut procéder à des audits complets ou partiels. Il fournit un rapport de visite et, le cas échéant, un rapport d'audit aux professionnels chargés de la réalisation.
6. Le dossier complet visé au point 4 est déposé auprès de l'entité adjudicatrice ou de son mandataire dans la Communauté à l'appui de l'attestation de conformité délivrée par l'organisme notifié chargé de la vérification du sous-système en ordre de marche. Le dossier est joint à la déclaration «CE» de vérification que l'entité adjudicatrice adresse à l'autorité de tutelle de l'État membre concerné.
- Une copie du dossier est conservée par l'entité adjudicatrice pendant toute la durée de vie du sous-système. Le dossier est communiqué aux autres États membres qui en font la demande.
7. Chaque organisme notifié publie périodiquement les informations pertinentes concernant:
- les demandes de vérification «CE» reçues,
 - les attestations de conformité délivrées,
 - les attestations de conformité refusées.
8. Les dossiers et la correspondance se rapportant aux procédures de vérification «CE» sont rédigés dans une langue officielle de l'État membre où sont établis l'entité adjudicatrice ou son mandataire dans la Communauté, ou dans une langue acceptée par celle-ci.
-

ANNEXE VII

**CRITÈRES MINIMAUX DEVANT ÊTRE PRIS EN CONSIDÉRATION PAR LES ÉTATS MEMBRES
POUR LA NOTIFICATION DES ORGANISMES**

1. L'organisme, son directeur et le personnel chargé d'exécuter les opérations de vérification ne peuvent pas intervenir, ni directement, ni comme mandataires, dans la conception, la fabrication, la construction, la commercialisation ou l'entretien des constituants d'interopérabilité ou des sous-systèmes, ni dans l'exploitation. Cela n'exclut pas la possibilité d'un échange d'informations techniques entre le fabricant ou le constructeur et l'organisme.
2. L'organisme et le personnel chargé du contrôle doivent exécuter les opérations de vérification avec la plus grande intégrité professionnelle et la plus grande compétence technique et doivent être libres de toutes les pressions et incitations, notamment d'ordre financier, pouvant influencer leur jugement ou les résultats de leur contrôle, en particulier de celles émanant de personnes ou de groupements de personnes intéressés par les résultats des vérifications.
3. L'organisme doit disposer du personnel et posséder les moyens nécessaires pour accomplir de façon adéquate les tâches techniques et administratives liées à l'exécution des vérifications; il doit également avoir accès au matériel nécessaire pour les vérifications exceptionnelles.
4. Le personnel chargé des contrôles doit posséder:
 - une bonne formation technique et professionnelle,
 - une connaissance satisfaisante des prescriptions relatives aux contrôles qu'il effectue et une pratique suffisante de ces contrôles,
 - l'aptitude requise pour rédiger les attestations, les procès-verbaux et les rapports qui constituent la matérialisation des contrôles effectués.
5. L'indépendance du personnel chargé du contrôle doit être garantie. La rémunération de chaque agent ne doit être fonction ni du nombre de contrôles qu'il effectue, ni des résultats de ces contrôles.
6. L'organisme doit souscrire une assurance de responsabilité civile, à moins que cette responsabilité ne soit couverte par l'État sur la base du droit national ou que les contrôles ne soient effectués directement par l'État membre.
7. Le personnel de l'organisme est lié par le secret professionnel pour tout ce qu'il apprend dans l'exercice de ses fonctions (sauf à l'égard des autorités administratives compétentes de l'État où il exerce ses activités) dans le cadre de la présente directive ou de toute disposition de droit interne lui donnant effet.

DIRECTIVE 96/49/CE DU CONSEIL

du 23 juillet 1996

relative au rapprochement des législations des États membres concernant le transport de marchandises dangereuses par chemin de fer

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 75,

vu la proposition de la Commission⁽¹⁾,vu l'avis du Comité économique et social⁽²⁾,statuant conformément à la procédure visée à l'article 189 C du traité⁽³⁾,

- (1) considérant que, au cours des dernières années, le transport de marchandises dangereuses par chemin de fer a considérablement augmenté, ce qui accroît les risques en cas d'accident; que des mesures doivent dès lors être prises pour que ce genre de transport s'effectue dans les meilleures conditions de sécurité possible;
- (2) considérant que tous les États membres sont parties contractantes à la convention relative aux transports internationaux ferroviaires (Cotif), qui définit, en son appendice B, les règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire de marchandises (CIM), dont l'annexe I constitue le règlement concernant le transport international ferroviaire de marchandises dangereuses (RID), et que le champ d'application géographique de la convention s'étend au-delà de la Communauté;
- (3) considérant que cette convention ne couvre pas le transport national de marchandises dangereuses par chemin de fer; qu'il est dès lors important d'assurer l'application uniforme de règles de sécurité harmonisées dans l'ensemble de la Communauté; que le moyen le plus approprié pour y parvenir est d'aligner sur le RID les législations des États membres;
- (4) considérant que, dans le respect du principe de subsidiarité, ce rapprochement des législations doit être réalisé pour assurer aux transports nationaux et internationaux un niveau élevé de sécurité, pour garantir l'élimination des distorsions de concurrence,

en facilitant la libre circulation des marchandises et des services dans l'ensemble de la Communauté, et pour assurer la cohérence avec les autres dispositions communautaires;

- (5) considérant que les dispositions de la présente directive ne portent pas préjudice à l'engagement pris par la Communauté et ses États membres, au titre des objectifs fixés au chapitre 19 du plan d'action 21 de la conférence de la CNUED (Conférence des Nations unies sur l'environnement et le développement) de Rio de Janeiro en juin 1992, de s'efforcer d'harmoniser à l'avenir les systèmes de classification des substances dangereuses;
- (6) considérant qu'il n'existe pas encore de législation communautaire spécifique régissant les conditions de sécurité dans lesquelles doivent être transportés les agents biologiques et les micro-organismes génétiquement modifiés, qui sont couverts par les directives 90/219/CEE⁽⁴⁾, 90/220/CEE⁽⁵⁾ et 90/679/CEE⁽⁶⁾;
- (7) considérant que les dispositions de la présente directive s'appliquent sans préjudice de l'application d'autres dispositions communautaires en ce qui concerne la sécurité des travailleurs et la protection de l'environnement;
- (8) considérant que les États membres doivent pouvoir appliquer des règles de circulation spécifiques pour le transport, sur leur territoire, de marchandises dangereuses par chemin de fer;
- (9) considérant que les États membres doivent, pour ce qui concerne les transports intérieurs de marchandises dangereuses par chemin de fer, conserver le droit d'appliquer provisoirement des règles conformes aux recommandations des Nations unies sur le transport multimodal des marchandises dangereuses, dans la mesure où le RID n'est pas encore harmonisé avec ces règles, lesquelles doivent faciliter le transport intermodal de marchandises dangereuses;
- (10) considérant que chaque État membre doit conserver le droit de réglementer ou d'interdire, uniquement

⁽¹⁾ JO n° C 389 du 31. 12. 1994, p. 15 et proposition modifiée transmise le 3 octobre 1995 (non encore parue au Journal officiel).

⁽²⁾ JO n° C 236 du 11. 9. 1995, p. 36.

⁽³⁾ Avis du Parlement européen du 13 juillet 1995 (JO n° C 249 du 25. 9. 1995, p. 138), position commune du Conseil du 8 décembre 1995 (JO n° C 356 du 30. 12. 1995, p. 34) et décision du Parlement européen du 16 avril 1996 (JO n° C 141 du 13. 5. 1996, p. 51).

⁽⁴⁾ JO n° L 117 du 8. 5. 1990, p. 1. Directive modifiée par la directive 94/51/CE de la Commission (JO n° L 297 du 18. 11. 1994, p. 29).

⁽⁵⁾ JO n° L 117 du 8. 5. 1990, p. 15. Directive modifiée par la directive 94/15/CE de la Commission (JO n° L 103 du 22. 4. 1994, p. 20).

⁽⁶⁾ JO n° L 374 du 31. 12. 1990, p. 1. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 95/30/CE de la Commission (JO n° L 155 du 6. 7. 1995, p. 41).

pour des raisons autres que la sécurité, le transport interne de certaines marchandises dangereuses par chemin de fer;

- (11) considérant qu'il convient de tenir compte des mesures de sécurité plus strictes qui sont appliquées dans le tunnel sous la Manche, en raison de ses caractéristiques spécifiques, et notamment de son parcours et de son extension, et de prévoir également la possibilité pour les États membres d'introduire des mesures du même type lorsque des situations analogues se présentent; que certains États membres doivent pouvoir appliquer des normes plus strictes en matière de matériel destiné au transport en raison de leur température ambiante;
- (12) considérant qu'il convient, pour tenir compte de l'importance des investissements nécessaires dans ce secteur, de fixer une période transitoire destinée à permettre aux États membres de maintenir temporairement certaines dispositions spécifiques nationales concernant les exigences de construction ou d'utilisation de citernes, de récipients, d'emballages ou d'un code d'action d'urgence;
- (13) considérant que la mise en œuvre des nouveaux développements technologiques et industriels ne doit pas être entravée et que des dérogations temporaires doivent être prévues à cette fin;
- (14) considérant que les dispositions du RID autorisent la conclusion d'accords y dérogeant et que les nombreux accords conclus sur une base bilatérale entre les États membres entravent la libre prestation des services de transport de marchandises dangereuses; que l'introduction des dispositions nécessaires dans l'annexe de la présente directive doit permettre d'éviter de telles dérogations; qu'il importe de prévoir une période de transition au cours de laquelle les accords existants pourront encore être appliqués entre les États membres;
- (15) considérant que les transports ferroviaires de marchandises dangereuses à destination ou en provenance d'un pays tiers sont autorisés pour autant qu'ils s'effectuent conformément aux dispositions du RID; qu'il convient toutefois de prévoir que, dans le cas de transports à partir et à destination des républiques de l'ancienne Union soviétique qui ne sont pas parties contractantes à la Cotif, les États membres ont le droit d'adopter des mesures appropriées pour ces transports et qu'ils garantissent un niveau de sécurité équivalent à celui prévu dans le RID;
- (16) considérant que la présente directive doit pouvoir être adaptée rapidement au progrès technique, notamment par l'adoption des nouvelles dispositions arrêtées dans le cadre du RID; qu'il convient, à cette fin, de créer un comité et d'instaurer une procédure d'étroite collaboration entre les États membres et la Commission au sein de ce comité,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

CHAPITRE PREMIER

Champ d'application

Article premier

1. La présente directive s'applique au transport de marchandises dangereuses effectué par chemin de fer à l'intérieur d'États membres ou entre des États membres. Les États membres peuvent toutefois exclure de son champ d'application le transport de marchandises dangereuses effectué avec des matériels de transport appartenant aux forces armées ou se trouvant sous la responsabilité de ces dernières.

2. Les dispositions de la présente directive n'affectent en rien le droit des États membres de fixer, dans le respect du droit communautaire, des exigences spécifiques en matière de sécurité pour le transport national ou international de marchandises dangereuses par chemin de fer, dans la mesure où l'annexe de la présente directive ne couvre pas ce domaine, notamment en ce qui concerne:

- la circulation des trains,
- l'ordonnement des wagons de marchandises dans les trains en trafic national,
- les règles d'exploitation relatives aux opérations annexes au transport telles que le triage ou le stationnement,
- la formation des personnels et la gestion des informations relatives aux marchandises dangereuses transportées,
- les règles spéciales relatives au transport de marchandises dangereuses dans des trains de voyageurs.

Article 2

Aux fins de la présente directive, on entend par:

- «RID»: le règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses figurant à l'annexe I de l'appendice B de la convention relative aux transports internationaux ferroviaires (Cotif), y compris ses modifications,
- «CIM»: les règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises, figurant à l'appendice B de la convention relative aux transports internationaux ferroviaires (Cotif), y compris ses modifications,
- «marchandises dangereuses»: les matières et objets dont le transport par chemin de fer est interdit, ou autorisé uniquement dans certaines conditions par l'annexe de la présente directive,
- «transport»: toute opération de transport de marchandises dangereuses par chemin de fer, effectuée entièrement ou partiellement sur le territoire d'un État membre, y compris les activités de chargement et de déchargement ainsi que le transfert vers ou depuis un autre mode de transport et les arrêts nécessités par les

conditions de transport, couverts par l'annexe de la présente directive, sans préjudice du régime prévu par les législations des États membres en ce qui concerne la responsabilité découlant de ces opérations; cette notion ne s'applique pas aux opérations de transport effectuées entièrement dans le périmètre d'une entreprise.

Article 3

1. Sans préjudice de l'article 6, les marchandises dangereuses dont le transport est interdit par les dispositions de l'annexe ne peuvent pas être transportées par chemin de fer.

2. Sauf disposition contraire de la présente directive, et sans préjudice des réglementations relatives à l'accès des entreprises ferroviaires au marché, ou des réglementations applicables de façon générale au transport ferroviaire de marchandises, le transport de marchandises dangereuses par chemin de fer est autorisé pour autant que soient respectées les règles fixées dans l'annexe.

CHAPITRE II

Dérogations, restrictions et exemptions

Article 4

Un État membre peut, pour les opérations de transport intérieur effectuées par chemin de fer sur son territoire, maintenir les dispositions de sa législation nationale relatives au transport de marchandises dangereuses par chemin de fer qui sont compatibles avec les recommandations des Nations unies sur le transport des marchandises dangereuses jusqu'au moment où la révision de l'annexe de la présente directive aura rendu celle-ci conforme auxdites recommandations. Dans ce cas, il en informe la Commission.

Article 5

1. Sans préjudice d'autres dispositions communautaires, les États membres conservent le droit de réglementer ou d'interdire, uniquement pour des raisons autres que la sécurité pendant le transport, liées notamment à la sûreté nationale ou à la protection de l'environnement, le transport de certaines marchandises dangereuses sur leur territoire.

2. a) Pour ce qui est des transports empruntant le tunnel sous la Manche, la France et le Royaume-Uni peuvent imposer des dispositions plus strictes que celles qui sont prévues à l'annexe. Ces dispositions sont portées à la connaissance de la Commission, qui en informe les autres États membres.

b) Si un État membre estime que des dispositions plus strictes devraient s'appliquer aux transports qui empruntent, sur son territoire, des tunnels présentant des caractéristiques semblables au tunnel sous la Manche, il en informe la Commission. Celle-ci,

agissant selon la procédure prévue à l'article 9, décide si le tunnel en question présente des caractéristiques semblables. Les dispositions adoptées par un État membre sont notifiées à la Commission, qui en informe les autres États membres.

c) Les États membres où la température ambiante est régulièrement inférieure à 20 °C peuvent imposer des normes plus strictes en matière de température de fonctionnement du matériel destiné au transport national de marchandises dangereuses par chemin de fer effectué sur leur territoire, jusqu'à ce que des dispositions relatives aux températures de référence appropriées pour des zones climatiques déterminées soient incorporées dans l'annexe.

3. Lorsque, à la suite d'un accident ou d'un incident, un État membre estime que les dispositions applicables en matière de sécurité sont susceptibles d'être améliorées afin de réduire les risques liés à l'opération de transport et que l'action envisagée répond à une nécessité urgente, il notifie à la Commission, dès le stade de la planification, les mesures qu'il se propose d'adopter. La Commission décide, selon la procédure prévue à l'article 9, si la mise en œuvre de ces mesures peut être autorisée et en fixe la durée d'application.

4. Les États membres peuvent maintenir toutes les dispositions nationales applicables au 31 décembre 1996 en ce qui concerne les transports et les emballages de matières contenant des dioxines ou des furannes.

Article 6

1. Les États membres peuvent autoriser le transport par chemin de fer, sur leur territoire, de marchandises dangereuses classées, emballées et étiquetées conformément aux exigences internationales en matière de transport maritime ou aérien chaque fois que le parcours comporte une partie maritime ou aérienne.

Lorsqu'un parcours national ou international comporte une partie maritime, les États membres peuvent appliquer des dispositions complémentaires à celles prévues par l'annexe afin de tenir compte des règles internationales relatives au transport maritime, y compris les règles internationales relatives au transport par ferry.

2. Les dispositions de l'annexe relatives à la présentation des documents de transport et à l'emploi des langues, dans le marquage ou dans les documents de transport nécessaires, ne s'appliquent pas aux opérations de transport limitées au territoire d'un seul État membre. Les États membres sont libres d'autoriser l'emploi de documents et de langues autres que ceux visés à l'annexe pour les opérations de transport limitées à leur territoire.

3. Un État membre peut autoriser l'utilisation, sur son seul territoire, de wagons construits avant le 1^{er} janvier 1997 qui ne sont pas conformes à la présente directive, mais dont la fabrication répond aux dispositions nationales en vigueur au 31 décembre 1996, sous réserve qu'ils soient maintenus au niveau de sécurité exigé.

4. Un État membre peut maintenir ses dispositions nationales en vigueur au 31 décembre 1996 en ce qui concerne la construction, l'utilisation et les conditions de circulation de nouvelles citernes et de nouveaux récipients, correspondant à la classe 2 de l'annexe, qui s'écartent des dispositions de l'annexe, jusqu'à ce que des références à des normes de construction et d'utilisation des citernes et des récipients soient ajoutées à l'annexe avec la même force obligatoire que les dispositions qu'elle contient, et ce jusqu'au 31 décembre 1998 au plus tard. Les récipients et les citernes fabriqués avant le 1^{er} janvier 1999 et maintenus aux niveaux de sécurité requis peuvent toujours être utilisés dans les conditions d'origine.

5. Un État membre peut maintenir des dispositions nationales autres que celles de l'annexe en ce qui concerne la température de référence pour le transport sur son territoire de gaz liquéfiés ou de mélanges de gaz liquéfiés jusqu'à ce que des dispositions relatives aux températures de référence appropriées pour des zones climatiques déterminées soient incorporées aux normes européennes et qu'il y soit fait référence dans l'annexe.

6. Tout État membre peut permettre l'utilisation, pour le transport sur son territoire, d'emballages fabriqués mais non certifiés conformément au RID avant le 1^{er} janvier 1997, à condition que ces emballages portent la date de leur fabrication, qu'ils soient capables de subir avec succès les essais prévus par les dispositions nationales en vigueur au 31 décembre 1996 et qu'ils soient maintenus au niveau de sécurité nécessaire (ce qui inclut, le cas échéant, des essais et des inspections), selon le régime suivant: les grands récipients métalliques pour vrac et les fûts en métal d'une capacité supérieure à 50 litres peuvent être utilisés pendant une période de quinze ans au maximum à partir de la date de leur fabrication; les autres emballages en métal et tout emballage en plastique peuvent être utilisés pendant une période de cinq ans au maximum à partir de la date de leur fabrication, mais non au-delà du 31 décembre 1998.

7. Un État membre peut, jusqu'au 31 décembre 1998, autoriser le transport, sur son territoire, de certaines marchandises dangereuses emballées avant le 1^{er} janvier 1997, à condition que celles-ci soient classées, emballées et étiquetées conformément aux exigences fixées par les dispositions nationales en vigueur avant le 1^{er} janvier 1997.

8. Pour les opérations nationales de transport par chemin de fer effectuées sur son territoire, tout État membre peut maintenir les dispositions de sa législation nationale en vigueur au 31 décembre 1996 en ce qui concerne l'affichage d'un code d'action d'urgence au lieu du numéro d'identification de danger prévu à l'annexe.

9. Tout État membre peut, après consultation de la Commission, maintenir des dispositions moins strictes que celles de l'annexe, pour le transport par chemin de fer, sur son territoire, de petites quantités de certaines marchandises dangereuses, à l'exception des matières moyennement et hautement radioactives.

10. Un État membre peut autoriser sur son territoire des transports *ad hoc* de marchandises dangereuses, ou des transports interdits par les dispositions de l'annexe, ou des transports effectués dans des conditions différentes de celles prévues à l'annexe.

11. Dans le respect du droit communautaire, la présente directive n'affecte pas le droit des États membres d'autoriser, après consultation de la Commission, sur des trajets dûment désignés de leur territoire, des transports réguliers de marchandises dangereuses faisant partie d'un processus industriel défini qui sont soit interdits par les dispositions de l'annexe, soit effectués dans des conditions différentes de celles prévues à l'annexe lorsque ces opérations revêtent un caractère local et sont strictement contrôlées dans des conditions clairement définies.

