

ROYAUME DE BELGIQUE

AVIS 51.097/4
DU 11 AVRIL 2012

DE LA SECTION DE LÉGISLATION
DU CONSEIL D'ÉTAT

Le CONSEIL D'ÉTAT, section de législation, quatrième chambre, saisi par la Ministre de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports, le 5 mars 2012, d'une demande d'avis, dans un délai de trente jours, sur un avant-projet d'ordonnance « concernant le cadre relatif au déploiement des systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport », a donné l'avis suivant :

Comme la demande d'avis est introduite sur la base de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 1°, des lois coordonnées sur le Conseil d'État, tel qu'il est remplacé par la loi du 2 avril 2003, la section de législation limite son examen au fondement juridique de l'avant-projet, à la compétence de l'auteur de l'acte ainsi qu'à l'accomplissement des formalités préalables, conformément à l'article 84, § 3, des lois coordonnées précitées.

Sur ces trois points, l'avant-projet appelle les observations suivantes.

L'avant-projet d'ordonnance examiné vise à assurer la transposition de la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil du 7 juillet 2010 'concernant le cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport'.

L'objet et le champ d'application de cette directive sont définis en son article 1^{er}, dans les termes suivants :

« 1. La présente directive établit un cadre visant à soutenir le déploiement et l'utilisation coordonnés et cohérents de systèmes de transport intelligents (STI) dans l'Union, en particulier au-delà des frontières entre les États membres, et fixe les conditions générales nécessaires à cette fin.

2. La présente directive prévoit l'élaboration de spécifications en vue d'actions à mener dans les domaines prioritaires visés à l'article 2, ainsi que l'élaboration, le cas échéant, des normes nécessaires.

3. La présente directive s'applique aux services et applications STI dans le domaine du transport routier et à leurs interfaces avec d'autres modes de transport, sans préjudice des questions touchant à la sécurité nationale ou nécessaires dans l'intérêt de la défense ».

Dans ce contexte, force est de constater que les quatre « domaines prioritaires » et les six « actions prioritaires » énumérés aux articles 2 et 3 de la directive 2010/40/UE précitée relèvent tant des compétences des régions en matière d'infrastructures routières (article 6, § 1^{er}, X, 1°, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles) que des compétences de l'autorité fédérale relatives « à l'élaboration des règles de police générale et de la réglementation relatives aux communications et aux transports, ainsi qu'aux prescriptions techniques relatives aux moyens de communication et de transport » (article 6, § 4, 3°, de la loi spéciale précitée).

Les « normes » et « spécifications » ¹ qui seront élaborées afin de rencontrer l'objectif défini à l'article 1^{er} de la directive 2010/40/UE précitée concernent en effet tant les véhicules routiers que les infrastructures sur lesquels ils circulent.

¹ Telles que définies à l'article 4, points 17 et 18 de la directive 2010/40/UE précitée.

De même, certains des domaines et actions prioritaires définis aux articles 2 et 3 de la directive 2010/40/UE précitée relèvent des compétences de l'autorité fédérale en matière de police de la circulation routière et de réglementation des transports.

Compte tenu de l'essentielle interdépendance des mesures à prendre à la fois aux niveaux fédéral et régional, il n'apparaît pas admissible, au regard des règles de répartition des compétences prévues en droit interne belge, d'assurer la transposition de la directive 2010/40/UE sans recourir à un accord de coopération conclu conformément à l'article 92*bis* de la loi spéciale du 8 août 1980 précitée.

Étant donné le caractère fondamental de cette observation, la section de législation s'abstient de formuler d'autres remarques sur le texte de l'avant-projet.

La chambre était composée de

Messieurs	Y. KREINS,	président de chambre,
	P. VANDERNOOT,	conseillers d'État,
Madame	M. BAGUET,	
Monsieur	Y. DE CORDT,	assesseur de la section de législation,
Madame	B. VIGNERON,	greffier.

Le rapport a été présenté par M. Y. CHAUFFOUREAUX, auditeur.