12. Les États membres peuvent accorder des dérogations temporaires aux dispositions de l'annexe pour l'exécution, sur leur territoire, des essais nécessaires en vue d'amender ces dispositions afin de les adapter aux progrès technologiques et industriels, sous réserve que la sécurité ne soit pas compromise. La Commission en est informée et en informe à son tour les autres États membres.

Les dérogations temporaires, convenues entre les autorités compétentes des États membres sur la base de l'annexe, doivent prendre la forme d'un accord multilatéral proposé aux autorités compétentes de tous les États membres par l'autorité qui prend l'initiative de l'accord. La Commission en est informée.

Les dérogations visées aux premier et deuxième alinéas sont accordées sans discrimination pour des raisons de nationalité ou de lieu d'établissement de l'expéditeur, de l'opérateur ou du destinataire; elles sont valables pour une durée maximale de cinq ans et ne sont pas renouvelables.

13. Un État membre peut, au plus tard jusqu'au 31 décembre 1998, appliquer les accords conclus avec d'autres États membres, sans discrimination pour des raisons de nationalité ou de lieu d'établissement de l'expéditeur, de l'opérateur ou du destinataire. Toutes les dérogations accordées à l'avenir doivent être conformes au paragraphe 12.

14. Dans le respect du droit communautaire, la présente directive n'affecte pas le droit des États membres d'autoriser, après consultation de la Commission, pour des transports locaux sur des courtes distances se limitant à l'intérieur des zones portuaires, aéroportuaires ou sur des sites industriels, des opérations de transport de marchandises dangereuses dans des conditions moins strictes que celles énoncées à l'annexe.

Article 7

1. Sous réserve des dispositions nationales ou communautaires relatives à l'accès au marché, le transport ferroviaire de marchandises dangereuses entre le territoire de

la Communauté et celui de pays tiers est autorisé dans la mesure où il est conforme aux dispositions du RID.

2. La présente directive n'affecte pas le droit des États membres d'arrêter, pour leur territoire, après information de la Commission, des réglementations concernant les transports ferroviaires de marchandises dangereuses effectués à partir et à destination des républiques de l'ancienne Union soviétique qui ne sont pas parties contractantes de la Cotif. Ces réglementations ne sont applicables qu'aux transports ferroviaires de marchandises dangereuses (en colis, en vrac ou dans des citernes) par des wagons de chemin de fer autorisés dans un État qui n'est pas partie contractante de la Cotif. Par des mesures et des obligations appropriées, les États membres concernés garantissent le maintien d'un niveau de sécurité équivalent à celui prévu par la réglementation du RID. Pour certains États membres, les dispositions visées au présent paragraphe ne s'appliqueront qu'aux wagons-citernes.

CHAPITRE III

Dispositions finales

Article 8

Les modifications qui sont nécessaires pour adapter l'annexe au progrès scientifique et technique dans les domaines couverts par la présente directive et qui visent à l'aligner sur les nouvelles dispositions du RID sont adoptées selon la procédure prévue à l'article 9.

Article 9

1. La Commission est assistée par le comité pour le transport de marchandises dangereuses, institué par l'article 9 de la directive 94/55/CE⁽¹⁾, ci-après dénommé «comité», composé des représentants des États membres et présidé par un représentant de la Commission.

2. Le représentant de la Commission soumet au comité un projet des mesures à prendre. Le comité émet son avis sur ce projet, dans un délai que le président peut fixer en fonction de l'urgence de la question en cause. L'avis est émis à la majorité prévue à l'article 148 paragraphe 2 du traité pour l'adoption des décisions que le Conseil est appelé à prendre sur proposition de la Commission. Lors des votes au sein du comité, les voix des représentants des

États membres sont affectées de la pondération définie à l'article précité. Le président ne prend pas part au vote.

3. a) La Commission arrête les mesures envisagées lorsqu'elles sont conformes à l'avis du comité.

b) Lorsque les mesures envisagées ne sont pas conformes à l'avis du comité, ou en l'absence d'avis, la Commission soumet sans tarder au Conseil une proposition relative aux mesures à prendre. Le Conseil statue à la majorité qualifiée.

Si, à l'expiration d'un délai de trois mois à compter de la saisine du Conseil, celui-ci n'a pas statué, les mesures proposées sont arrêtées par la Commission.

Article 10

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive avant le 1^{er} janvier 1997. 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 la 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 de droit interne qu'ils adoptent dans le domaine régi par la présente directive.

Article 11

La présente directive entre en vigueur le jour de sa publication au *Journal officiel des Communautés européennes*.

Article 12

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le 23 juillet 1996.

Par le Conseil

Le président

I. YATES

⁽¹⁾ JO n° L 319 du 12. 12. 1994, p. 7.

ANNEXE

Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID), tel qu'applicable à partir du 1^{er} janvier 1995, étant entendu que les termes «partie contractante» et «les États ou les chemins de fer» sont remplacés par les termes «État membre»

NB: Les différentes versions dans les langues officielles de la Communauté seront publiées dès qu'un texte codifié sera prêt dans ces langues.

*

* *

Aux fins de la présente annexe, on entend par «lettre de voiture» une lettre de voiture CIM pour le transport international, celle-ci ne faisant cependant pas obstacle au droit des États membres d'utiliser tout autre document équivalent pour les opérations de transport non couvertes par la CIM. Par ailleurs, l'utilisation du terme «ADR» au marginal 15 figurant dans la présente annexe ne fait pas obstacle au droit des États membres d'autoriser en trafic national le transport en ferroutage de véhicules routiers conformes aux dispositions nationales prises en application de la directive 94/55/CE.

DIRECTIVE 96/50/CE DU CONSEIL

du 23 juillet 1996

concernant l'harmonisation des conditions d'obtention des certificats nationaux de conduite de bateaux de navigation intérieure pour le transport de marchandises et de personnes dans la Communauté

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 75,

vu la proposition de la Commission⁽¹⁾,

vu l'avis du Comité économique et social⁽²⁾,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 189 C du traité⁽³⁾,

considérant qu'il convient d'instaurer des dispositions communes relatives à la conduite des bateaux de navigation intérieure sur les voies d'eau intérieures de la Communauté; qu'une première étape en ce sens a été accomplie par la directive 91/672/CEE du Conseil, du 16 décembre 1991, sur la reconnaissance réciproque des certificats de conduite nationaux de bateaux pour le transport de marchandises et de personnes par navigation intérieure⁽⁴⁾;

considérant que, par suite de la diversité des législations nationales concernant les conditions d'obtention des certificats de conduite de bateaux de navigation intérieure et de la nécessité de renforcer progressivement dans le secteur de la navigation intérieure les exigences en matière de sécurité, il convient, pour parer à d'éventuelles distorsions de concurrence, d'arrêter des règles communautaires pour la délivrance de ces certificats;

considérant que, pour garantir l'uniformité et la transparence requises, il est opportun que la Communauté définisse un modèle de certificat national unique de conduite de bateau, reconnu mutuellement par les États membres sans obligation d'échange, en laissant aux États membres, en vertu du principe de subsidiarité, la responsabilité de la délivrance du certificat;

considérant que les voies navigables nationales non reliées au réseau navigable d'un autre État membre ne sont pas soumises à une concurrence internationale; qu'il n'y a donc pas lieu d'y rendre obligatoires les dispositions

communes pour l'obtention des certificats de conduite prévues par la présente directive;

considérant que ces dispositions communes doivent surtout avoir pour objet d'accroître la sécurité de la navigation et la protection de la vie humaine; que, à cet effet, il se révèle indispensable qu'elles établissent des exigences minimales auxquelles le postulant doit satisfaire pour obtenir le certificat de conduite d'un bateau de navigation intérieure;

considérant que les exigences à prévoir doivent concerner au moins l'âge pour la conduite d'un bateau, l'aptitude physique et mentale du postulant, son expérience professionnelle et ses connaissances dans certaines matières liées à la conduite d'un bateau; que, pour des raisons de sécurité du bateau et des personnes à bord, les États membres peuvent demander des exigences complémentaires, notamment pour s'assurer de la connaissance de certaines situations locales; que des connaissances professionnelles supplémentaires sont requises pour la conduite d'un bateau au radar ou la conduite d'un bateau transportant des passagers;

considérant qu'il convient de prévoir des procédures appropriées pour l'adaptation des annexes de la présente directive; qu'il est donc approprié que le comité institué par l'article 7 de la directive 91/672/CEE soit chargé d'assister la Commission dans l'adaptation des annexes,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

1. Les États membres qui délivrent un certificat de conduite de bateau de navigation intérieure pour le transport de marchandises et de personnes, ci-après dénommé «certificat», le font d'après le modèle communautaire décrit à l'annexe I, conformément à la présente directive.

2. Les États membres prennent toutes les dispositions utiles pour éviter les risques de falsification des certificats.

3. Le certificat est délivré par l'autorité compétente des États membres conformément à la présente directive. Il prend en considération les spécificités des voies d'eau et des certificats visés à l'article 1^{er} de la directive 91/672/CEE, à savoir:

⁽¹⁾ JO n° C 280 du 6. 10. 1994, p. 5.

⁽²⁾ Avis rendu le 25 janvier 1995 (JO n° C 102 du 24. 4. 1995, p. 5).

⁽³⁾ Avis du Parlement européen du 2 mars 1995 (JO n° C 68 du 20. 3. 1995, p. 41), position commune du Conseil du 8 décembre 1995 (JO n° C 356 du 30. 12. 1995, p. 66) et décision du Parlement européen du 9 mai 1996 (JO n° C 152 du 27. 5. 1996, p. 46).

⁽⁴⁾ JO n° L 373 du 31. 12. 1991, p. 29.

- le certificat de conduite valable pour toutes les voies d'eau des États membres à l'exception des voies d'eau sur lesquelles s'applique le règlement relatif à la délivrance des patentes de batelier du Rhin (groupe A),
- le certificat de conduite valable pour toutes les voies d'eau des États membres à l'exception des voies d'eau à caractère maritime visées à l'annexe II de la directive 91/672/CEE et à l'exception des voies d'eau sur lesquelles s'applique le règlement relatif à la délivrance des patentes de batelier du Rhin (groupe B).

4. Le certificat, du groupe A ou B, délivré par les États membres en conformité avec la présente directive est valable pour toutes les voies d'eau de la Communauté du groupe A ou B.

5. Sous réserve des dispositions prévues à l'article 8 paragraphe 2, la patente de batelier du Rhin, délivrée conformément à la convention révisée pour la navigation du Rhin, est valable pour toutes les voies d'eau de la Communauté.

6. Les certificats de conduite nationaux mutuellement reconnus par la directive 91/672/CEE, figurant à l'annexe I de la présente directive, qui sont délivrés au plus tard dix-huit mois après la date d'entrée en vigueur de la présente directive restent valables sans obligation d'échange.

Article 2

Aux fins de la présente directive, on entend par:

- a) «autorité compétente»: l'autorité chargée par l'État membre de délivrer le certificat après avoir constaté que le postulant au certificat satisfait aux exigences requises;
- b) «conducteur de bateau»: la personne qui possède l'aptitude et la qualification nécessaires pour assurer la conduite du bateau sur les voies d'eau des États membres et qui exerce la responsabilité nautique à bord;
- c) «membre d'équipage de pont»: une personne qui a régulièrement participé à la conduite et tenu la barre d'un bateau de navigation intérieure.

Article 3

1. La présente directive s'applique à tout conducteur de bateau de navigation intérieure: automoteur, remorqueur, pousseur, chaland, convoi poussé ou de formation à couple, destiné au transport de marchandises ou de personnes, à l'exception:

- des conducteurs de bateaux destinés au transport de marchandises d'une longueur inférieure à 20 mètres,
- des conducteurs de bateaux destinés au transport de passagers qui ne transportent pas plus de douze personnes en dehors de l'équipage.

2. Un État membre peut, après consultation de la Commission, dispenser de l'application de la présente directive les conducteurs de bateaux opérant exclusivement sur les voies navigables nationales non reliées au réseau navigable d'un autre État membre et leur délivrer des certificats nationaux de conduite de bateaux dont les conditions d'obtention peuvent différer de celles définies par la présente directive. La validité de ces certificats nationaux est alors limitée à ces voies navigables.

Article 4

1. Pour obtenir un certificat, le postulant doit satisfaire aux exigences minimales prévues aux articles 5 à 8. Le certificat porte mention du groupe, A ou B, dans lequel le conducteur de bateau est habilité à conduire.

2. Les certificats délivrés par les États membres et répondant aux exigences minimales mentionnées au paragraphe 1 sont mutuellement reconnus.

Article 5

Pour obtenir un certificat, le postulant doit être âgé de vingt et un ans au minimum. Toutefois, les États membres conservent la faculté de délivrer un certificat de conduite à partir de l'âge de dix-huit ans. La reconnaissance par un État membre d'un certificat du groupe A ou B délivré par un autre État membre peut être subordonnée aux mêmes conditions d'âge minimal que celles exigées dans cet État membre pour la délivrance d'un certificat du même groupe.

Article 6

1. Le postulant doit justifier de son aptitude physique et mentale en satisfaisant à un examen médical passé auprès d'un médecin reconnu par l'autorité compétente. Cet examen porte en particulier sur l'acuité visuelle et auditive, sur l'aptitude à distinguer les couleurs, sur la motricité des membres supérieurs et inférieurs, ainsi que sur l'état neuropsychiatrique et vasculaire du postulant.

2. Le titulaire d'un certificat qui a atteint l'âge de soixante-cinq ans doit, dans les trois mois qui suivent, et ultérieurement tous les ans, passer l'examen prévu au paragraphe 1; l'autorité compétente atteste par une mention sur le certificat que le conducteur a satisfait à cette obligation.

Article 7

1. Le postulant doit justifier d'une expérience professionnelle de quatre ans au minimum en tant que membre d'équipage de pont à bord d'un bateau de navigation intérieure.

2. Pour pouvoir être prise en considération, l'expérience professionnelle doit être validée par l'autorité compétente de l'État membre par une inscription portée sur un livret de service personnel. Elle peut avoir été acquise sur toutes les voies d'eau des États membres. Pour les voies d'eau qui ont leur cours de part et d'autre du territoire communautaire, telles que le Danube, l'Elbe et

l'Oder, l'expérience professionnelle acquise sur toutes les sections de ces voies d'eau sera prise en considération.

3. La durée minimale de l'expérience professionnelle visée au paragraphe 1 peut être réduite de trois ans au maximum:

a) lorsque le postulant est titulaire d'un diplôme reconnu par l'autorité compétente et sanctionnant une formation spécialisée en navigation intérieure qui comporte des stages pratiques de conduite de bateau; la réduction ne peut être supérieure à la durée de la formation spécialisée

ou

b) lorsque le postulant peut justifier d'une expérience professionnelle acquise sur un navire de mer en tant que membre d'équipage de pont; pour obtenir la réduction maximale de trois ans, le postulant doit justifier d'une expérience d'au moins quatre ans en navigation maritime.

4. La durée minimale de l'expérience professionnelle prévue au paragraphe 1 peut être réduite de trois ans au maximum lorsque le postulant a passé un examen pratique de conduite d'un bateau; le certificat est alors limité aux bateaux qui ont des caractéristiques nautiques similaires à celles du bateau ayant servi à l'examen pratique.

Article 8

1. Le postulant doit avoir réussi un examen portant sur ses connaissances professionnelles; cet examen doit inclure au moins les matières générales indiquées à l'annexe II chapitre A.

2. Sous réserve de la consultation de la Commission, un État membre peut demander que, pour la navigation sur certaines voies d'eau, à l'exception des voies d'eau à caractère maritime visées à l'annexe II de la directive 91/672/CEE, le conducteur de bateau satisfasse à des exigences complémentaires concernant la connaissance de la situation locale.

Sous la même réserve, un État membre peut demander que le conducteur d'un bateau pour passagers, sur certains espaces de transport limités, ait une connaissance professionnelle plus approfondie concernant les dispositions spécifiques quant à la sécurité des passagers, et plus particulièrement en cas d'accident, d'incendie et de naufrage.

Article 9

1. Pour être admis à conduire un bateau au radar, le conducteur de bateau doit être en possession d'une attestation spéciale délivrée par l'autorité compétente comme preuve de sa réussite à l'examen portant sur les connaissances professionnelles des matières indiquées à l'annexe II chapitre B.

Les États membres reconnaissent le diplôme délivré selon le règlement sur la délivrance des diplômes pour la conduite de bateau au radar sur le Rhin.

2. Si le postulant satisfait aux conditions énoncées au paragraphe 1, l'autorité compétente atteste l'aptitude à la conduite au radar par une mention portée sur le certificat.

Article 10

Pour être admis à conduire un bateau transportant des passagers sur les voies d'eau des États membres, soit le conducteur du bateau, soit un autre membre de l'équipage, doit être en possession d'une attestation spéciale délivrée par l'autorité compétente comme preuve de sa réussite à l'examen sur les connaissances professionnelles des matières indiquées à l'annexe II chapitre C.

Article 11

La Commission, agissant selon la procédure prévue à l'article 12, peut prendre les initiatives nécessaires en vue de l'adaptation du modèle de certificat de conduite figurant à l'annexe I et de l'évolution des connaissances professionnelles nécessaires requises pour l'obtention du certificat et énumérées à l'annexe II.

Article 12

1. Pour l'application de l'article 11, la Commission est assistée par le comité institué par l'article 7 de la directive 91/672/CEE.

2. Le représentant de la Commission soumet au comité un projet des mesures à prendre. Le comité émet son avis sur ce projet dans un délai que le président peut fixer en fonction de l'urgence de la question en cause. L'avis est émis à la majorité prévue à l'article 148 paragraphe 2 du traité pour l'adoption des décisions que le Conseil est appelé à prendre sur proposition de la Commission. Lors des votes au sein du comité, les voix des représentants des États membres sont affectées de la pondération définie à l'article précité. Le président ne prend pas part au vote.

3. a) La Commission arrête des mesures qui sont immédiatement applicables.

b) Toutefois, si les mesures ne sont pas conformes à l'avis émis par le comité, elles sont aussitôt communiquées par la Commission au Conseil. Dans ce cas, la Commission peut différer d'une période d'un mois au plus, à compter de la date de cette communication, l'application des mesures décidées par elle. Le Conseil, statuant à la majorité qualifiée, peut prendre une décision différente dans le même délai.

Article 13

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus

tard dix-huit mois après la date d'entrée en vigueur de la présente directive. 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 immédiatement à la Commission le texte des dispositions qu'ils adoptent dans le domaine régi par la présente directive.

3. Les États membres s'assistent mutuellement, en cas de besoin, dans l'application de la présente directive.

Article 14

La présente directive entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel des Communautés européennes*.

Article 15

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le 23 juillet 1996.

Par le Conseil

Le président

I. YATES

ANNEXE I

MODÈLE DE CERTIFICAT DE CONDUITE DE BATEAU DE NAVIGATION INTÉRIEURE

(85 mm × 54 mm — Fond bleu clair)

Les caractéristiques physiques de la carte doivent être conformes aux normes ISO 78.10.

CERTIFICAT DE CONDUITE DE BATEAU DE NAVIGATION INTÉRIEURE: A/B		FRANCE
1. xxx		
2. xxx		
3. 01/01/1996 — F-Paris		
4. 02/01/1996		
	6.	
7. #####		
8. AB		
9. R, tonnes, kW, xx		
10. 01/01/2061		
11.	5. xxx	

CERTIFICAT DE CONDUITE DE BATEAU DE NAVIGATION INTÉRIEURE POUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES ET DE PERSONNES	
1. Nom du titulaire	9. — R (Radar)
2. Prénom(s)	— Catégorie et capacité de bateau exclusive (tonnes, kW, passagers)
3. Date et lieu de naissance	10. Date d'expiration
4. Date de délivrance du certificat	11. Mention(s) Restriction(s)
5. Numéro de délivrance	
6. Photographie du titulaire	
7. Signature du titulaire	
8. A Toutes les voies d'eau sauf le Rhin	
B Toutes les voies d'eau sauf maritime et Rhin	
	Modèle de l'Union européenne

ANNEXE II

CONNAISSANCES PROFESSIONNELLES REQUISES POUR L'OBTENTION DU CERTIFICAT DE
CONDUITE DE BATEAU DE NAVIGATION INTÉRIEURE

CHAPITRE A

Matières générales pour le transport de marchandises et de personnes

PARTIE I: CERTIFICAT DE GROUPE A

1. *Navigation*

- a) Connaissance exacte des règles de route sur les voies d'eau intérieures et les voies navigables maritimes, notamment du code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI) et du règlement international pour prévenir les abordages en mer, y inclus la signalisation et le balisage des voies navigables
- b) Connaissance des caractéristiques générales des principales voies d'eau intérieures et des voies navigables maritimes du point de vue géographique, hydrologique, météorologique et morphologique
- c) Navigation terrestre comprenant:
détermination de la route, droites de position et positions du bateau, imprimés et publications nautiques, utilisation de cartes marines, aides à la navigation et systèmes de balisage, procédures de contrôle du compas, bases des conditions des marées

2. *Manœuvre et conduite du bateau*

- a) Gouverne du bateau, compte tenu de l'influence du vent, du courant, du remous et du tirant d'eau en vue d'une flottabilité et d'une stabilité suffisantes
- b) Rôle et fonctionnement du gouvernail et de l'hélice
- c) Manœuvre d'ancrage et d'amarrage dans toutes les conditions
- d) Manœuvres dans l'écluse et dans les ports, manœuvres en cas de rencontre et de dépassement

3. *Construction et stabilité du bateau*

- a) Connaissance des principes fondamentaux de la construction des bateaux en relation surtout avec la sécurité des passagers, de l'équipage et du bateau
- b) Connaissance élémentaire de la directive 82/714/CEE du Conseil, du 4 octobre 1982, établissant les prescriptions techniques des bateaux de la navigation intérieure⁽¹⁾
- c) Connaissance élémentaire des principaux éléments de la structure des bateaux
- d) Connaissance théorique des règles de stabilité et concernant la flottabilité ainsi que leur application pratique, notamment la navigabilité
- e) Prescriptions supplémentaires, notamment équipement supplémentaire, sur les voies navigables maritimes

4. *Machines du bateau*

- a) Connaissance élémentaire de la construction et du fonctionnement des machines afin d'assurer leur bonne marche
- b) Commande et contrôle du fonctionnement des machines principales et auxiliaires, conduite à tenir en cas de panne

5. *Chargement et déchargement*

- a) Utilisation des échelles de tirant d'eau
- b) Détermination de la capacité de chargement à l'aide du certificat de jaugeage
- c) Opérations de chargement et de déchargement, arrimage de la cargaison (plan d'arrimage)

⁽¹⁾ JO n° L 301 du 28. 10. 1982, p. 1.

6. *Conduite en cas de circonstances particulières*

- a) Principes fondamentaux de la prévention des accidents
- b) Mesures à prendre en cas d'avarie, d'abordage et d'échouage, y compris le colmatage des brèches
- c) Utilisation d'outils et de matériel de sauvetage
- d) Premiers secours en cas d'accident
- e) Prévention des incendies et utilisation des installations et des dispositifs de lutte contre l'incendie
- f) Prévention de la pollution des voies d'eau
- g) Conditions particulières du sauvetage de personnes, du bateau et de la cargaison sur les voies navigables maritimes, survie en mer

PARTIE 2: CERTIFICAT DE GROUPE B

1. *Navigation*

- a) Connaissance exacte des règles de route sur les voies d'eau intérieures, notamment du CEVNI, y compris la signalisation et le balisage des voies navigables
- b) Connaissance des caractéristiques générales des principales voies d'eau intérieures du point de vue géographique, hydrologique, météorologique et morphologique
- c) Détermination de la route, imprimés et publications nautiques, systèmes de balisage

2. *Manœuvre et conduite du bateau*

- a) Gouverne du bateau, compte tenu de l'influence du vent, du courant, du remous et du tirant d'eau en vue d'une flottabilité et d'une stabilité suffisantes
- b) Rôle et fonctionnement du gouvernail et de l'hélice
- c) Manœuvre d'ancrage et d'amarrage dans toutes les conditions
- d) Manœuvres dans l'écluse et dans les ports, manœuvres en cas de rencontre et de dépassement

3. *Construction et stabilité du bateau*

- a) Connaissance des principes fondamentaux de la construction des bateaux, en relation surtout avec la sécurité des passagers, de l'équipage et du bateau
- b) Connaissance élémentaire de la directive 82/714/CEE du Conseil, du 4 octobre 1982, établissant les prescriptions techniques des bateaux de la navigation intérieure
- c) Connaissance élémentaire des principaux éléments de la structure des bateaux
- d) Connaissance théorique des règles de stabilité et concernant la flottabilité ainsi que leur application pratique

4. *Machines du bateau*

- a) Connaissance élémentaire de la construction et du fonctionnement des machines afin d'assurer leur bonne marche
- b) Commande et contrôle du fonctionnement des machines principales et auxiliaires, conduite à tenir en cas de panne

5. *Chargement et déchargement*

- a) Utilisation des échelles de tirant d'eau
- b) Détermination de la capacité de chargement à l'aide du certificat de jaugeage
- c) Opérations de chargement et de déchargement, arrimage de la cargaison (plan d'arrimage)

6. *Conduite en cas de circonstances particulières*
 - a) Principes fondamentaux de la prévention des accidents
 - b) Mesures à prendre en cas d'avarie, d'abordage et d'échouage, y compris le colmatage des brèches
 - c) Utilisation d'outils et de matériel de sauvetage
 - d) Premiers secours en cas d'accident
 - e) Prévention des incendies et utilisation des installations et des dispositifs de lutte contre l'incendie
 - f) Prévention de la pollution des voies d'eau

CHAPITRE B

Matières complémentaires obligatoires pour la conduite du bateau au radar

- a) Connaissance de la théorie du radar: généralités sur les ondes radioélectriques et principes de fonctionnement du radar
- b) Aptitude à utiliser l'appareil radar, interprétation de l'image radar, analyse des informations fournies par l'appareil et connaissance des limites des informations fournies par le radar
- c) Utilisation de l'indicateur de vitesse de giration
- d) Connaissance des règles du CEVNI concernant la navigation au radar

CHAPITRE C

Matières complémentaires obligatoires pour le transport de passagers

1. Connaissances sommaires des prescriptions techniques concernant: la stabilité des bateaux à passagers en cas d'avarie, le compartimentage étanche, le plan du plus grand enfoncement
 2. Premiers secours en cas d'accidents
 3. Prévention des incendies et dispositifs de lutte contre l'incendie
 4. Utilisation des moyens et du matériel de sauvetage
 5. Mesures à prendre pour la protection des passagers en général, et notamment en cas d'évacuation, d'avarie, d'abordage, d'échouage, d'incendie, d'explosion et autres situations de panique
 6. Connaissance des consignes de sécurité (issues de secours, passerelle, utilisation du gouvernail de secours)
-

DIRECTIVE 96/51/CE DU CONSEIL

du 23 juillet 1996

modifiant la directive 70/524/CEE concernant les additifs dans l'alimentation des animaux

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 43,

vu la proposition de la Commission⁽¹⁾,vu l'avis du Parlement européen⁽²⁾,vu l'avis du Comité économique et social⁽³⁾,

pour autant que ces additifs soient conformes aux données des dossiers sur la base desquels ils ont été autorisés;

- (1) considérant que, lors de l'application de la directive 70/524/CEE du Conseil, du 23 novembre 1970, concernant les additifs dans l'alimentation des animaux⁽⁴⁾, il est apparu que certains concepts fondamentaux devaient être revus pour tenir compte de la nécessité d'assurer au mieux la protection de la santé animale, de la santé humaine et de l'environnement;
- (2) considérant que l'expérience acquise a démontré que la réglementation actuelle concernant l'utilisation des additifs dans l'alimentation animale ne donnait pas toutes les garanties de sécurité nécessaires, notamment en raison de la circulation dans la Communauté de mauvaises copies d'additifs zootecniques; qu'il est dès lors indispensable de lier l'autorisation de tels additifs au responsable de la mise en circulation de l'additif ayant fait l'objet de l'autorisation communautaire;
- (3) considérant qu'il y a lieu de distinguer les additifs utilisés communément et sans risque particulier pour la fabrication des aliments des animaux, des additifs de haute technologie répondant à une composition très précise et qui, de ce fait, doivent faire l'objet d'une autorisation de mise en circulation liée au responsable afin d'éviter des copies plus ou moins conformes et dès lors plus ou moins sûres;
- (4) considérant qu'il convient d'établir sous forme d'une annexe à la directive 70/524/CEE, d'une part la liste des additifs dont l'autorisation de mise en circulation est accordée à des responsables qui seuls sont autorisés à mettre en circulation les additifs en cause, d'autre part la liste des autres additifs qui peuvent être mis en circulation par toute personne pour autant que ces additifs soient conformes aux données des dossiers sur la base desquels ils ont été autorisés;
- (5) considérant que, pour faciliter l'application de la directive 70/524/CEE, il convient de compléter la liste des définitions et de modifier certaines d'entre elles; qu'il y a lieu de préciser notamment la notion d'additifs afin de prendre en compte également l'influence qu'ils peuvent avoir sur les matières premières pour aliments des animaux, les produits animaux, le bien-être des animaux ou l'environnement; qu'il convient d'exclure les auxiliaires technologiques du champ d'application de la directive 70/524/CEE dans la mesure où ces substances sont utilisées lors de la transformation de matières premières ou d'aliments pour animaux et où ils n'exercent plus aucun effet dans le produit fini;
- (6) considérant que les micro-organismes autorisés en tant que tels dans le groupe «0» et visant à améliorer la production animale et notamment à influencer la flore gastro-intestinale doivent former des colonies;
- (7) considérant que, dans le cas où notamment des vitamines, des oligo-éléments ou des matières colorantes sont présents à l'état naturel dans certaines matières premières, ils ne doivent pas être considérés comme additifs à moins qu'il ne s'agisse de produits spécialement enrichis avec une telle substance correspondant à un additif et qui de ce fait ne peuvent être considérés comme des matières premières contenant naturellement les substances en cause;
- (8) considérant que les prémélanges visés par la présente directive ne peuvent, en aucun cas, être considérés comme des préparations relevant de la définition donnée à l'additif;
- (9) considérant que l'expérience a démontré que l'autorisation des additifs par voie de directive était source de retards importants; que ces retards dans la transposition des directives pouvaient créer des distorsions de concurrence et provoquer même des entraves aux échanges; que, pour remédier à cette situation, il apparaît utile d'autoriser les additifs par voie de règlement;
- (10) considérant que des redevances peuvent être perçues pour l'examen des dossiers par l'État membre rapporteur; qu'il convient d'harmoniser les niveaux de ces redevances afin d'éviter des distorsions de concurrence; que cette harmonisation s'inscrira

(1) JO n° C 218 du 12. 8. 1993, p. 1.

(2) JO n° C 128 du 9. 5. 1994, p. 97.

(3) JO n° C 52 du 19. 2. 1994, p. 18.

(4) JO n° L 270 du 14. 12. 1970, p. 1. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 96/25/CE (JO n° L 125 du 23. 5. 1996, p. 35).

- dans le cadre général de la future réglementation communautaire concernant les redevances ou taxes à percevoir dans le domaine de l'alimentation animale; qu'il y aura lieu alors d'examiner si les niveaux des redevances à percevoir ne devraient pas varier selon le type d'autorisation demandé ou selon le groupe d'additifs concerné; qu'il serait équitable de percevoir des redevances plus élevées, par exemple pour l'examen des dossiers concernant les facteurs de croissance, que pour celui des dossiers concernant les vitamines; qu'il serait approprié de ne percevoir aucune redevance pour l'examen des dossiers concernant des additifs technologiques très simples; que la redevance doit être acquittée à l'État membre rapporteur au moment du dépôt du dossier;
- (11) considérant que, jusqu'au moment où le Conseil aura arrêté des dispositions législatives au sujet des redevances, il convient de donner à l'État membre rapporteur la possibilité d'arrêter des dispositions en la matière ou de maintenir les dispositions législatives qu'il a prises dans ce domaine;
- (12) considérant que l'instauration de redevances doit avoir pour contrepartie la garantie qu'il soit statué sur la demande d'autorisation de mise en circulation d'un additif dans des délais déterminés;
- (13) considérant que certains additifs des aliments pour animaux peuvent atteindre la chaîne alimentaire humaine; qu'il est nécessaire que le comité scientifique de l'alimentation animale puisse collaborer avec le comité scientifique de l'alimentation humaine en ce qui concerne ces matières qui peuvent avoir une incidence sur la santé du consommateur;
- (14) considérant que la recherche de nouveaux additifs appartenant au groupe des substances dont l'autorisation est liée à des responsables de la mise en circulation nécessite des investissements coûteux; qu'il convient donc de protéger durant une période fixée à dix années les données scientifiques ou informations contenues dans le dossier sur la base duquel la première autorisation a été accordée; qu'il y a lieu de protéger également les nouvelles données fournies en vue du renouvellement ou de la modification des conditions de l'autorisation initiale pour une durée moins longue qui est fixée à cinq années; que, durant ces périodes de protection, tout nouveau demandeur d'autorisation est tenu de fournir un dossier établi conformément aux dispositions de la directive 87/153/CEE du Conseil, du 16 février 1987, portant fixation de lignes directrices pour l'évaluation des additifs dans l'alimentation des animaux⁽¹⁾ à moins qu'un accord ne soit intervenu entre les parties intéressées pour partager l'utilisation des données; que, dans la mesure où il existe plusieurs bénéficiaires d'une autorisation donnée pour un même additif, ceux-ci doivent répondre individuellement ou ensemble à toute demande d'information scientifique de la Commission sous peine de perdre le bénéfice de l'autorisation;
- (15) considérant que, dans le but de mettre fin aux disparités entre États membres liées au système d'admission sur leur territoire des additifs inscrits à l'annexe II, il convient d'étendre l'autorisation provisoire des additifs répondant à un minimum de conditions à l'ensemble de la Communauté; que ces autorisations deviennent définitives pour certains additifs ou sont valables pour une période de dix ans pour d'autres additifs, lorsque toutes les conditions d'autorisation sont remplies, ceci intervenant au plus tard lors de l'expiration de la période de l'autorisation provisoire;
- (16) considérant que, pour les demandes d'autorisation concernant des additifs visés à l'article 2 points aaa) et aaaa) soumises avant le 1^{er} avril 1998 et pour lesquelles une autorisation provisoire est donnée avant le 1^{er} octobre 1999, les États membres peuvent admettre sur leur territoire national la mise en circulation et l'emploi de l'additif pour une période ne pouvant excéder cinq ans à compter de la date de l'adoption du règlement d'autorisation;
- (17) considérant que, pour les demandes d'autorisation concernant des additifs visés à l'article 2 points aaa) et aaaa) soumises à partir du 1^{er} avril 1998 et pour lesquelles une autorisation provisoire est donnée avant le 1^{er} octobre 1999, les États membres peuvent admettre sur leur territoire national la mise en circulation et l'emploi de l'additif pour une période ne pouvant excéder cinq ans à compter de la date de l'adoption du règlement d'autorisation;
- (18) considérant que la mise en place d'un régime transitoire s'avère indispensable pour passer de l'ancien système d'autorisation au nouveau; qu'il est en conséquence impératif d'avancer la date d'entrée en vigueur des dispositions y relatives;
- (19) considérant qu'il convient de prendre en compte l'évolution des techniques d'utilisation des additifs; que, dès lors, il y a lieu de prévoir, dans certains cas, la possibilité d'administrer sous certaines conditions les additifs d'une autre manière que par l'incorporation aux aliments des animaux;
- (20) considérant que, dans l'état actuel des connaissances scientifiques et techniques et compte tenu des moyens de contrôle, il convient de ne pas autoriser l'utilisation des antibiotiques, des coccidiostatiques et d'autres substances médicamenteuses et des facteurs de croissance selon un mode d'administration autre que l'incorporation aux aliments pour animaux;
- (21) considérant que la monographie des additifs zootecniques ne devrait plus être publiée; qu'il est en

(¹) JO n° L 64 du 7. 3. 1987, p. 19. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 95/11/CE de la Commission (JO n° L 106 du 11. 5. 1995, p. 23).

contrepartie impératif de rendre publique une fiche signalétique des additifs en question en vue de faciliter leur identification lors des contrôles;

- (22) considérant que, pour permettre aux autorités nationales d'effectuer leurs contrôles, il convient de mettre à leur disposition un échantillon standard;
- (23) considérant que le mélange d'additifs appartenant respectivement aux groupes des antibiotiques, des cocciostatiques et autres substances médicamenteuses, des facteurs de croissance avec des micro-organismes est interdit à moins que, dans l'autorisation spécifique du micro-organisme, un tel mélange ne soit admis;
- (24) considérant que, en raison de la suppression des annexes I et II, il convient, dans un souci de clarté et de transparence, de publier chaque année d'une part, la liste des responsables de la mise en circulation des additifs visés à l'article 2 point aaa) et la liste des producteurs qui ont reçu d'un bénéficiaire d'autorisation un droit pour la fabrication des additifs et d'autre part, la liste de tous les additifs autorisés,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

La directive 70/524/CEE est modifiée comme suit.

- 1) L'article 1^{er} est remplacé par le texte suivant:

«CHAMP D'APPLICATION

Article premier

1. La présente directive concerne les additifs dans l'alimentation des animaux.
2. La présente directive ne s'applique pas aux auxiliaires technologiques utilisés volontairement comme substances dans la transformation de matières premières pour aliments pour animaux ou d'aliments pour animaux pour répondre à un certain objectif technologique pendant le traitement ou la transformation et pouvant avoir pour résultat la présence non intentionnelle de résidus techniquement inévitables de ces substances ou de leurs dérivés dans le produit fini et à condition que ces résidus ne présentent pas de risque sanitaire et n'aient pas d'effets technologiques sur le produit fini.
3. Pour autant qu'il ne s'agisse pas de produits spécialement enrichis avec des substances correspondant à un additif, ne sont pas considérées comme additifs les substances présentes à l'état naturel dans des matières premières entrant dans la composition normale des aliments pour animaux et correspondant à une substance admise par la présente directive.»

- 2) Entre les articles 1^{er} et 2 est inséré le titre suivant:

«DÉFINITIONS»

- 3) L'article 2 est modifié comme suit:

- i) le point a) est remplacé par les points suivants:

«a) "additifs": les substances ou les préparations qui sont utilisées dans l'alimentation animale afin:

— d'influencer favorablement les caractéristiques des matières premières pour aliments des animaux ou des aliments composés pour animaux ou des produits animaux

ou

— de satisfaire des besoins nutritionnels des animaux ou d'améliorer la production animale notamment en influençant la flore gastro-intestinale ou la digestibilité des aliments pour animaux

ou

— d'apporter dans l'alimentation des éléments favorables pour atteindre des objectifs nutritionnels particuliers, ou pour répondre aux besoins nutritionnels spécifiques momentanés des animaux

ou

— de prévenir ou de réduire les nuisances provoquées par les déjections animales ou d'améliorer l'environnement des animaux;

aa) "micro-organismes": les micro-organismes formant des colonies;

aaa) additifs faisant l'objet d'une autorisation liée au responsable de la mise en circulation: les additifs visés à l'annexe C partie I;

aaaa) autres additifs: les additifs ne faisant pas l'objet d'une autorisation liée au responsable de la mise en circulation qui sont visés à l'annexe C partie II;»

- ii) le point f) est remplacé par le texte suivant:

«f) "matières premières pour aliments des animaux": les différents produits d'origine végétale ou animale à l'état naturel, frais ou conservés et les dérivés de leur transformation industrielle, ainsi que les substances organiques ou inorganiques comprenant ou non des additifs, qui sont destinés à être utilisés pour l'alimentation des animaux par voie orale, soit directement tels quels, soit après transformation pour la préparation d'aliments composés pour animaux ou en tant que support des prémélanges;»

iii) les points k) et l) suivants sont ajoutés:

- «k) "mise en circulation" ou "circulation": la détention de produits en vue de leur vente, y compris l'offre, ou de toute autre forme de transfert, gratuit ou non, à des tiers ainsi que la vente et les autres formes de transfert elles-mêmes;
- l) "responsable de la mise en circulation": la personne physique ou morale qui assume la responsabilité de la conformité de l'additif ayant fait l'objet de l'autorisation communautaire et de sa mise en circulation.»