LE GREFFIER

LE PRÉSIDENT

B. VIGNERON

Y. KREINS

KONINKRIJK BELGIË

ADVIES 51.097/4
VAN 11 APRIL 2012

VAN DE AFDELING WETGEVING
VAN DE RAAD VAN STATE

De RAAD VAN STATE, afdeling Wetgeving, vierde kamer, op 15 maart 2012 door de Minister van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest, belast met Openbare Werken en Vervoer verzocht hem, binnen een termijn van dertig dagen, van advies te dienen over een voorontwerp van ordonnantie “betreffende het kader voor het invoeren van intelligente vervoerssystemen op het gebied van wegvervoer en voor interfaces met andere vervoerswijzen”, heeft het volgende advies gegeven:

Aangezien de adviesaanvraag ingediend is op basis van artikel 84, § 1, eerste lid, 1°, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State, zoals het is vervangen bij de wet van 2 april 2003, beperkt de afdeling Wetgeving overeenkomstig artikel 84, § 3, van de voornoemde gecoördineerde wetten haar onderzoek tot de rechtsgrond van het voorontwerp, de bevoegdheid van de steller van de handeling en de te vervullen voorafgaande vormvereisten.

Wat deze drie punten betreft, geeft het voorontwerp aanleiding tot de volgende opmerkingen.

Het voorliggende voorontwerp van ordonnantie beoogt te voorzien in de omzetting van richtlijn 2010/40/EU van het Europees Parlement en de Raad van 7 juli 2010 ‘betreffende het kader voor het invoeren van intelligente vervoerssystemen op het gebied van wegvervoer en voor interfaces met andere vervoerswijzen’.

Het onderwerp en het toepassingsgebied van deze richtlijn worden in artikel 1 ervan als volgt omschreven:

“1. Deze richtlijn vestigt een kader ter ondersteuning van het op gecoördineerde en coherente wijze invoeren en gebruiken van intelligente vervoerssystemen (ITS) binnen de Unie, met name over de grenzen tussen de lidstaten heen, en stelt de daarvoor benodigde algemene voorwaarden vast.

2. Deze richtlijn voorziet in de ontwikkeling van specificaties voor acties op de in artikel 2 vermelde prioritaire gebieden, alsmede in de ontwikkeling, waar dat passend is, van vereiste normen.

3. Deze richtlijn is van toepassing op ITS-toepassingen en -diensten op het gebied van het wegvervoer en de interfaces met andere vervoerswijzen, onverminderd hetgeen verband houdt met de nationale veiligheid of voor defensiedoeleinden is vereist”.

In die context moet worden vastgesteld dat de vier “prioritaire gebieden” en de zes “prioritaire acties” opgesomd in de artikelen 2 en 3 van de voornoemde richtlijn 2010/40/EU zowel behoren tot de bevoegdheid van de gewesten wat de weginfrastructuur betreft (artikel 6, § 1, X, 1°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen), als tot die van de federale overheid wat betreft “het ontwerpen van de regels van de algemene politie en de reglementering op het verkeer en vervoer, alsook van de technische voorschriften inzake verkeers- en vervoermiddelen” (artikel 6, § 4, 3°, van de voornoemde bijzondere wet).

De “normen” en “specificaties”¹ die zullen worden uitgewerkt ter verwezenlijking van het doel bepaald in artikel 1 van de voornoemde richtlijn 2010/40/EU betreffen immers zowel de wegvoertuigen als de infrastructuur waarvan deze gebruik maken.

Zo ook behoren bepaalde prioritaire gebieden en acties bepaald in de artikelen 2 en 3 van de voornoemde richtlijn 2010/40/EU tot de bevoegdheid van de federale overheid wat betreft de politie over het wegverkeer en de regelgeving inzake vervoer.

Aangezien de maatregelen die zowel op federaal als op gewestelijk niveau genomen moeten worden, wezenlijk met elkaar verweven zijn, lijkt het in het licht van de bij het Belgische interne recht voorgeschreven regels inzake de verdeling van de bevoegdheden niet aanvaardbaar richtlijn 2010/40/EU om te zetten zonder dat een samenwerkingsakkoord wordt gesloten overeenkomstig artikel 92*bis* van de voornoemde bijzondere wet van 8 augustus 1980.

Daar deze opmerking fundamenteel van aard is, ziet de afdeling Wetgeving ervan af verdere opmerkingen te maken omtrent de tekst van het voorontwerp.

¹ Zoals gedefinieerd in artikel 4, punten 17 en 18, van de voornoemde richtlijn 2010/40/EU.

De kamer was samengesteld uit

de Heren	Y.KREINS,	kamervoorzitter,
Mevrouw	P.VANDERNOOT, M.BAGUET,	staatsraden,
de Heer	Y.DE CORDT,	assessor van de afdeling Wetgeving,
Mevrouw	B.VIGNERON,	griffier.

Het verslag werd uitgebracht door de Heer Y. CHAUFFOUREAUX, auditeur.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst werd nagezien onder toezicht van de Heer P. VANDERNOOT.

DE GRIFFIER

DE VOORZITTER

B. VIGNERON

Y. KREINS