4) Les articles 3 à 9 sont remplacés par le texte suivant:

«PROCÉDURE D'AUTORISATION DES ADDITIFS

Article 3

Les États membres prescrivent qu'aucun additif ne peut être mis en circulation sans qu'une autorisation communautaire n'ait été délivrée. Cette autorisation est accordée par voie de règlement de la Commission conformément à la procédure visée à l'article 4.

Article 3 A

L'autorisation communautaire d'un additif est accordée pour autant:

- a) que, utilisé dans l'alimentation des animaux, il ait un des effets visés à l'article 2 point a);
- b) que, compte tenu des conditions d'emploi, il n'ait pas d'influence défavorable sur la santé humaine ou animale ou sur l'environnement, et qu'il ne porte pas préjudice au consommateur en altérant les caractéristiques des produits animaux;
- c) qu'il soit contrôlable:
 - en tant qu'additif même,
 - dans les prémélanges,
 - dans les aliments ou, le cas échéant, dans les matières premières pour aliments des animaux;
- d) que, compte tenu de la teneur admise, un traitement ou une prévention des maladies animales soit exclu; cette condition ne s'applique pas aux additifs du type de ceux appartenant au groupe des coccidiostatiques et autres substances médicamenteuses;
- e) que, pour des raisons sérieuses concernant la santé humaine ou animale, il ne doive pas être réservé à l'usage médical ou vétérinaire.

Article 4

1. Pour l'obtention de l'autorisation communautaire d'une substance ou d'une préparation en tant qu'additif ou, dans le cas d'un additif déjà admis, d'un nouvel usage, le demandeur de l'autorisation choisit un État membre pour rapporter, lors de la procédure d'examen, le dossier qu'il a établi conformément aux dispositions de la directive 87/153/CEE du Conseil, du 16 février 1987, portant fixation des lignes directrices pour l'évaluation des additifs dans l'alimentation des animaux(*). Dans le cas où le demandeur est établi dans un pays tiers, il doit disposer d'un représentant dans la Communauté.

2. L'État membre rapporteur vérifie:

- a) que le dossier est établi conformément aux dispositions de la directive 87/153/CEE;
- b) que la substance ou la préparation, selon les données fournies, paraît répondre aux conditions prévues à l'article 3 A.

3. Le demandeur de l'autorisation communautaire transmet à la Commission, par l'intermédiaire de l'État membre rapporteur, une demande accompagnée du dossier, avec copie aux autres États membres, qui en accusent réception dans les plus brefs délais. Cette transmission se fait au plus tard un an après la date de dépôt du dossier du demandeur dans l'État membre rapporteur, sauf refus ou ajournement. L'État membre rapporteur informe le demandeur, les autres États membres et la Commission des motifs qui ont justifié le refus ou l'ajournement du dossier.

4. Les États membres disposent d'un délai de soixante jours à compter de la date à laquelle le dossier leur a été transmis, pour vérifier que le dossier est établi conformément aux dispositions de la directive 87/153/CEE et, le cas échéant, pour faire parvenir à la Commission et aux autres États membres, leurs observations par écrit.

Si, à l'expiration du délai visé au premier alinéa, aucune objection n'est formulée, le représentant de la Commission dispose d'un délai de trente jours pour inscrire la demande d'autorisation à l'ordre du jour du comité permanent des aliments des animaux.

5. Si, après consultation du comité permanent des aliments des animaux, il est jugé que les modalités de présentation du dossier n'ont pas été respectées, un représentant de la Commission en informe le demandeur de l'autorisation communautaire ainsi que l'État membre rapporteur; le cas échéant, une nouvelle demande doit être introduite conformément aux paragraphes 1, 2 et 3.

6. La Commission veille à ce qu'il soit statué, conformément à la procédure prévue à l'article 23, sur la demande d'autorisation communautaire dans un délai de 320 jours suivant l'inscription de celle-ci à l'ordre du jour du comité permanent des aliments

des animaux, conformément au paragraphe 4 deuxième alinéa. Toutefois, ce délai est interrompu en cas de demande d'informations complémentaires d'un État membre dans le cadre du comité permanent des aliments des animaux ou en cas de demande du comité scientifique de l'alimentation animale.

Dans la mesure où la demande d'autorisation communautaire d'un additif est rejetée ou fait l'objet d'un ajournement, un représentant de la Commission informe le demandeur de l'autorisation ainsi que l'État membre rapporteur des raisons ayant motivé le rejet ou l'ajournement.

(*) JO n° L 64 du 7. 3. 1987, p. 19. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 95/11/CE de la Commission (JO n° L 106 du 11. 5. 1995, p. 23).

Article 5

Selon la procédure prévue à l'article 23, sont arrêtées les modifications à apporter à la directive 87/153/CEE:

- en raison de l'évolution des connaissances scientifiques et techniques
- et
- compte tenu des dispositions prévues à l'article 9 B paragraphe 1, à l'article 9 C paragraphe 3, à l'article 9 O et à l'article 9 Q paragraphe 5.

Article 6

1. Une redevance peut être perçue, selon les groupes d'additifs et selon la nature de l'autorisation communautaire demandée, par l'État membre rapporteur pour l'examen des dossiers découlant des obligations prévues à l'article 4 paragraphe 2, à l'article 9 B paragraphe 1, à l'article 9 C paragraphe 3 et à l'article 9 G paragraphe 4. Cette redevance doit être acquittée au moment du dépôt du dossier.

2. Le Conseil, statuant à la majorité qualifiée sur proposition de la Commission, arrête avant le 1^{er} octobre 1999, le niveau de la redevance mentionnée au paragraphe 1.

Article 7

1. Les États membres et la Commission veillent à ce que les informations dont la diffusion pourrait porter atteinte aux droits de propriété industrielle et commerciale soient tenues confidentielles.

2. La confidentialité ne s'applique pas:

- aux dénominations et à la composition de l'additif,
- aux propriétés physico-chimiques et biologiques de l'additif,
- à l'interprétation des données pharmacologiques, toxicologiques et écotoxicologiques de l'additif,

- aux méthodes d'analyse pour le contrôle de l'additif lui-même, de l'additif dans les prémélanges, dans les aliments et, le cas échéant, dans les matières premières,
- aux méthodes de contrôle des résidus de l'additif ou de ses métabolites dans les produits animaux.

Article 7 A

Lorsqu'un additif consiste en ou contient des organismes génétiquement modifiés au sens de l'article 2 paragraphes 1 et 2 de la directive 90/220/CEE du Conseil, du 23 avril 1990, relative à la dissémination volontaire d'organismes génétiquement modifiés dans l'environnement(*), une évaluation spécifique des risques pour l'environnement analogue à celle prévue par ladite directive est effectuée; à cet effet, les documents suivants figurent dans le dossier à présenter conformément à l'article 4 B de la présente directive pour garantir le respect des principes prévus à l'article 3 A:

- une copie de tout (tous) consentement(s) écrit(s) des autorités compétentes concernant la dissémination volontaire des organismes génétiquement modifiés dans l'environnement, à des fins de recherche et de développement, conformément à l'article 6 paragraphe 4 de la directive 90/220/CEE, ainsi que les résultats de la (des) dissémination(s), compte tenu du risque éventuel pour la santé humaine et l'environnement,
- le dossier technique complet fournissant les informations exigibles selon les annexes II et III de la directive 90/220/CEE, ainsi que l'évaluation du risque environnemental résultant de ces informations; les résultats de toute étude effectuée à des fins de recherche ou de développement.

Les articles 11 à 18 de la directive 90/220/CEE ne sont pas applicables aux additifs consistant en ou contenant des organismes génétiquement modifiés.

(*) JO n° L 117 du 8. 5. 1990, p. 15. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 94/15/CE (JO n° L 103 du 22. 4. 1994, p. 20).

Article 8

1. Le comité scientifique de l'alimentation animale institué par la décision 76/791/CEE de la Commission(*) est, à la demande de la Commission, chargé de l'assister pour toute question scientifique relative aux additifs utilisés dans l'alimentation des animaux.

2. Sur demande de la Commission, l'État membre rapporteur veille à ce que tout ou partie du dossier visé à l'article 4 soit transmis officiellement aux membres du comité prévu au paragraphe 1.

(*) JO n° L 279 du 9. 10. 1976, p. 35. Décision modifiée par la décision 86/105/CEE (JO n° L 93 du 8. 4. 1986, p. 14).

RÉGIME APPLICABLE AUX AUTORISATIONS D'ADDITIFS LIÉS À UN RESPONSABLE DE LA MISE EN CIRCULATION**Autorisation accordée pour dix ans***Article 9*

Les additifs visés à l'article 2 point aaa) qui répondent aux conditions prévues à l'article 3 A sont autorisés et inscrits au chapitre I^{er} de la liste visée à l'article 9 T point b).

Autorisation provisoire pour quatre ans au maximum*Article 9 A*

1. En ce qui concerne les additifs visés à l'article 2 point aaa), une autorisation provisoire peut être donnée au niveau communautaire pour l'installation d'un nouvel additif ou d'un nouvel usage dans le cas où l'additif est déjà autorisé, pour autant que les conditions prévues à l'article 3 A points b), c), d) et e) sont remplies et que l'on est en droit de supposer, compte tenu des résultats disponibles, que la condition énoncée au point a) dudit article est également remplie. Ces additifs sont inscrits au chapitre II de la liste visée à l'article 9 T point b).

2. L'autorisation provisoire visée au paragraphe 1 ne doit pas excéder quatre ans à compter de sa prise d'effet.

Renouvellement de l'autorisation après dix ans*Article 9 B*

1. L'autorisation communautaire des additifs visés à l'article 2 point aaa) est valable pour dix ans à compter de la date de la prise d'effet de l'autorisation définitive et peut être renouvelée par périodes de dix ans. Dans le cas d'un renouvellement, le titulaire de l'autorisation adresse à la Commission, par l'intermédiaire de l'État membre rapporteur, une demande accompagnée d'un dossier conforme aux dispositions à prévoir pour le renouvellement des autorisations des additifs dans le cadre de la directive 87/153/CEE. Cette demande et le dossier sont transmis un an au moins avant la date d'expiration de l'autorisation à la Commission qui en accuse réception dans les plus brefs délais. Une copie de la demande de renouvellement accompagnée du dossier est transmise officiellement par le titulaire de l'autorisation, par l'intermédiaire de l'État membre rapporteur, aux autres États membres qui en accusent réception dans les plus brefs délais.

2. Les dispositions de l'article 3 deuxième phrase, des articles 3 A, 4, 7 et 7 A s'appliquent par analogie aux demandes de renouvellement.

3. Dans la mesure où, pour des raisons qui ne sont pas imputables au titulaire de l'autorisation, il ne peut être statué sur la demande du renouvellement avant la date à laquelle l'autorisation expire, la durée d'autorisation de l'additif est prolongée automatiquement jusqu'au moment où la Commission statue.

PROTECTION DES DONNÉES*Article 9 C*

1. En ce qui concerne les additifs visés à l'article 2 point aaa), les données scientifiques et les informations contenues dans le dossier initial présenté en vue de la première autorisation ne peuvent être utilisées au profit d'autres demandeurs pendant une période de dix ans:

a) à compter de la date de la prise d'effet de la première autorisation, par voie de règlement, des additifs visés à l'article 9 G paragraphe 1, à l'article 9 H paragraphe 1 et à l'article 9 I paragraphe 1;

b) pour les autres additifs, à compter de la date de la prise d'effet de la première autorisation par voie de règlement, ou à compter du 1^{er} octobre 1999 si cette date de prise d'effet est antérieure,

sauf si le demandeur a convenu avec le titulaire de l'autorisation que ces données et informations peuvent être utilisées.

Toutefois, pendant cette période, des autorisations de mise en circulation peuvent être accordées à des personnes autres que le responsable de la première mise en circulation de l'additif pour autant que les conditions des articles 3 A et 4 soient remplies.

2. Dans la mesure où des données complémentaires sont fournies pour un additif ayant fait l'objet d'une autorisation provisoire conformément à l'article 9 A en vue de son autorisation conformément à l'article 3 A, celles-ci sont considérées comme faisant partie intégrante du dossier initial et, dès lors, la protection de ces données prend fin en même temps que celle des données du dossier initial.

3. À l'expiration du délai de dix ans visé au paragraphe 1, les résultats de tout ou partie de l'évaluation faite sur la base des données scientifiques et des informations contenues dans le dossier ayant donné lieu à l'autorisation de l'additif peuvent être utilisés par la Commission ou par un État membre au profit d'un autre demandeur d'autorisation de mise en circulation d'un additif déjà autorisé.

Dans ce cas, une demande accompagnée d'un dossier conforme aux dispositions à prévoir à cet effet dans la directive 87/153/CEE est adressée par le nouveau demandeur, par l'intermédiaire d'un État membre rapporteur, à la Commission qui en accuse réception dans les plus brefs délais. Une copie de la demande accompagnée du dossier est transmise officiellement

par le nouveau demandeur, par l'intermédiaire d'un État membre rapporteur, aux autres États membres qui en accusent réception dans les plus brefs délais.

Les dispositions de l'article 3 deuxième phrase, des articles 3 A, 4, 7 et 7 A s'appliquent par analogie.

4. Les dispositions du paragraphe 3 sont également applicables pour l'utilisation des données d'un dossier concernant un additif ayant fait l'objet d'un retrait d'autorisation sur demande du titulaire de cette autorisation.

5. Les données scientifiques et informations supplémentaires nécessaires pour modifier les conditions d'inscription de l'additif, pour assurer le renouvellement de l'autorisation conformément à l'article 9 B paragraphe 1 ou toute nouvelle donnée scientifique ou information fournie au cours de la période d'autorisation de l'additif ne doivent pas être utilisées par la Commission par un État membre au profit d'un autre demandeur pendant une période de cinq ans à compter de la date de prise d'effet de l'autorisation d'un nouvel usage, du renouvellement ou du dépôt des nouvelles données scientifiques ou informations.

Au cas où la période de protection de données accordée pour une modification des conditions d'inscription d'un additif expire avant la fin de la période prévue au paragraphe 1, la période de cinq ans est prolongée de manière à ce que la fin des deux périodes coïncide.

6. Sans préjudice des dispositions du paragraphe 1, le demandeur d'une autorisation pour un additif visé à l'article 2 point aaa) doit, avant d'entreprendre des essais toxicologiques portant sur des vertébrés, vérifier si son produit ou sa substance active ne fait pas déjà l'objet d'une autorisation. Si nécessaire, il s'informe auprès des autorités compétentes d'un État membre s'il s'agit du même produit ou de la même substance active que celui ou celle qui a déjà été autorisé.

Dans la mesure où il s'agit d'un produit ou d'une substance active déjà autorisés, le demandeur et le ou les titulaires d'autorisations antérieures prennent toutes les dispositions nécessaires pour arriver à un accord sur l'utilisation partagée des informations, de façon à éviter une répétition des essais toxicologiques portant sur des vertébrés.

Si néanmoins le demandeur et le ou les détenteurs d'autorisations antérieures du même produit ne parviennent pas à un accord sur le partage des informations, les États membres peuvent prendre des mesures nationales obligeant le demandeur et le ou les détenteurs d'autorisations antérieures établis sur leur territoire à partager les informations, de façon à éviter une répétition des essais toxicologiques effectués sur leur territoire, portant sur des vertébrés, et fixer les conditions pour l'utilisation des informations en veillant à un équilibre raisonnable entre les intérêts des parties concernées.

RÉGIME APPLICABLE À L'AUTORISATION DES AUTRES ADDITIFS

Autorisation sans limitation dans le temps

Article 9 D

1. Les additifs visés à l'article 2 point aaaa) qui répondent aux conditions prévues à l'article 3 A sont autorisés et inscrits au chapitre III de la liste visée à l'article 9 T point b).

2. Les additifs visés à l'article 2 point aaaa), inscrits à l'annexe I avant le 1^{er} avril 1998, sont autorisés et inscrits au chapitre III de la liste visée à l'article 9 T point b).

Autorisation provisoire pour quatre ou cinq ans au maximum

Article 9 E

1. En ce qui concerne les additifs visés à l'article 2 point aaaa), une autorisation provisoire peut être donnée au niveau communautaire pour l'utilisation d'un nouvel additif ou d'un nouvel usage dans le cas où cet additif est déjà autorisé, pour autant que les conditions prévues à l'article 3 A points b), c), d) et e) sont remplies et que l'on est en droit de supposer que la condition énoncée audit article 3 A point a) est également remplie. Ces additifs sont inscrits au chapitre IV de la liste visée à l'article 9 T point b).

2. L'autorisation provisoire visée au paragraphe 1 ne doit pas excéder quatre ans, à compter de sa prise d'effet.

3. Les additifs visés à l'article 2 point aaaa), inscrits à l'annexe II avant le 1^{er} avril 1998, peuvent continuer à faire l'objet d'autorisations provisoires nationales; ils sont inscrits au chapitre IV de la liste visée à l'article 9 T point b). La durée d'autorisation provisoire de ces additifs ne peut excéder cinq ans compte tenu de la période d'inscription à l'annexe II.

RÉGIME TRANSITOIRE APPLICABLE AUX AUTORISATIONS D'ADDITIFS LIÉS À UN RESPONSABLE DE LA MISE EN CIRCULATION

Article 9 F

Par dérogation à l'article 3, les États membres admettent la mise en circulation des additifs inscrits à l'annexe B.

Additifs inscrits à l'annexe I avant le 1^{er} janvier 1988

Article 9 G

1. Les additifs visés à l'article 2 point aaa), inscrits à l'annexe I avant le 1^{er} janvier 1988, sont autorisés provisoirement à partir du 1^{er} avril 1998 et transférés à l'annexe B chapitre I^{er}, en vue de leur réévaluation en tant qu'additifs liés à un responsable de la mise en circulation.

2. En vue de leur réévaluation, les additifs visés au paragraphe 1 doivent faire l'objet — avant le 1^{er} octobre 1998 — d'une nouvelle demande d'autorisation; cette demande accompagnée de la monographie et de la fiche signalétique prévues respectivement à l'article 9 N et à l'article 9 O est adressée par le responsable du dossier à la base de l'ancienne autorisation ou par son (ses) ayant(s) droit, par l'intermédiaire de l'État membre rapporteur, à la Commission avec copie aux États membres, qui en accusent réception.

3. Selon la procédure prévue à l'article 23, l'autorisation provisoire de l'additif est retirée par voie de règlement et son inscription à l'annexe B chapitre I^{er} est supprimée, avant le 1^{er} octobre 1999:

- a) si les documents requis au paragraphe 2 n'ont pas été transmis dans le délai fixé
ou
- b) si, après vérification des documents, il est établi que la monographie ou la fiche signalétique ne sont pas conformes aux données du dossier à partir duquel l'autorisation initiale a été accordée.

4. Les États membres veillent à ce que le responsable de la mise en circulation d'un additif visé au paragraphe 1 soumette, conformément aux modalités prévues à l'article 4 et au plus tard le 30 septembre 2000, le dossier prévu à l'article 4 en vue d'une réévaluation. Dans le cas contraire, l'autorisation de l'additif en question est retirée par voie de règlement selon la procédure prévue à l'article 23 et son inscription à l'annexe B chapitre I^{er} est supprimée.

5. La Commission prend toutes les dispositions utiles afin que la réévaluation des dossiers visés au paragraphe 4 soit achevée, au plus tard, trois ans après la date de dépôt du dossier.

Selon la procédure prévue à l'article 23, les autorisations des additifs visés au paragraphe 1:

- a) sont retirées et les inscriptions à l'annexe B chapitre I^{er} sont supprimées par voie de règlement
ou
- b) sont remplacées par des autorisations liées au responsable de leur mise en circulation pour une période de dix ans par voie de règlement prenant effet le 1^{er} octobre 2003 au plus tard et les additifs sont inscrits au chapitre I^{er} de la liste visée à l'article 9 T point b).

6. Les dispositions prévues à l'article 9 B paragraphe 3 s'appliquent par analogie.

Additifs inscrits à l'annexe I après le 31 décembre 1987

Article 9 H

1. Les additifs visés à l'article 2 point aaa), inscrits à l'annexe I après le 31 décembre 1987, sont autorisés provisoirement à partir du 1^{er} avril 1998 et

transférés à l'annexe B chapitre II en vue de leur autorisation pour une période de dix ans en tant qu'additifs liés à un responsable de la mise en circulation conformément aux dispositions des paragraphes 2 et 3.

2. Les additifs visés au paragraphe 1 doivent faire l'objet — avant le 1^{er} octobre 1998 — d'une nouvelle demande d'autorisation; cette demande accompagnée de la monographie et de la fiche signalétique prévues respectivement à l'article 9 N et à l'article 9 O est adressée par le responsable du dossier à la base de l'ancienne autorisation ou son (ses) ayant(s) droit, par l'intermédiaire de l'État membre rapporteur, à la Commission avec copie aux autres États membres, qui en accusent réception.

3. Selon la procédure prévue à l'article 23, les autorisations provisoires des additifs visés au paragraphe 1:

- a) sont retirées et les inscriptions à l'annexe B chapitre II sont supprimées par voie de règlement, si les documents requis au paragraphe 2 n'ont pas été transmis dans le délai fixé, ou si, après vérification des documents, il est établi que la monographie ou la fiche signalétique ne sont pas conformes aux données du dossier à partir duquel l'autorisation initiale a été accordée
ou
- b) sont remplacées par des autorisations liées au responsable de leur mise en circulation accordées pour une durée de dix ans par voie de règlement prenant effet le 1^{er} octobre 1999 au plus tard et les additifs sont inscrits au chapitre I^{er} de la liste visée à l'article 9 T point b).

4. Les dispositions prévues à l'article 9 B paragraphe 3 s'appliquent par analogie.

Additifs inscrits à l'annexe II avant le 1^{er} avril 1998

Article 9 I

1. Les additifs visés à l'article 2 point aaa), inscrits à l'annexe II avant le 1^{er} avril 1998, peuvent continuer à faire l'objet d'autorisations provisoires nationales; ils sont transférés à l'annexe B chapitre III, en vue de leur autorisation en tant qu'additifs liés à un responsable de la mise en circulation. La durée d'autorisation provisoire de ces additifs ne peut excéder cinq ans compte tenu de la période d'inscription à l'annexe II.

2. Les additifs visés au paragraphe 1 doivent faire l'objet — avant le 1^{er} octobre 1998 — d'une nouvelle demande d'autorisation; cette demande accompagnée de la monographie et de la fiche signalétique prévues respectivement à l'article 9 N et à l'article 9 O est adressée par le responsable du dossier à la base de l'ancienne autorisation ou son (ses) ayant(s)

droit, par l'intermédiaire de l'État membre rapporteur, à la Commission avec copie aux autres États membres, qui en accusent réception.

3. Selon la procédure prévue à l'article 23, les autorisations provisoires des additifs visés au paragraphe 1:

a) sont retirées et les inscriptions à l'annexe B chapitre III sont supprimées par voie de règlement, si les documents requis au paragraphe 2 n'ont pas été transmis dans le délai fixé ou si, après vérification des documents, il est établi que la monographie ou la fiche signalétique ne sont pas conformes aux données du dossier à partir duquel l'autorisation initiale a été accordée

ou

b) sont remplacées par des autorisations provisoires telles que visées au paragraphe 1 liées au responsable de leur mise en circulation par voie de règlement prenant effet le 1^{er} octobre 1999 au plus tard et inscrites au chapitre II de la liste visée à l'article 9 T point b).

4. Les dispositions prévues à l'article 9 B paragraphe 3 s'appliquent par analogie.

Article 9 J

Les demandes d'autorisations de mise en circulation qui ont été soumises entre le 1^{er} avril 1998 et le 30 septembre 1999 et à l'égard desquelles la Commission n'a pas à cette date encore statué sont examinées conformément aux articles 3, 3 A, 7, 7 A, 9, 9 A, 9 B, 9 C, 9 D, 9 E, 9 N et 9 O selon les cas.

DISTRIBUTION ET EMPLOI DES ADDITIFS

Article 9 K

1. Les États membres prescrivent que, dans le cadre de l'alimentation animale, seuls les additifs autorisés conformément aux dispositions de la présente directive peuvent être mis en circulation et qu'ils ne peuvent être utilisés qu'incorporés aux aliments des animaux dans les conditions prévues dans le règlement d'autorisation.

2. Par dérogation aux dispositions du paragraphe 1, des additifs appartenant à des groupes autres que les "antibiotiques", les "coccidiostatiques et autres substances médicamenteuses" et les "facteurs de croissance" peuvent être utilisés selon un mode d'administration autre que l'incorporation aux aliments des animaux, à condition que celui-ci soit prévu dans le règlement d'autorisation.

3. Les États membres veillent notamment à ce que les additifs ne soient ajoutés aux matières premières pour aliments des animaux et aux aliments simples pour animaux que pour autant que leur emploi est expressément prévu dans le règlement d'autorisation.

L'ENREGISTREMENT

Article 9 L

1. L'autorisation des additifs visés à l'article 2 point aaa) comporte l'octroi d'un (de) numéro(s) d'immatriculation au(x) responsable(s) de la mise en circulation et d'un numéro d'enregistrement CE de l'additif.

2. L'autorisation des additifs visés à l'article 2 point aaaa) comporte l'octroi d'un numéro d'enregistrement CE.

RETRAIT DES ADDITIFS

Article 9 M

L'autorisation de l'additif est retirée par voie de règlement:

— à la demande du responsable de la mise en circulation de l'additif, s'il s'agit d'un additif visé à l'article 2 point aaa),

— si une des conditions liées à l'autorisation de l'additif et visées à l'article 3 A n'est plus remplie,

— si un échantillon standard de l'additif n'est pas fourni aux autorités officielles l'ayant demandé ou si l'additif mis en circulation ne correspond pas à l'échantillon standard de l'additif autorisé,

— si un échantillon de référence de la substance active n'est pas fourni aux autorités officielles l'ayant demandé,

— si le responsable de la mise en circulation de l'additif ne fournit pas, dans un délai donné, les informations demandées par un responsable de la Commission.

Toutefois, cet additif peut encore être autorisé à des fins d'écoulement pour une période d'un an au maximum si au moins les conditions prévues à l'article 3 A points b) et e) sont toujours remplies.

MONOGRAPHIE ET FICHE SIGNALÉTIQUE

Article 9 N

1. Conformément aux dispositions prévues par la directive 87/153/CEE, les États membres veillent à ce que le demandeur présente une monographie pour les additifs visés à l'article 2 point aaa).

2. Lors de la procédure d'autorisation des additifs visés à l'article 2 point aaa), le comité permanent des aliments des animaux rend un avis, le cas échéant après y avoir fait apporter les modifications nécessaires, sur la monographie de l'additif présentée dans le dossier prévu à l'article 4.

Selon la procédure prévue à l'article 23, la Commission approuve l'avis rendu, par le comité permanent des aliments des animaux, sur la monographie et ses modifications.

3. Des monographies peuvent être également approuvées pour des additifs autres que ceux visés au paragraphe 1 selon la procédure prévue au paragraphe 2.

4. Les autorités compétentes des États membres ont recours à la monographie:

- a) pour déterminer si un additif dont l'autorisation de mise en circulation est demandée constitue une nouveauté ou doit être considéré comme un produit copie;
- b) pour vérifier que l'additif mis en circulation correspond effectivement à l'additif décrit dans le dossier sur la base duquel l'autorisation communautaire a été accordée.

5. Les modifications à apporter ultérieurement aux monographies en raison de l'évolution des connaissances scientifiques et techniques sont soumises pour avis au comité permanent des aliments des animaux, selon la procédure prévue à l'article 23.

Article 9 O

1. Conformément aux dispositions prévues par la directive 87/153/CEE, les États membres veillent à ce que le demandeur présente une fiche signalétique résumant les caractéristiques et les propriétés de l'additif. Dans le cas des additifs visés à l'article 2 point aaa) et dans le cas où il est fait application de l'article 9 N paragraphe 3, la fiche signalétique résume les caractéristiques et les propriétés les plus importantes données par la monographie visée à l'article 9 N.

2. Sont arrêtées selon la procédure prévue à l'article 23:

- la fiche signalétique,
- les modifications apportées ultérieurement à celle-ci en raison de l'évolution des connaissances scientifiques et techniques.

3. En vue de faciliter l'identification des additifs visés au paragraphe 1 lors des contrôles officiels, la fiche signalétique prévue au même paragraphe est publiée au *Journal officiel des Communautés européennes*.

ÉCHANTILLON STANDARD

Article 9 P

1. Pour les additifs visés à l'article 2 point aaa), un échantillon standard possédant les caractéristiques et les propriétés de l'additif décrites dans la monographie visée à l'article 9 N et un échantillon de référence de la substance active doivent, sur demande, être mis à la disposition des autorités

nationales de contrôle des États membres par le responsable de la mise en circulation.

2. En cas de modification des caractéristiques ou des propriétés de l'additif, un nouvel échantillon standard correspondant à la nouvelle monographie de l'additif est déposé.

3. Les modalités relatives au dépôt et au maintien des échantillons standards sont arrêtées selon la procédure prévue à l'article 23.

MÉLANGES ET TENEURS D'ADDITIFS

Article 9 Q

1. Les teneurs maximales et minimales fixées pour certains additifs se rapportent aux aliments complets dont la teneur en humidité est de 12 %, dans la mesure où des dispositions particulières ne sont pas prévues dans le règlement d'autorisation.

Si la substance admise comme additif existe également à l'état naturel dans certaines matières premières de l'aliment, la part d'additif à incorporer est calculée de façon que la somme des éléments ajoutés et des éléments présents naturellement ne dépasse pas la teneur maximale prévue dans le règlement d'autorisation.

2. Le mélange des additifs n'est admis dans les prémélanges et dans les aliments des animaux que dans la mesure où est respectée la compatibilité physico-chimique et biologique entre les composants du mélange en fonction des effets recherchés.

3. Pour autant qu'il ne s'agisse pas d'un mélange faisant l'objet d'une autorisation spécifique en tant qu'additif, les États membres prescrivent:

- a) que les antibiotiques et les facteurs de croissance ne peuvent être mélangés ni au sein d'un même groupe, ni entre les deux groupes;
- b) que les coccidiostatiques et autres substances médicamenteuses ne peuvent être mélangés avec les antibiotiques et les facteurs de croissance lorsque les coccidiostatiques exercent également, pour une même catégorie d'animaux, une fonction d'antibiotique ou de facteur de croissance;
- c) que les coccidiostatiques et autres substances médicamenteuses ne peuvent pas être mélangés entre eux, dans la mesure où leurs effets sont semblables.

4. Le mélange des antibiotiques, des facteurs de croissance, des coccidiostatiques et autres substances médicamenteuses avec des micro-organismes est interdit à moins qu'un tel mélange ne soit admis dans le règlement d'autorisation du micro-organisme.

5. Par dérogation à l'article 3 et aux paragraphes 2 et 3 du présent article, les États membres peuvent autoriser, pour autant qu'il s'agisse d'essais pratiques à des buts scientifiques et à des

fins non commerciales, l'utilisation en tant qu'additifs de produits non autorisés au niveau communautaire ou d'additifs dans des conditions autres que celles prévues dans le règlement d'autorisation pour autant que:

— les essais soient effectués selon les principes et les conditions à fixer dans le cadre de la directive 87/153/CEE

et

— qu'un contrôle officiel suffisant soit effectué.

MODIFICATION DES ANNEXES

Article 9 R

Les modifications à apporter aux annexes sont arrêtées selon la procédure prévue à l'article 23.

RENSEIGNEMENTS RELATIFS AUX PRODUCTEURS D'ADDITIFS

Article 9 S

Les États membres veillent à ce que les responsables de la mise en circulation des additifs visés à l'article 2 point aaa) transmettent dans les plus brefs délais à la Commission le nom ou la raison sociale et l'adresse ou le siège social des producteurs auxquels ils ont donné un droit pour la fabrication des additifs et, si ces producteurs sont établis dans un pays tiers, également l'indication du nom ou de la raison sociale ainsi que l'adresse ou le siège social de leurs représentants dans la Communauté.

PUBLICATIONS AU JOURNAL OFFICIEL

Article 9 T

La Commission publie chaque année, au *Journal officiel des Communautés européennes*, série C, et au plus tard le 30 novembre:

- a) la liste des responsables de la mise en circulation visés à l'article 9 S, le nom des producteurs auxquels ils ont donné un droit pour la fabrication des additifs ainsi que de leurs représentants dans la Communauté si ces producteurs sont établis dans un pays tiers;
- b) la liste des additifs autorisés subdivisée comme suit:
 - chapitre I^{er}: liste des additifs liés à un responsable de la mise en circulation dont l'autorisation est accordée pour une période de dix années,
 - chapitre II: liste des additifs liés à un responsable de la mise en circulation dont l'autorisation est accordée à titre provisoire (pour une durée maximale de quatre années ou de cinq années pour les additifs ayant fait l'objet d'une autorisation provisoire avant le 1^{er} avril 1998),

— chapitre III: liste des autres additifs dont l'autorisation est accordée sans limitation de temps,

— chapitre IV: liste des autres additifs dont l'autorisation est accordée à titre provisoire (pour une durée maximale de quatre années ou de cinq années pour les additifs ayant fait l'objet d'une autorisation provisoire avant le 1^{er} avril 1998).»

5) Entre les articles 9 T et 10 est inséré le titre suivant:

«CONDITIONNEMENT»

6) Entre les articles 10 et 11 est inséré le titre suivant:

«SAUVEGARDE»

7) À l'article 11 paragraphe 1, les mots «énumérés à l'annexe I» sont remplacés par «autorisés».

8) Entre les articles 11 et 12 est inséré le titre suivant:

«TENEURS EN ADDITIFS DANS LES ALIMENTS COMPLÉMENTAIRES»

9) Entre les articles 12 et 13 est inséré le titre suivant:

«RÈGLES DE DISTRIBUTION ET D'INCORPORATION AUX ALIMENTS DES ADDITIFS OU DES PRÉMÉLANGES»

10) L'article 13 est remplacé par le texte suivant:

«Article 13

1. Les États membres prescrivent que certains additifs visés par la présente directive, les prémélanges préparés à partir de ces additifs en vue d'être incorporés aux aliments composés pour animaux, ainsi que les aliments composés contenant ces prémélanges ne peuvent être mis en circulation ou utilisés que par les établissements ou des intermédiaires qui répondent, selon le cas, aux conditions prévues par la directive 95/69/CEE du Conseil, du 22 décembre 1995, établissant les conditions et modalités applicables à l'agrément et à l'enregistrement de certains établissements et intermédiaires dans le secteur de l'alimentation animale et modifiant les directives 70/524/CEE, 74/63/CEE, 79/373/CEE et 82/471/CEE⁽¹⁾.

2. Les États membres prescrivent:

- a) que les additifs visés à l'annexe A partie A ne peuvent être fournis que par des établissements agréés:
 - i) à des intermédiaires ou à des établissements procédant à la fabrication de prémélanges qui ont été agréés conformément aux dispositions prévues respectivement à l'article 3 paragraphe 1 ou à l'article 2 paragraphe 2 point b) de la directive 95/69/CE
 - et
 - ii) sous forme de prémélanges, à des intermédiaires ou à des établissements procédant à la fabrication d'aliments composés en vue de

leur mise en circulation ou pour les besoins exclusifs de leur élevage qui ont été agréés conformément aux dispositions prévues respectivement à l'article 3 paragraphe 1 ou à l'article 2 paragraphe 2 point c) ou e) de la directive précitée;

b) que les additifs visés à l'annexe A partie B ne peuvent être fournis que par des établissements agréés:

i) à des intermédiaires ou à des établissements procédant à la fabrication de prémélanges qui ont été agréés conformément aux dispositions prévues respectivement à l'article 3 paragraphe 1 ou à l'article 2 paragraphe 2 point b) de la directive précitée

et

ii) sous forme de prémélanges:

— à des intermédiaires qui ont été agréés conformément aux dispositions prévues à l'article 3 de la directive précitée

ou

— à des établissements procédant à la fabrication d'aliments composés en vue de leur mise en circulation ou pour les besoins exclusifs de leur élevage qui ont été enregistrés conformément aux dispositions prévues à l'article 7 paragraphe 2 de la directive précitée, respectivement au point c) ou d), ou, le cas échéant, agréés conformément aux dispositions prévues à l'article 2 paragraphe 2 point c) ou e) de ladite directive.

3. Les États membres prescrivent que les additifs visés à l'annexe A parties A et B ne peuvent être incorporés aux aliments composés que s'ils ont été préparés préalablement, sous forme de prémélanges comportant un support, par des établissements qui répondent aux conditions prévues à l'article 2 paragraphe 2 point b) de la directive 95/69/CE. Ces prémélanges ne peuvent être incorporés aux aliments composés que dans une proportion au moins égale à 0,2 % en poids.

Par dérogation au premier alinéa deuxième phrase, les États membres peuvent admettre que des prémélanges puissent être incorporés aux aliments composés dans une proportion moindre allant jusqu'à 0,05 % en poids, pour autant que la composition quantitative et qualitative du prémélange le permette et qu'ils aient constaté au préalable que les établissements satisfont aux conditions prévues à l'annexe chapitre I.2.b) de la directive 95/69/CE, en vue de répartir d'une manière homogène le prémélange et respecter les teneurs en additifs prescrites pour l'aliment complet.

L'inscription des fabricants visés au deuxième alinéa dans la liste nationale figure sous une rubrique spéciale intitulée: "Fabricants d'aliments composés autorisés à utiliser des prémélanges dans une proportion minimale de 0,05 % en poids".

4. Par dérogation au paragraphe 2, les États membres prescrivent que:

a) les additifs visés à l'annexe A partie B peuvent être fournis à des intermédiaires agréés ou à des établissements enregistrés procédant à la fabrication d'aliments composés pour animaux familiers qui répondent aux conditions prévues, selon le cas, à l'article 3 paragraphe 1 ou à l'article 3 paragraphe 2 point c) ou d) de la directive 95/69/CE;

b) les additifs visés à l'annexe A partie A ou B peuvent être délivrés au dernier stade de la circulation aux établissements procédant à la fabrication d'aliments composés pour autant que:

— le règlement d'autorisation communautaire de l'additif prévoie, pour une préparation spécifique de l'additif, une addition directe dans les aliments composés

et

— le fabricant d'aliments composés soit agréé conformément à l'article 2 paragraphe 2 point c) de la directive précitée pour les additifs visés à l'annexe A partie A, ou soit enregistré conformément à l'article 7 paragraphe 2 point c) de ladite directive pour les additifs visés à l'annexe A partie B

et

— il a été vérifié sur place que le fabricant dispose de la technologie appropriée définie à l'annexe chapitre I.3.b) ou II.c) de la directive précitée pour additionner directement la préparation en cause à l'aliment composé.

L'inscription des fabricants visés au point b) dans la liste nationale figure sous une rubrique spéciale intitulée: "Fabricants d'aliments composés autorisés à additionner directement des antibiotiques, des coccidiostatiques et autres substances médicamenteuses et facteurs de croissance dans les aliments composés" ou "Fabricants d'aliments composés autorisés à additionner directement du cuivre, du sélénium et des vitamines A et D dans les aliments composés".

5. Par dérogation à l'article 7 de la directive 95/69/CE et aux paragraphes 1 et 2 du présent article, la Finlande et, pour la partie de son territoire située au nord de 60° de latitude nord, la Suède sont autorisées, jusqu'au 1^{er} juillet 2000, en raison des conditions particulières d'alimentation de leur élevage, à admettre que des prémélanges de vitamines, de provitamines et de substances à effet analogue chimiquement bien définies soient délivrés à des éleveurs pour être ajoutés directement à des matières premières d'origine végétale pour autant que:

— le mode d'emploi indique précisément le dosage à respecter selon les espèces ou les catégories d'animaux et la nature du fourrage utilisé

et

- des mesures particulières soient prises par la Finlande et par la Suède pour contrôler l'utilisation de ces prémélanges.

(¹) JO n° L 332 du 30. 12. 1995, p. 15.»

11) Entre les articles 13 et 14 est inséré le titre suivant:

«ÉTIQUETAGE DES ADDITIFS»

12) Les articles 14 à 16 sont remplacés par le texte suivant:

«Article 14

1. Les États membres prescrivent que les additifs autorisés ne peuvent être mis en circulation en vue de leur utilisation dans l'alimentation des animaux que si les indications suivantes, qui doivent être bien visibles, clairement lisibles et indélébiles, et qui engagent la responsabilité ou du producteur ou du conditionneur, ou de l'importateur, ou du vendeur, ou du distributeur, établi à l'intérieur de la Communauté, sont portées sur l'emballage, sur le récipient ou sur une étiquette fixée à celui-ci.

A. Pour tous les additifs, à l'exception des enzymes et des micro-organismes:

- a) le nom spécifique donné à l'additif lors de son autorisation, le numéro d'enregistrement CE de l'additif et, dans le cas d'un additif visé à l'article 2 point aaa), la dénomination commerciale et le numéro d'immatriculation du responsable de la mise en circulation;
- b) le nom ou la raison sociale et l'adresse ou le siège social du responsable des indications visées au présent paragraphe;
- c) le poids net et, pour les additifs liquides, soit le volume net, soit le poids net;
- d) selon les cas, le numéro d'agrément attribué à l'établissement ou à l'intermédiaire, conformément à l'article 5 de la directive 95/69/CE ou le numéro d'enregistrement attribué à l'établissement ou à l'intermédiaire, conformément à l'article 10 de la directive précitée.

B. En outre, pour:

- a) les antibiotiques, facteurs de croissance, cocciostatiques et autres substances médicamenteuses: le nom ou la raison sociale et l'adresse ou le siège social du fabricant, si celui-ci n'est pas responsable des indications d'étiquetage, la teneur en substances actives, la date limite de garantie ou la durée de conservation à partir de la date de fabrication, le numéro de référence du lot et la date de fabrication, le mode d'emploi et éventuellement une recommandation concernant la

sécurité d'emploi quand ces additifs font l'objet de dispositions particulières lors de leur autorisation;

- b) la vitamine E: la teneur en alpha-tocophérol et la date limite de garantie de la teneur ou la durée de conservation à partir de la date de fabrication;
- c) les vitamines, autres que la vitamine E, les provitamines et les substances ayant un effet chimique analogue: la teneur en substances actives et la date limite de garantie de la teneur ou la durée de conservation à partir de la date de fabrication;
- d) les oligo-éléments, matières colorantes, y compris les pigments, agents conservateurs et les autres additifs, à l'exception de ceux appartenant aux groupes des enzymes et des micro-organismes: la teneur en substances actives.

C. Pour les additifs appartenant aux groupes:

- a) des enzymes: le nom spécifique du ou des composants actifs selon son ou leurs activités enzymatiques, conformément à l'autorisation donnée, le numéro d'identification selon l'International Union of Biochemistry, les unités d'activité(*) (unités d'activité par gramme ou unités d'activité par millilitre), le numéro d'enregistrement CE de l'additif, le nom ou la raison sociale et l'adresse ou le siège social du responsable des indications d'étiquetage, le nom ou la raison sociale et l'adresse ou le siège social du fabricant, si celui-ci n'est pas responsable des indications d'étiquetage, le numéro d'agrément attribué à l'établissement ou à l'intermédiaire, conformément à l'article 5 de la directive 95/69/CE, la date limite de garantie ou la durée de conservation à partir de la date de fabrication, le numéro de référence du lot et la date de fabrication, le mode d'emploi précisant notamment la dose recommandée, le cas échéant, sous forme de fourchette en fonction du (des) pourcentage(s) en poids de la (des) matière(s) première(s) cible(s) par kilogramme d'aliment complet selon les prescriptions prévues au cas par cas dans l'autorisation de l'additif et, le cas échéant, les recommandations concernant la sécurité d'emploi prévues dans l'autorisation de l'additif, le poids net et, pour les additifs liquides, soit le volume net soit le poids net, le cas échéant l'indication des caractéristiques particulières significatives dues au procédé de fabrication, conformément aux dispositions prévues en matière d'étiquetage dans l'autorisation de l'additif;
- b) des micro-organismes: l'identification de la ou des souches conformément à l'autorisation donnée, le numéro de dépôt de la ou des souches, le nombre d'unités formant des

colonies (CFU par gramme), le numéro d'enregistrement CE de l'additif, le nom ou la raison sociale et l'adresse ou le siège social du responsable de l'étiquetage, le nom ou la raison sociale et l'adresse ou le siège social du fabricant si celui-ci n'est pas responsable des indications d'étiquetage, le numéro d'agrément attribué à l'établissement ou à l'intermédiaire, conformément à l'article 5 de la directive 95/69/CE, la date limite de garantie ou la durée de conservation à partir de la date de fabrication, le numéro de référence du lot et la date de fabrication, le mode d'emploi et, éventuellement, les recommandations concernant la sécurité d'emploi prévues dans l'autorisation de l'additif, le poids net pour les additifs liquides soit le volume net, soit le poids net, le cas échéant l'indication des caractéristiques particulières significatives dues au procédé de fabrication, conformément aux dispositions prévues en matière d'étiquetage dans l'autorisation de l'additif.

2. Les États membres prescrivent que la dénomination spécifique de l'additif peut être accompagnée, dans les cas où ces indications ne sont pas requises en vertu du paragraphe 1:

- a) de la dénomination commerciale;
- b) du nom ou de la raison sociale et de l'adresse ou du siège social du fabricant, si celui-ci n'est pas responsable des indications d'étiquetage, du mode d'emploi et éventuellement d'une recommandation concernant la sécurité d'emploi.

3. Les États membres prescrivent que des informations autres que celles prescrites ou admises en vertu des paragraphes 1 et 2 peuvent figurer sur les emballages, les récipients ou les étiquettes, à condition qu'elles soient nettement séparées des mentions de marquage susvisées.

(*) Unités d'activité exprimées en micromole de produit libéré par minute, par gramme de préparation enzymatique.

Article 15

1. Les États membres prescrivent que les prémélanges ne peuvent être commercialisés que si les indications suivantes qui doivent être bien visibles, clairement lisibles et indélébiles, et qui engagent la responsabilité ou du producteur ou du conditionneur, ou de l'importateur, ou du vendeur, ou du distributeur, établi à l'intérieur de la Communauté, sont portées sur l'emballage, sur le récipient ou sur une étiquette fixée à celui-ci.

A. Pour tous les prémélanges:

- a) la dénomination "prémélange";

- b) le mode d'emploi et éventuellement une recommandation concernant la sécurité d'emploi des prémélanges;
- c) l'espèce animale ou la catégorie d'animaux à laquelle le prémélange est destiné;
- d) le nom ou la raison sociale et l'adresse ou le siège social du responsable des indications visées au présent paragraphe;
- e) le poids net pour les liquides, soit le volume net, soit le poids net;
- f) selon le cas, le numéro d'agrément attribué à l'établissement ou à l'intermédiaire, conformément à l'article 5 de la directive 95/69/CE ou le numéro d'enregistrement attribué à l'établissement ou à l'intermédiaire, conformément à l'article 10 de la directive précitée.

B. En outre pour les prémélanges auxquels ont été incorporés les additifs énumérés ci-après:

- a) antibiotiques, facteurs de croissance, cocci-diostatiques et autres substances médicamenteuses: le nom ou la raison sociale et l'adresse ou le siège social du fabricant si celui-ci n'est pas responsable des indications d'étiquetage, le nom spécifique donné à l'additif lors de son autorisation, la teneur en substances actives, la date limite de garantie de la teneur ou la durée de conservation à compte de la date de fabrication;
- b) substances ayant des effets antioxygènes: le nom spécifique donné à l'additif lors de son autorisation et la teneur en substances actives, pour autant qu'une teneur maximale soit fixée pour les aliments complets lors de l'autorisation de l'additif;
- c) matières colorantes, y compris les pigments: le nom spécifique donné à l'additif lors de son autorisation et la teneur en substances actives, pour autant qu'une teneur maximale soit fixée pour les aliments complets lors de l'autorisation de l'additif;
- d) vitamine E: le nom spécifique de l'additif lors de son autorisation et la teneur en alpha-tocophérols et la date limite de garantie de la teneur ou la durée de conservation à compter de la date de fabrication;
- e) vitamines, autres que la vitamine E, provitamines et substances à effet analogue: le nom spécifique de l'additif lors de son autorisation, la teneur en substances actives et la date limite de garantie de la teneur ou la durée de conservation à compter de la date de fabrication;

- f) oligo-éléments: le nom spécifique de l'additif lors de son autorisation et la teneur des éléments respectifs, pour autant qu'une teneur maximale soit fixée pour les aliments complets lors de l'autorisation de l'additif;
- g) agents conservateurs: le nom spécifique de l'additif lors de son autorisation et la teneur en substances actives, pour autant qu'une teneur maximale soit fixée pour les aliments complets lors de l'autorisation de l'additif;
- h) enzymes: le nom spécifique du ou des composants actifs selon son ou leurs activités enzymatiques, conformément à l'autorisation donnée, le numéro d'identification selon l'International Union of Biochemistry, les unités d'activité (unités d'activité par gramme ou unités d'activité par millilitre), le numéro d'enregistrement CE de l'additif, le nom ou la raison sociale et l'adresse ou le siège social du fabricant, si celui-ci n'est pas responsable des indications d'étiquetage, la date limite de garantie ou la durée de conservation à partir de la date de fabrication, le numéro de référence du lot et la date de fabrication, le mode d'emploi précisant notamment la dose recommandée le cas échéant sous forme de fourchette en fonction du (des) pourcentage(s) en poids de la (des) matière(s) première(s) cible(s) par kilogramme d'aliment complet selon les prescriptions prévues au cas par cas dans l'autorisation de l'additif, le cas échéant l'indication des caractéristiques particulières significatives dues au procédé de fabrication, conformément aux dispositions prévues en matière d'étiquetage dans l'autorisation de l'additif;
- i) micro-organismes: l'identification de la ou des souches conformément à l'autorisation donnée, le numéro de dépôt de la ou des souches, le nombre d'unités formant des colonies (CFU par gramme), le numéro d'enregistrement CE de l'additif, le nom ou la raison sociale et l'adresse ou le siège social du fabricant si celui-ci n'est pas responsable des indications d'étiquetage, la date limite de garantie ou la durée de conservation à partir de la date de fabrication, le cas échéant l'indication des caractéristiques particulières significatives dues au procédé de fabrication, conformément aux dispositions prévues en matière d'étiquetage dans l'autorisation de l'additif;
- j) autres additifs appartenant aux groupes visés aux points b) à i), à l'égard desquels aucune teneur maximale n'est prévue et additifs appartenant à d'autres groupes autorisés: le nom spécifique donné à l'additif lors de son autorisation et la teneur en substances actives, pour autant que ces additifs exercent une fonction au niveau de l'aliment et qu'ils soient dosables selon des méthodes d'analyses officielles ou, à défaut, selon les méthodes scientifiquement valables.

2. Les États membres prescrivent:

- a) que le nom spécifique des additifs peut être accompagné de la dénomination commerciale;
- b) que le nom du producteur des additifs visés au paragraphe 1 point B a) peut être indiqué dans l'étiquetage des prémélanges. Cependant, ils peuvent prescrire que cette indication soit obligatoire;
- c) que le nom spécifique des additifs autorisés peut être accompagné du numéro d'enregistrement CE de l'additif.

3. Dans le cas où, conformément au paragraphe 1, la date limite de garantie ou la durée de conservation à compter de la date de fabrication de plusieurs additifs appartenant à un même groupe ou à des groupes différents doit être déclarée, les États membres prescrivent qu'une seule date de garantie ou qu'une seule durée de conservation peut être indiquée pour l'ensemble des additifs, à savoir celle qui vient à échéance la première.

4. Les États membres prescrivent que des informations autres que celles prescrites ou admises en vertu des paragraphes 1 à 3 peuvent figurer sur les emballages, les récipients ou les étiquettes, à condition qu'elles soient nettement séparées des mentions de marquage susvisées.

Article 16

1. Les États membres prescrivent que les aliments auxquels ont été incorporés les additifs appartenant aux groupes énumérés ci-après ne peuvent être mis en circulation que si les indications suivantes, qui doivent être bien visibles, clairement lisibles et indélébiles et qui engagent la responsabilité du producteur ou du conditionneur, ou de l'importateur, ou du vendeur, ou du distributeur établi à l'intérieur de la Communauté, sont portées sur l'emballage, sur le récipient ou sur une étiquette fixée à celui-ci:

- a) pour les antibiotiques, les coccidiostatiques et autres substances médicamenteuses ainsi que les facteurs de croissance: le nom spécifique donné à l'additif lors de son autorisation, la teneur en substances actives et la date limite de garantie de la teneur ou la durée de conservation à compter de la date de fabrication, le numéro d'agrément attribué à l'établissement conformément à l'article 5 de la directive 95/69/CE;
- b) pour les substances ayant des effets antioxygénés:
 - dans le cas des aliments pour animaux familiers: la mention "avec antioxygène" suivie du nom spécifique donné à l'additif lors de son autorisation,
 - dans le cas des aliments composés autres que ceux destinés aux animaux familiers: le nom spécifique donné à l'additif lors de son autorisation;

- c) pour les matières colorantes, y compris les pigments, pour autant qu'ils soient utilisés en vue de la coloration de l'aliment ou des produits animaux:
- dans le cas des aliments pour animaux familiers: la mention "colorant" ou "coloré avec", suivie du nom spécifique donné à l'additif lors de son autorisation,
 - dans le cas des aliments composés autres que ceux destinés aux animaux familiers: le nom spécifique donné à l'additif lors de son autorisation;
- d) pour la vitamine E: le nom spécifique donné à l'additif lors de son autorisation, la teneur en alpha-tocophérols et la date limite de garantie de la teneur ou la durée de conservation à compter de la date de fabrication;
- e) pour les vitamines A et D: le nom spécifique donné à l'additif lors de son autorisation, la teneur en substances actives et la date limite de garantie de la teneur ou la durée de conservation à partir de la date de fabrication;
- f) pour le cuivre: le nom spécifique donné à l'additif lors de son autorisation et la teneur exprimée en cuivre;
- g) pour les agents conservateurs:
- dans le cas des aliments pour animaux familiers: la mention "conservateur" ou "conservé avec" suivie du nom spécifique donné à l'additif lors de son autorisation,
 - dans le cas des aliments composés autres que ceux destinés aux animaux familiers: le nom spécifique donné à l'additif lors de son autorisation;
- h) pour les enzymes: le nom spécifique du ou des composants actifs selon son ou leurs activités enzymatiques conformément à l'autorisation donnée, le numéro d'identification selon l'International Union of Biochemistry, les unités d'activité (unités d'activité par kilogramme ou unités d'activité par litre), le numéro d'enregistrement CE de l'additif, la date limite de garantie ou la durée de conservation à partir de la date de fabrication, le cas échéant l'indication des caractéristiques particulières significatives dues au procédé de fabrication, conformément aux dispositions prévues en matière d'étiquetage dans l'autorisation de l'additif;
- i) pour les micro-organismes: l'identification de la ou des souches conformément à l'autorisation donnée, le numéro de dépôt de la ou des souches, le nombre d'unités formant des colonies (CFU par kilogramme), le numéro d'enregistrement CE de l'additif, la date limite de garantie ou la durée de conservation à partir de la date de fabrication, le cas échéant l'indication des caractéristiques particulières significatives dues au procédé de fabrication, conformément aux dispositions prévues en matière d'étiquetage dans l'autorisation de l'additif.
2. En plus des indications visées au paragraphe 1, des indications concernant, en particulier, l'utilisation appropriée de l'aliment peuvent être prescrites, dans l'autorisation de l'additif, selon la procédure prévue à l'article 23.
- Les États membres prescrivent que ces indications doivent figurer sur l'emballage, le récipient ou sur une étiquette fixée à celui-ci.
3. La présence d'oligo-éléments autres que le cuivre ainsi que la présence de vitamines autres que les vitamines A, D et E, de provitamines et de substances à effet analogue peut être signalée dans la mesure où ces additifs sont dosables selon des méthodes d'analyse officielles ou, à défaut, selon des méthodes scientifiquement valables. Dans ce cas, les indications d'analyse suivantes sont à fournir:
- a) pour les oligo-éléments autres que le cuivre: le nom spécifique de l'additif conformément à l'autorisation donnée et la teneur des éléments respectifs;
 - b) pour les vitamines, autres que les vitamines A, D et E, les provitamines et les substances à effet analogue: le nom spécifique de l'additif conformément à l'autorisation donnée, la teneur en substances actives et la date limite de garantie de la teneur ou la durée de conservation à compter de la date de fabrication.
4. Les États membres prescrivent que:
- a) les mentions prévues aux paragraphes 1 à 3 figurent à proximité des indications devant être portées sur l'emballage, le récipient ou sur l'étiquette fixée à celui-ci, conformément à la réglementation communautaire concernant les aliments des animaux;
 - b) dans le cas où, conformément aux paragraphes 1 à 3, une teneur ou une quantité est déclarée, cette déclaration se réfère à la part d'additifs incorporée dans l'aliment;
 - c) la mention des additifs prévue aux paragraphes 1 à 3 peut être accompagnée du numéro d'enregistrement CE de l'additif ou de la dénomination commerciale, dans les cas où ces indications ne sont pas requises en vertu du paragraphe 1.
5. Dans les cas où, conformément au paragraphe 1, la date limite de garantie ou la durée de conservation à compter de la date de fabrication de plusieurs additifs appartenant à un même groupe ou à des groupes différents doit être déclarée, les États membres précisent qu'une seule date de garantie ou qu'une seule durée de conservation à compter de la date de fabrication peut être indiquée pour l'ensemble des additifs, à savoir celle qui vient à échéance la première.

6. Dans le cas des aliments des animaux mis en circulation en camions-citernes, véhicules similaires ou en vrac, les indications prévues aux paragraphes 1 à 3 figurent sur un document d'accompagnement.

Lorsqu'il s'agit de petites quantités destinées à l'utilisateur final, il suffit que ces indications soient portées à la connaissance de l'acheteur par un affichage approprié.

7. Les États membres prescrivent, dans le cas d'aliments pour animaux familiers contenant des matières colorantes, des agents conservateurs ou des substances ayant des effets antioxygènes, conditionnés dans des emballages dont le contenu net est d'un poids égal ou inférieur à 10 kilogrammes, qu'il suffit que l'emballage porte respectivement la mention "colorant" ou "coloré avec", "conservé avec" ou "avec antioxygène", suivie des mots "additifs CE", à condition:

a) qu'un numéro de référence permettant l'identification de l'aliment figure sur l'emballage, sur le récipient ou sur l'étiquette

et

b) que, sur demande, le fabricant communique le nom spécifique du ou des additifs utilisés.

8. Toute mention relative aux additifs autre que celles prévues dans la présente directive est interdite.»

13) À l'article 17 paragraphe 1, le deuxième alinéa est remplacé par le texte suivant:

«Cette indication doit être conforme aux conditions d'utilisation prévues lors de l'autorisation de l'additif.»

14) Entre les articles 20 et 21 est inséré le titre suivant:

«MESURES DE CONTRÔLE»

15) Après l'article 21, le texte suivant est ajouté:

«SURVEILLANCE DES INTERACTIONS
INDÉSIRABLES

Article 21 A

Les États membres prescrivent que, en cas d'interaction indésirable imprévue entre les additifs visés à l'article 2 point aaa) et d'autres additifs ou médicaments vétérinaires, le responsable de la mise en circulation de l'additif, ou son représentant à l'intérieur de la Communauté en cas d'additifs originaires de pays tiers, recueille toutes les informations y relatives et les transmet aux autorités compétentes.»

16) Entre les articles 21 A et 22 est inséré le titre suivant:

«EXPORTATION VERS LES PAYS TIERS»

17) Entre les articles 22 et 23 est inséré le titre suivant:

«COMPÉTENCES D'EXÉCUTION CONFÉRÉES À LA COMMISSION»

18) Entre les articles 24 et 25 est inséré le titre suivant:

»DISPOSITIONS FINALES»

19) Les annexes I, II et III sont supprimées.

20) Les annexes A, B et C figurant dans l'annexe de la présente directive sont ajoutées.

Article 2

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer:

a) aux dispositions suivantes prévues à l'article 1^{er}:

— point 4: article 6 paragraphe 1, article 9 D paragraphe 2, article 9 E paragraphe 3, article 9 F, article 9 G, article 9 H, article 9 I, article 9 J, article 9 N, article 9 O,

— points 10, 12, 19 et 20,

le 1^{er} avril 1998;

b) aux autres dispositions de la présente directive le 1^{er} octobre 1999.

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 de droit interne qu'ils adoptent dans le domaine couvert par la présente directive.

Article 3

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le 23 juillet 1996.

Par le Conseil

Le président

I. YATES

ANNEXE«*ANNEXE A*

visée à l'article 13

PARTIE A

- Antibiotiques: tous les additifs du groupe
- Coccidiostatiques et autres substances médicamenteuses: tous les additifs du groupe
- Facteurs de croissance: tous les additifs du groupe

PARTIE B

- Oligo-éléments: cuivre et sélénium
 - Vitamines, provitamines et substances à effet analogue chimiquement bien définies: vitamines A et D.»
-

ANNEXE B

CHAPITRE PREMIER

Additifs liés à un responsable de la mise en circulation inscrits à l'annexe I avant le 1^{er} janvier 1988

Numéro d'enregistrement	Nom du responsable de la mise en circulation(*)	Additif	Désignation chimique, description	Espèce animale ou catégorie d'animaux	Âge maximal	Teneur minimale	Teneur maximale	Autres dispositions
						mg/kg d'aliment complet		
		A. Antibiotiques						
		B. Coccidiostatiques et autres substances médicamenteuses						
		C. Facteurs de croissance						

(*) Autorisation à lier au responsable prenant effet le 1^{er} octobre 1999.

CHAPITRE II

Additifs liés à un responsable de la mise en circulation inscrits à l'annexe I avant le 31 décembre 1987

Numéro d'enregistrement	Nom du responsable de la mise en circulation(*)	Additif	Désignation chimique, description	Espèce animale ou catégorie d'animaux	Âge maximal	Teneur minimale	Teneur maximale	Autres dispositions
						mg/kg d'aliment complet		
		A. Antibiotiques						
		B. Coccidiostatiques et autres substances médicamenteuses						
		C. Facteurs de croissance						

(*) Autorisation liée au responsable prenant effet le 1^{er} octobre 1999.

CHAPITRE III

Additifs liés à un responsable de la mise en circulation inscrits à l'annexe II avant le 1^{er} avril 1998

Numéro d'enregistrement	Nom du responsable de la mise en circulation(*)	Additif	Désignation chimique, description	Espèce animale ou catégorie d'animaux	Âge maximal	Teneur minimale	Teneur maximale	Autres dispositions	Durée de l'autorisation
						mg/kg d'aliment complet			
		A. Antibiotiques							
		B. Coccidiostatiques et autres substances médicamenteuses							
		C. Facteurs de croissance							

(*) Autorisation liée au responsable prenant effet le 1^{er} octobre 1999.

ANNEXE C

PARTIE I

Additifs faisant l'objet d'une autorisation liée au responsable de la mise en circulation visés à l'article 2 point aaa) de la directive:

- antibiotiques: tous les additifs relevant du groupe,
- coccidiostatiques et autres substances médicamenteuses: tous les additifs relevant du groupe,
- facteurs de croissance: tous les additifs relevant du groupe.

PARTIE II

Autres additifs visés à l'article 2 point aaaa) de la directive:

- substances ayant des effets antioxygènes: tous les additifs relevant du groupe,
 - substances aromatiques et apéritives,
 - agents émulsifiants, stabilisants, épaississants et gélifiants: tous les additifs relevant du groupe,
 - matières colorantes y compris les pigments: tous les additifs relevant du groupe,
 - agents conservateurs,
 - vitamines, provitamines et substances à effet analogue chimiquement bien définies: tous les additifs relevant du groupe,
 - oligo-éléments: tous les additifs relevant du groupe,
 - agents liants, antimottants et coagulants: tous les additifs relevant du groupe,
 - régulateurs d'acidité: tous les additifs relevant du groupe,
 - enzymes: tous les additifs relevant du groupe,
 - micro-organismes: tous les additifs relevant du groupe.
-

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

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 75,

vu la proposition de la Commission⁽¹⁾,

vu l'avis du Comité économique et social⁽²⁾,

statuant conformément à la procédure prévue à l'article 189 C du traité⁽³⁾,

- (1) considérant que la directive 85/3/CEE du Conseil, du 19 décembre 1984, relative aux poids, aux dimensions et à certaines autres caractéristiques techniques de certains véhicules routiers⁽⁴⁾ a établi, dans le cadre de la politique commune des transports, des normes communes qui permettent de mieux utiliser les véhicules routiers dans le trafic entre États membres;
- (2) considérant que la directive 85/3/CEE a été modifiée de façon substantielle à maintes reprises; que, à l'occasion de la nouvelle modification de cette directive, il convient de procéder, pour des raisons de clarté et de rationalisation, à sa refonte, en la réunissant en un seul texte avec la directive 86/364/CEE du Conseil, du 24 juillet 1986, relative à la preuve de la conformité des véhicules à la directive 85/3/CEE⁽⁵⁾;
- (3) considérant que les différences de normes en vigueur dans les États membres en ce qui concerne les poids et les dimensions des véhicules routiers utilitaires pourraient avoir un effet préjudiciable sur les conditions de concurrence et constituer un obstacle à la circulation entre États membres;
- (4) considérant que, en vertu du principe de subsidiarité, il convient de prendre des mesures au niveau communautaire afin de supprimer un tel obstacle;

(5) considérant que les normes susmentionnées sont le reflet d'un équilibre entre l'utilisation rationnelle et économique des véhicules routiers utilitaires et les exigences d'entretien de l'infrastructure, de sécurité routière et de protection de l'environnement et du cadre de vie;

(6) considérant qu'il convient que les normes communes relatives aux dimensions des véhicules destinés au transport de marchandises puissent demeurer stables pendant une longue période;

(7) considérant que des conditions techniques complémentaires connexes aux poids et dimensions des véhicules peuvent s'appliquer aux véhicules utilitaires immatriculés ou mis en circulation dans un État membre; que ces conditions ne doivent pas constituer un obstacle à la circulation des véhicules utilitaires entre les États membres;

(8) considérant qu'il convient d'élargir la définition des «véhicules frigorifiques à paroi épaisse» figurant à l'article 2 de la directive 85/3/CEE, telle que modifiée par la directive 89/338/CEE⁽⁶⁾, afin de laisser aux États membres la possibilité d'autoriser la circulation sur leur territoire des véhicules frigorifiques qui ne répondraient plus aux conditions d'isolation définies par ledit article;

(9) considérant qu'il est nécessaire d'explicitier la notion de «charge indivisible» afin de garantir l'application uniforme de la présente directive pour ce qui concerne les autorisations accordées pour des véhicules ou des ensembles de véhicules transportant ce type de chargement;

(10) considérant que la tonne est universellement utilisée et reconnue comme unité de mesure de poids de véhicules et qu'elle est donc appliquée dans la présente directive, même s'il est admis que l'unité formelle de poids est le newton;

(11) considérant que, dans le cadre de la réalisation du marché intérieur, le champ d'application de la présente directive devrait être étendu au transport national dans la mesure où il concerne des caractéristiques qui ont des effets importants sur les conditions de concurrence dans le secteur des transports, et notamment sur les valeurs relatives à la longueur et à la largeur maximales autorisées des véhicules et des ensembles de véhicules destinés au transport de marchandises;

⁽¹⁾ JO n° C 38 du 8. 2. 1994, p. 3 et JO n° C 247 du 23. 9. 1995, p. 1.

⁽²⁾ JO n° C 295 du 22. 10. 1994, p. 72.

⁽³⁾ Avis du Parlement européen du 15 novembre 1994 (JO n° C 341 du 5. 12. 1994, p. 39), position commune du Conseil du 8 décembre 1995 (JO n° C 356 du 30. 12. 1995, p. 13) et décision du Parlement européen du 14 mars 1996 (JO n° C 96 du 1. 4. 1996, p. 233).

⁽⁴⁾ JO n° L 2 du 3. 1. 1985, p. 14. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 92/7/CEE (JO n° L 57 du 2. 3. 1992, p. 29).

⁽⁵⁾ JO n° L 221 du 7. 8. 1986, p. 48.

⁽⁶⁾ JO n° L 142 du 25. 5. 1989, p. 3.

- (12) considérant que, en ce qui concerne les autres caractéristiques des véhicules, les États membres sont autorisés à appliquer sur leur territoire des valeurs différentes de celles prévues dans la présente directive uniquement pour les véhicules utilisés en trafic national;
- (13) considérant que la longueur maximale des trains routiers utilisant des systèmes d'attelage extensibles atteint dans la pratique 18,75 m en position d'extension maximale; qu'il convient d'autoriser la même longueur maximale pour les trains routiers utilisant des systèmes d'attelage rigides;
- (14) considérant que la largeur maximale autorisée de 2,50 mètres pour les véhicules destinés au transport de marchandises peut laisser un espace intérieur insuffisant pour procéder au chargement efficace des palettes, ce qui a donné lieu à l'application de différentes tolérances au-delà de ce seuil dans la législation des États membres relative au trafic intérieur; qu'une adaptation générale à la situation actuelle est donc nécessaire afin de clarifier les exigences techniques, en tenant compte des aspects de ces caractéristiques qui sont liés à la sécurité routière;
- (15) considérant que, si la largeur maximale des véhicules destinés au transport de marchandises est portée à 2,55 mètres, il convient d'étendre cette norme également aux autobus; que, dans le cas des autobus, il convient toutefois de prévoir une période transitoire pour permettre aux constructeurs concernés d'adapter l'outil industriel;
- (16) considérant que, en ce qui concerne l'autorisation de mise en circulation et l'utilisation de véhicules, le montage d'une suspension pneumatique ou d'une suspension équivalente doit être préféré à une suspension mécanique, afin d'éviter toute détérioration excessive du réseau routier et de garantir la manœuvrabilité; qu'il convient d'éviter le dépassement de certaines charges maximales par essieu et que le véhicule doit pouvoir effectuer un virage à 360° dans des limites acceptables pour la voie empruntée;
- (17) considérant qu'il est opportun que les États membres puissent autoriser la circulation sur leur territoire, en transport national de marchandises, de véhicules ou d'ensembles de véhicules dont les dimensions s'écartent de celles fixées par la présente directive, au cas où ces véhicules effectueraient les opérations de transport qui sont définies par la présente directive comme n'affectant pas de façon notable la concurrence internationale dans le domaine des transports, à savoir le cas des opérations effectuées par des véhicules spécialisés et celui des opérations effectuées selon une approche modulaire;
- (18) considérant que, dans le cas des opérations effectuées selon une approche modulaire, il convient de prévoir une période transitoire pour permettre à l'État membre d'adapter son infrastructure routière;
- (19) considérant qu'il convient que les véhicules ou les ensembles de véhicules construits en application de nouvelles technologies ou de nouveaux concepts, selon des normes qui s'écartent de celles fixées par la présente directive, puissent effectuer des opérations de transport local pendant une période d'essai, destinée à permettre de tirer bénéfice du progrès technique;
- (20) considérant que les véhicules qui entrent en service avant la date de mise en application de la présente directive et qui ne sont pas conformes aux caractéristiques de dimensions fixées dans la présente directive, du fait de dispositions nationales ou de méthodes de mesure jusque-là divergentes, devraient être autorisés à continuer à assurer pour une période transitoire des services de transport dans l'État membre dans lequel le véhicule est immatriculé ou mis en circulation;
- (21) considérant que des progrès ont été réalisés en vue de l'adoption des directives relatives à la réception par type des ensembles de véhicules à cinq ou six essieux; que, en conséquence, les exigences de conformité aux caractéristiques autres que celles liées aux poids et dimensions, telles que définies à l'annexe II de la directive 85/3/CEE, devraient être supprimées;
- (22) considérant qu'il y a également lieu de procéder à cette modification afin d'éviter que les règles soient en conflit avec les conventions internationales sur le trafic routier et la circulation;
- (23) considérant que, pour faciliter le contrôle de la conformité à la présente directive, il est nécessaire de s'assurer que les véhicules sont munis d'une preuve de cette conformité;
- (24) considérant que la présente directive n'affecte pas les obligations des États membres concernant les dates limites de transposition en droit national et d'application des directives qu'elle remplace,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

1. La présente directive s'applique:
 - a) aux dimensions des véhicules à moteur des catégories M2, M3 et N2 et N3 et de leurs remorques de catégorie O3 et O4, tels qu'ils sont définis à l'annexe II de la directive 70/156/CEE du Conseil, du 6 février 1970, concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques⁽¹⁾;

⁽¹⁾ JO n° L 42 du 23. 2. 1970, p. 1. Directive modifiée en dernier lieu par l'acte d'adhésion de 1994.

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.

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.

Article 2

Aux fins de la présente directive, on entend par:

— «véhicule à moteur»: tout véhicule pourvu d'un moteur à propulsion et circulant sur route par ses moyens propres,

— «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,

— «semi-remorque»: 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,

— «ensemble de véhicules»:

— soit un train routier constitué d'un véhicule à moteur attelé à une remorque,

— soit un véhicule articulé constitué d'un véhicule à moteur couplé à une semi-remorque,

— «véhicule conditionné»: 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,

— «autobus»: 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 tracter une remorque à bagages,

— «autobus articulé»: 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,

— «dimensions maximales autorisées»: les dimensions maximales pour l'utilisation d'un véhicule prévues à l'annexe I de la présente directive,

— «poids maximal autorisé»: le poids maximal pour l'utilisation en trafic international d'un véhicule chargé,

— «poids maximal autorisé par essieu»: le poids maximal pour l'utilisation en trafic international d'un essieu ou d'un groupe d'essieux chargé,

— «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,

— «tonne»: le poids que représente la masse d'une tonne et qui correspond à 9,8 kilonewtons (kN).

Toutes les dimensions maximales autorisées indiquées à l'annexe I sont mesurées conformément à l'annexe I de la directive 70/156/CEE, sans tolérance positive.

Article 3

1. Un État membre ne peut refuser ou interdire l'usage sur son territoire:

— en trafic international, de véhicules immatriculés ou mis en circulation dans tout autre État membre pour des raisons concernant les poids et les dimensions,

— en trafic national, de véhicules pour le transport de marchandises immatriculés ou mis en circulation dans tout autre État membre pour des raisons concernant les dimensions,

si ces véhicules sont conformes aux valeurs limites spécifiées à l'annexe I.

Cette disposition est applicable nonobstant le fait que:

a) lesdits véhicules ne sont pas conformes aux dispositions de la législation de cet État membre concernant certaines caractéristiques de poids et de dimensions non visées à l'annexe I;

b) l'autorité compétente de l'État membre dans lequel les véhicules sont immatriculés ou mis en circulation a autorisé des limites non visées à l'article 4 paragraphe 1 dépassant celles qui sont fixées à l'annexe I.

2. Toutefois, le paragraphe 1 deuxième alinéa point a) n'affecte pas le droit des États membres, compte dûment tenu du droit communautaire, d'exiger des véhicules immatriculés ou mis en circulation sur leur territoire qu'ils soient conformes à leurs exigences nationales concernant des caractéristiques de poids et de dimensions qui ne sont pas visées à l'annexe I.

3. Dans le cas des véhicules conditionnés, les États membres peuvent exiger que ces véhicules soient accompagnés d'un document ou d'une plaque d'attestation ATP prévue par l'accord du 1^{er} septembre 1970 relatif aux transports internationaux de denrées périssables et aux engins spéciaux à utiliser pour ces transports.

Article 4

1. Les États membres n'autorisent pas la circulation normale de véhicules ou d'ensembles de véhicules pour le transport national de marchandises sur leur territoire s'ils ne sont pas conformes aux caractéristiques indiquées à l'annexe I points 1.1, 1.2, 1.4 à 1.8, 4.2 et 4.4.

2. Néanmoins, les États membres peuvent autoriser la circulation sur leur territoire de véhicules ou d'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.

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.

4. Les États membres peuvent autoriser que les véhicules ou ensembles de véhicules qui sont utilisés pour le transport de marchandises 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.

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:

- a) les opérations de transport sont effectuées, sur le territoire d'un État 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 États membres, par exemple les opérations liées à l'exploitation des forêts et à l'industrie forestière;
- b) l'État membre qui permet que des opérations de transport soient effectuées sur son territoire par des véhicules ou des ensembles de véhicules s'écartant 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

État membre afin que tout opérateur puisse bénéficier de conditions égales de concurrence (approche modulaire).

L'État 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 de marchandises, 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.

Les États membres informent la Commission des mesures prises en application du présent paragraphe.

5. Les États 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 États membres en informent la Commission.

6. Les États 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, circulent, 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.

Article 5

Sans préjudice de l'article 4 paragraphe 6:

- a) aux fins de l'article 3, les véhicules articulés mis en circulation avant le 1^{er} janvier 1991 qui ne satisfont pas aux dispositions des points 1.6 et 4.4 de l'annexe I sont considérés comme étant conformes à ces dispositions à condition de ne pas dépasser la longueur totale de 15,50 mètres;
- b) aux fins de l'article 3, les trains routiers dont le véhicule à moteur a été mis en circulation avant le 31 décembre 1991 et qui ne satisfont pas aux dispositions des points 1.7 et 1.8 de l'annexe I sont considérés, jusqu'au 31 décembre 1998, comme étant conformes à ces dispositions à conditions de ne pas dépasser la longueur totale de 18,00 mètres.

Article 6

1. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour assurer que les véhicules visés à l'article 1^{er} et

conformes à la présente directive, sont munis d'une des preuves visées aux points a), b) et c):

- a) une combinaison des deux plaques suivantes:
- la «plaque de constructeur», établie et apposée conformément à la directive 76/114/CEE⁽¹⁾,
 - la plaque relative aux dimensions conformes à l'annexe III, établie et apposée conformément à la directive 76/114/CEE;
- 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);
- c) un document unique délivré par l'autorité compétente de l'État membre dans lequel le véhicule est immatriculé ou mis en circulation. 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.
2. Lorsque les caractéristiques du véhicule ne correspondent plus à celles indiquées sur la preuve de conformité, l'État membre dans lequel le véhicule est immatriculé prend les mesures nécessaires pour assurer que la preuve de conformité est modifiée.
3. Les plaques et documents visés au paragraphe 1 sont reconnus par les États membres comme la preuve de la conformité des véhicules prévue par la présente directive.
4. Les véhicules munis d'une preuve de conformité peuvent être soumis:
- en ce qui concerne les normes communes concernant les poids, à des contrôles par sondage,
 - 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.

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.

6. Chaque État 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.

Article 7

La présente directive ne fait pas obstacle à l'application des dispositions en vigueur dans chaque État membre en matière de circulation routière permettant de limiter les poids et/ou les dimensions des véhicules sur certaines routes ou certains ouvrages d'art, quel que soit l'État d'immatriculation ou de mise en circulation de ces véhicules.

Article 8

L'article 3 n'est pas applicable en Irlande et au Royaume-Uni jusqu'au 31 décembre 1998:

- a) en ce qui concerne les normes visées à l'annexe I points 2.2, 2.3.1, 2.3.3, 2.4 et 3.3.2:
- à l'exception des véhicules articulés visés au point 2.2.2 dont:
 - i) le poids total en charge ne dépasse pas 38 tonnes;
 - ii) le poids sur chaque essieu tridem, à l'écartement indiqué au point 3.3.2, ne dépasse pas 22,5 tonnes,
 - 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:
 - i) 35 tonnes pour les véhicules visés aux points 2.2.3 et 2.2.4,
 - ii) 17 tonnes pour les véhicules visés aux points 2.3.1,
 - 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,
 - iv) 27 tonnes pour les véhicules visés au point 2.4,
- 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.

Article 9

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.

Les États membres informent la Commission des mesures prises en application du présent article. La Commission en informe les autres États membres.

⁽¹⁾ JO n° L 24 du 30. 1. 1976, p. 1. Directive modifiée par la directive 78/507/CEE de la Commission (JO n° L 155 du 13. 6. 1978, p. 31).

Article 10

Les directives énumérées à l'annexe IV partie A sont abrogées à la date indiquée à l'article 11, sans préjudice des obligations des États membres concernant les dates limites de transposition rappelées à l'annexe IV partie B.

Les références faites aux directives abrogées s'entendent comme faites à la présente directive et sont à lire selon la table de correspondance figurant à l'annexe V.

Article 11

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives pour se conformer à la présente directive avant le 17 septembre 1997. 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 12

La présente directive entre en vigueur le jour de sa publication au *Journal officiel des Communautés européennes*.

Article 13

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le 25 juillet 1996.

Par le Conseil
Le président
H. COVENEY

ANNEXE I

POIDS ET DIMENSIONS MAXIMAUX ET CARACTÉRISTIQUES CONNEXES DES VÉHICULES

1. **Dimensions maximales autorisées des véhicules visées à l'article 1^{er} paragraphe 1 point a)**
 - 1.1. *Longueur maximale:*

— véhicule à moteur	12,00 m
— remorque	12,00 m
— véhicule articulé	16,50 m
— train routier	18,75 m
— autobus articulé	18,00 m
 - 1.2. *Largeur maximale:*
 - a) tout véhicule 2,55 m
 - b) superstructures des véhicules conditionnés 2,60 m
 - 1.3. *Hauteur maximale (tout véhicule)* 4,00 m
 - 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 chargement standardisées telles que les conteneurs
 - 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
 - 1.6. Distance maximale entre l'axe du pivot d'attelage et l'arrière de la semi-remorque 12,00 m
 - 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
 - 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
2. **Poids maximal autorisé des véhicules (en tonnes)**
 - 2.1. *Véhicules faisant partie d'un ensemble de véhicules*
 - 2.1.1. Remorque à 2 essieux 18 t

2.1.2.	Remorques à 3 essieux	24 t
2.2.	<i>Ensemble de véhicules</i>	
2.2.1.	Trains routiers à 5 ou 6 essieux	
	a) véhicule à moteur à 2 essieux avec remorque à 3 essieux	40 t
	b) véhicule à moteur à 3 essieux avec remorque à 2 ou 3 essieux	40 t
2.2.2.	Véhicules articulés à 5 ou 6 essieux	
	a) véhicule à moteur à 2 essieux avec semi-remorque à 3 essieux	40 t
	b) véhicule à moteur à 3 essieux avec semi-remorque à 2 ou 3 essieux	40 t
	c) véhicule à moteur à 3 essieux avec semi-remorque à 2 ou 3 essieux transportant, en transport combiné, un conteneur ISO de 40 pieds	44 t
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
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:	
2.2.4.1.	est égal ou supérieur à 1,3 m et égal ou inférieur à 1,8 m	36 t
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
2.3.	<i>Véhicules à moteur</i>	
2.3.1.	Véhicules à moteur à 2 essieux	18 t
2.3.2.	Véhicules à moteur à 3 essieux	— 25 t — 26 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
2.3.3.	Véhicules à moteur à 4 essieux avec 2 essieux directeurs	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
2.4.	<i>Autobus articulés à 3 essieux</i>	28 t

3.	Poids maximal autorisé par essieu des véhicules visés à l'article 1^{er} paragraphe 1 point b) (en tonnes)	
3.1.	<i>Essieux simples</i>	
	Essieu non moteur simple	10 t
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:	
3.2.1.	est inférieur à 1,0 m ($d < 1,0$)	11 t
3.2.2.	est égal ou supérieur à 1,0 m et inférieur à 1,3 m ($1,0 \leq d < 1,3$)	16 t
3.2.3.	est égal ou supérieur à 1,3 m et inférieur à 1,8 m ($1,3 \leq d < 1,8$)	18 t
3.2.4.	est égal ou supérieur à 1,8 m ($1,8 \leq d$)	20 t
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:	
3.3.1.	est égal ou inférieur à 1,3 m ($d \leq 1,3$)	21 t
3.3.2.	est supérieur à 1,3 m et inférieur ou égal à 1,4 m ($1,3 < d \leq 1,4$)	24 t
3.4.	<i>Essieu moteur</i>	
3.4.1.	Essieu moteur des véhicules visés aux points 2.2.1 et 2.2.2	11,5 t
3.4.2.	Essieu moteur des véhicules visés aux points 2.2.3, 2.2.4, 2.3 et 2.4	11,5 t
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:	
3.5.1.	est inférieur à 1,0 m ($d < 1,0$ m)	11,5 t
3.5.2.	est égal ou supérieur à 1,0 m et inférieur à 1,3 m ($1,0$ m \leq $d < 1,3$ m)	16 t
3.5.3.	est égal ou supérieur à 1,3 m et inférieur à 1,8 m ($1,3$ m \leq $d < 1,8$ m)	— 18 t — 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'excède pas 9,5 tonnes	

-
4. **Caractéristiques connexes des véhicules visés à l'article 1^{er} paragraphe 1 point b)**
- 4.1. *Tous véhicules*
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
- 4.2. *Trains routiers*
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
- 4.3. *Poids maximal autorisé en fonction de l'empattement*
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
- 4.4. *Semi-remorques*
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
-

ANNEXE II

CONDITIONS RELATIVES À L'ÉQUIVALENCE ENTRE CERTAINES SUSPENSIONS NON PNEUMATIQUES ET LES SUSPENSIONS PNEUMATIQUES POUR L'ESSIEU MOTEUR OU LES ESSIEUX MOTEURS DU VÉHICULE

1. DÉFINITION DE LA NOTION DE SUSPENSION PNEUMATIQUE

Un système de suspension est dit pneumatique lorsque l'effet de ressort est assuré à au moins 75 % par un dispositif pneumatique.

2. ÉQUIVALENCE

Pour être reconnue équivalente à une suspension pneumatique, une suspension doit répondre aux critères suivants:

- 2.1. lorsque la masse suspendue sur un essieu moteur ou un essieu couplé subit de manière passagère une oscillation verticale libre de faible fréquence, la fréquence et l'amortissement, mesurés lorsque le dispositif de suspension supporte la charge maximale, doivent se situer dans les limites définies aux points 2.2 à 2.5;
- 2.2. chaque essieu doit être équipé d'amortisseurs hydrauliques. Sur les essieux tandems, les amortisseurs hydrauliques doivent être positionnés de façon à réduire à un minimum l'oscillation des essieux couplés;
- 2.3. le facteur d'amortissement moyen D doit être supérieur à 20 % de l'amortissement critique pour une suspension équipée d'amortisseurs hydrauliques en état de fonctionnement normal;
- 2.4. le niveau maximal d'amortissement de la suspension, après dépose ou neutralisation de tous les amortisseurs hydrauliques, ne doit pas dépasser 50 % du facteur d'amortissement moyen D;
- 2.5. la fréquence maximale de la masse suspendue sur l'essieu moteur ou l'essieu couplé lors d'une oscillation verticale libre et passagère ne doit pas dépasser 2 hertz;
- 2.6. la fréquence et l'amortissement de la suspension sont définis au point 3. Les procédures d'essai pour le mesurage de la fréquence et de l'amortissement sont décrites au point 4.

3. DÉFINITION DE LA FRÉQUENCE ET DE L'AMORTISSEMENT

Dans cette définition, il est supposé une masse suspendue M (kg) sur un essieu moteur ou couplé. Celui-ci présente, entre le revêtement routier et la masse suspendue, une raideur verticale totale de K newtons/mètre (N/m) et un coefficient d'amortissement total de C newtons/mètre par seconde (N/ms), Z étant égal au déplacement vertical de la masse suspendue. L'équation de mouvement de l'oscillation libre de la masse suspendue est la suivante:

$$M \frac{d^2 Z}{dt^2} + C \frac{dZ}{dt} + kZ = 0.$$

La fréquence de l'oscillation de la masse suspendue F (radian par seconde) est:

$$F = \sqrt{\frac{K}{M} - \frac{C^2}{4M^2}}.$$

L'amortissement est critique lorsque $C = C_0$,

où:

$$C_0 = 2\sqrt{KM}.$$

Le facteur d'amortissement en tant que fraction de l'amortissement critique est C/C_0 .

Lors de l'oscillation libre et passagère de la masse suspendue, le mouvement vertical de la masse suivra une courbe sinusoïdale écrasée (figure 2). On peut évaluer la fréquence en mesurant le temps aussi longtemps que les cycles d'oscillation sont observables. On peut évaluer l'amortissement en mesurant

la hauteur des pics d'oscillation successifs qui se produisent dans la même direction. En supposant que les amplitudes des pics des premier et second cycles d'oscillation soient A_1 et A_2 , le facteur d'amortissement D est:

$$D = \frac{C}{C_0} = \frac{1}{2\pi} \cdot \ln \frac{A_1}{A_2}$$

«ln» étant le logarithme naturel du coefficient d'amplitude.

4. PROCÉDURE D'ESSAI

Pour établir expérimentalement le facteur d'amortissement D , le facteur d'amortissement après dépose des amortisseurs hydrauliques et la fréquence F de la suspension, le véhicule chargé doit:

- a) descendre à faible vitesse (5 km/h + 1 km/h) une marche de 80 mm présentant le profil indiqué à la figure 1. L'oscillation passagère à analyser sur le plan de la fréquence et de l'amortissement se produit après que les roues de l'essieu moteur ont quitté la marche
ou
- b) être écrasé par le châssis de manière que la charge de l'essieu moteur atteigne une fois et demie sa valeur statique maximale. Dès libération du véhicule, il convient d'analyser l'oscillation résultante
ou
- c) être relevé par le châssis de manière que la masse suspendue s'élève de 80 mm de l'essieu moteur. Dès libération du véhicule, il convient d'analyser l'oscillation résultante
ou
- d) être soumis à d'autres procédures dans la mesure où leur équivalence aura été démontrée par le constructeur à la satisfaction du service technique.

Le véhicule doit être équipé d'un transducteur de déplacement vertical monté entre l'essieu moteur et le châssis, immédiatement au-dessus de l'essieu moteur. La lecture de la trace permet, d'une part, de mesurer le temps qui s'est écoulé entre les pics de la première et de la seconde compression afin d'obtenir la fréquence F et, d'autre part, de mesurer le coefficient d'amplitude afin d'obtenir l'amortissement. Pour les essieux moteurs doubles, il convient de monter des transducteurs entre chaque essieu moteur et le châssis se trouvant immédiatement au-dessus.

Figure 1

Marche pour tests de suspension

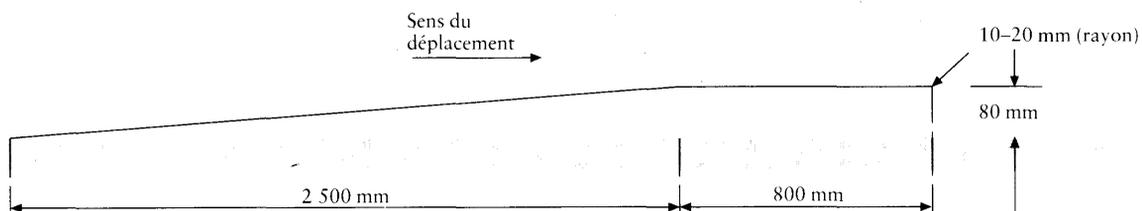
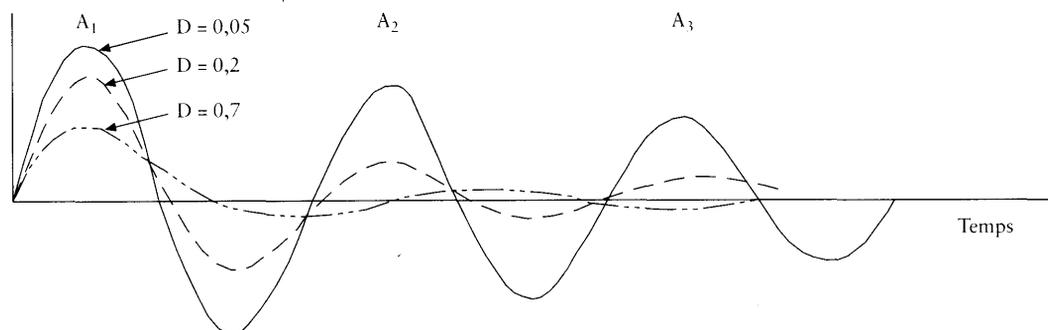


Figure 2

Réponse d'amortissement transitoire



ANNEXE III

PLAQUE RELATIVE AUX DIMENSIONS VISÉES À L'ARTICLE 6 PARAGRAPHE 1 POINT a)

I. La plaque relative aux dimensions, fixée dans la mesure du possible à côté de la plaque visée par la directive 76/114/CEE, comprend les indications suivantes:

1. Nom du constructeur⁽¹⁾;
2. Numéro d'identification du véhicule⁽¹⁾;
3. Longueur (L) du véhicule à moteur, de la remorque ou de la semi-remorque;
4. Largeur (W) du véhicule à moteur, de la remorque ou de la semi-remorque;
5. Données pour la mesure de la longueur des ensembles de véhicules:
 - la distance (a) entre l'avant du véhicule à moteur et le centre de son dispositif d'attelage (crochet ou sellette d'attelage); dans le cas d'une sellette à plusieurs points d'attelage, il faut indiquer les valeurs minimale et maximale (a_{\min} et a_{\max}),
 - la distance (b) entre le centre du dispositif d'attelage de la remorque (anneau) ou de la semi-remorque (pivot d'attelage) et l'arrière de la remorque ou de la semi-remorque; dans le cas d'un dispositif à plusieurs points d'attelage, il faut indiquer les valeurs minimale et maximale (b_{\min} et b_{\max}).

La longueur des ensembles de véhicules est la longueur mesurée lorsque le véhicule à moteur, la remorque ou la semi-remorque sont placés en ligne droite.

II. Les valeurs figurant sur la preuve de conformité doivent reprendre exactement les mesures effectuées directement sur le véhicule.

⁽¹⁾ Ces mentions ne doivent pas être répétées lorsque le véhicule est doté d'une plaque unique comportant des données relatives aux poids et des données concernant les dimensions.

ANNEXE IV

PARTIE A

DIRECTIVES ABROGÉES

(visées à l'article 10)

- Directive 85/3/CEE relative aux poids, aux dimensions et à certaines autres caractéristiques techniques de certains véhicules routiers et ses modifications successives:
 - Directive 86/360/CEE
 - Directive 88/218/CEE
 - Directive 89/338/CEE
 - Directive 89/460/CEE
 - Directive 89/461/CEE
 - Directive 91/60/CEE
 - Directive 92/7/CEE
- Directive 86/364/CEE relative à la preuve de la conformité des véhicules à la directive 85/3/CEE relative aux poids, aux dimensions et à certaines autres caractéristiques techniques de certains véhicules routiers

PARTIE B

<i>Directive</i>	<i>Date limite de transposition</i>
85/3/CEE (JO n° L 2 du 3. 1. 1985, p. 14)	1 ^{er} juillet 1986 1 ^{er} janvier 1990
86/360/CEE (JO n° L 217 du 5. 8. 1986, p. 19)	1 ^{er} janvier 1992
86/364/CEE (JO n° L 221 du 7. 8. 1986, p. 48)	29 juillet 1987
88/218/CEE (JO n° L 98 du 15. 4. 1988, p. 48)	1 ^{er} janvier 1989
89/338/CEE (JO n° L 142 du 25. 5. 1989, p. 3)	1 ^{er} juillet 1991 1 ^{er} janvier 1992 1 ^{er} janvier 1993
89/460/CEE (JO n° L 226 du 3. 8. 1989, p. 5)	
89/461/CEE (JO n° L 226 du 3. 8. 1989, p. 7)	1 ^{er} janvier 1991
91/60/CEE (JO n° L 37 du 9. 2. 1991, p. 37)	30 septembre 1991
92/7/CEE (JO n° L 57 du 2. 3. 1992, p. 29)	31 décembre 1992

ANNEXE V

TABLE DE CORRESPONDANCE

Présente directive	85/3/CEE	86/360/CEE	86/364/CEE	88/218/CEE	89/338/CEE	89/460/CEE	89/461/CEE	91/60/CEE	92/7/CEE
Article 1 ^{er} paragraphe 1 point a)	Article 1 ^{er} paragraphe 1								
Article 1 ^{er} paragraphe 1 point a)	—								
Article 1 ^{er} paragraphe 1 point b)	Article 1 ^{er} paragraphe 1 point b)								
Article 1 ^{er} paragraphe 2	Article 1 ^{er} paragraphe 2								
Article 2 premier à quatrième tirets et sixième à dixième tirets					Article 1 ^{er} paragraphe 2				
Article 2 cinquième, onzième et douzième tirets	—								
Article 2 dernier alinéa	—								
Article 3 paragraphe 1	—								
Article 3 paragraphe 1 points a) et b)	Article 3 paragraphe 1 et points a) et b)								
Article 3 paragraphe 2	Article 3 paragraphe 2								
Article 3 paragraphe 3	—								
Article 4	—								
Article 5 point a)							Article 1 ^{er} paragraphe 1		
Article 5 point b)								Article 1 ^{er} paragraphe 1	
Article 6 paragraphes 1 à 4			Article 1 ^{er} paragraphes 1 à 4						

Présente directive	85/3/CEE	86/360/CEE	86/364/CEE	88/218/CEE	89/338/CEE	89/460/CEE	89/461/CEE	91/60/CEE	92/77/CEE
Article 6 paragraphes 5 et 6			Article 2 paragraphes 1 et 2						
Article 7	Article 6								
Article 8						Article 1 ^{er}			
Articles 9 à 12	—								
Article 13	Article 9								
Annexe I	Annexe I								
Point 1	Point 1								
Point 1.1 premier, deuxième, troisième et cinquième tirets								Article 1 ^{er} paragraphe 2	
Point 1.1 quatrième tiret	—								
Point 1.2 a)	—								
Point 1.2 b)	—								
Points 1.3 à 1.5	Points 1.3 à 1.5								
Point 1.6							Article 1 ^{er} paragraphe 3		
Point 1.7								Article 1 ^{er} paragraphe 3	
Point 1.8	—								
Points 2 à 2.2.1 b)	Points 2 à 2.2.1 b)								
Points 2.2.2 a) à c)	Points 2.2.2 a) à c)								
Point 2.2.3 et Point 2.2.4.1					Article 1 ^{er} paragraphe 5 point c)				
Point 2.2.4.2									Article 1 ^{er} paragraphe 1 point a)

Présente directive	85/3/CEE	86/360/CEE	86/364/CEE	88/218/CEE	89/338/CEE	89/460/CEE	89/461/CEE	91/60/CEE	92/7/CEE
Points 2.3 et 2.3.1					Article 1 ^{er} paragraphe 5 point c)				
Points 2.3.2 et 2.3.3									Article 1 ^{er} paragraphe 1 points b) et c)
Point 2.4					Article 1 ^{er} paragraphe 5 point c)				
Points 3 à 3.3.2	Points 3 à 3.3.2								
Points 3.4 et 3.4.1		Article 1 ^{er} paragraphe 3							
Points 3.4.2 à 3.5.2					Article 1 ^{er} paragraphe 6 point d)				
Point 3.5.3									Article 1 ^{er} paragraphe 1 point d)
Points 4 à 4.2	Points 4 à 4.2								
Point 4.3					Article 1 ^{er} paragraphe 5 point c)				
Point 4.4							Article 1 ^{er} paragraphe 4		
Annexe II									Annexe III
Annexe III			Annexe						