



CONSEIL D'ÉTAT
section de législation

RAAD VAN STATE
afdeling Wetgeving

avis 77.838/4
du 14 juillet 2025

advies 77.838/4
van 14 juli 2025

sur

over

un avant-projet d'ordonnance
de la Région de
Bruxelles-Capitale 'relative au
déploiement des systèmes de
transport intelligents dans le
domaine du transport routier et
d'interfaces avec d'autres
modes de transport'

een voorontwerp van
ordonnantie van het Brussels
Hoofdstedelijk Gewest
'betreffende het invoeren van
intelligente vervoerssystemen
op het gebied van wegvervoer
en van interfaces met andere
vervoerswijzen'

Le 10 juin 2025, le Conseil d'État, section de législation, a été invité par la Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière à communiquer un avis dans un délai de soixante jours sur un avant-projet d'ordonnance 'relative au déploiement des systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport'.

L'avant-projet a été examiné par la quatrième chambre le 14 juillet 2025. La chambre était composée de Bernard BLERO, président de chambre, Géraldine ROSOUX et Dimitri YERNAULT, conseillers d'État, Sébastien VAN DROOGHENBROECK, assesseur, et Anne-Catherine VAN GEERSDAELE, greffier.

Le rapport a été présenté par Yves CHAUFFOUREAUX, premier auditeur.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise de l'avis a été vérifiée sous le contrôle de Pierre-Olivier DE BROUX, conseiller.

L'avis, dont le texte suit, a été donné le 14 juillet 2025.

*

Op 10 juni 2025 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met mobiliteit, openbare werken en verkeersveiligheid verzocht binnen een termijn van zestig dagen een advies te verstrekken over een voorontwerp van ordonnantie 'betreffende het invoeren van intelligente vervoerssystemen op het gebied van wegvervoer en van interfaces met andere vervoerswijzen'.

Het voorontwerp is door de vierde kamer onderzocht op 14 juli 2025. De kamer was samengesteld uit Bernard BLERO, kamervoorzitter, Géraldine ROSOUX en Dimitri YERNAULT, staatsraden, Sébastien VAN DROOGHENBROECK, assessor, en Anne-Catherine VAN GEERSDAELE, griffier.

Het verslag is uitgebracht door Yves CHAUFFOUREAUX, eerste auditeur.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst van het advies is nagezien onder toezicht van Pierre-Olivier DE BROUX, staatsraad.

Het advies, waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 14 juli 2025.

*

Comme la demande d'avis est introduite sur la base de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 1^o, des lois 'sur le Conseil d'État', coordonnées le 12 janvier 1973, la section de législation limite essentiellement son examen à la compétence de l'auteur de l'acte, au fondement juridique [‡] ainsi qu'à l'accomplissement des formalités prescrites, conformément à l'article 84, § 3, des lois coordonnées.

FORMALITÉS PRÉALABLES

L'article 7 de l'avant-projet règle le traitement des données à caractère personnel liées aux systèmes de transport intelligents (en abrégé : « STI ») et aux systèmes de transport intelligents coopératifs (en abrégé : « STI-C »).

Interrogé sur ce point, le délégué a confirmé que l'avis de l'Autorité de protection des données a bien été sollicité, mais n'a pas encore été obtenu.

Il revient à l'auteur de l'avant-projet de s'assurer du bon accomplissement de cette formalité.

Si l'accomplissement de cette formalité devait encore donner lieu à des modifications du texte soumis au Conseil d'État sur des points autres que de pure forme et ne résultant pas des suites réservées au présent avis, les dispositions modifiées ou ajoutées devraient être soumises à nouveau à l'avis de la section de législation conformément à l'article 3, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, des lois coordonnées 'sur le Conseil d'État'.

PORTÉE DE L'AVANT-PROJET ET COMPÉTENCE DE L'AUTEUR DE L'ACTE

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' a été transposée, pour ce qui concerne la Région de Bruxelles-Capitale ¹, par l'ordonnance du 28 mars 2013 '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'.

[‡] S'agissant d'un avant-projet d'ordonnance, on entend par « fondement juridique » la conformité aux normes supérieures.

¹ Voir pour l'autorité fédérale la loi du 17 août 2013 'portant création du cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents et modifiant la loi du 10 avril 1990 réglementant la sécurité privée et particulière', pour la Région flamande, le décret du 29 mars 2013 'betreffende het kader voor het invoeren van intelligente vervoerssystemen op het gebied van wegvervoer en voor interfaces met andere vervoerswijzen', et pour la Région wallonne, le décret du 18 avril 2013 'relatif au cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport'. Voir également l'accord de coopération du 15 juillet 2014 'relatif à 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'.

La directive 2010/40/UE a été modifiée par la directive (UE) 2023/2661 ², dont le délai de transposition expire le 21 décembre 2025 ³.

Afin d'assurer la transposition de cette directive modificative, l'auteur de l'avant-projet a fait le choix d'abroger l'ordonnance du 28 mars 2013 et de la remplacer par un nouveau dispositif assurant la transposition partielle de la directive 2010/40/UE, telle que modifiée par la directive (UE) 2023/2661 ⁴.

Dans son avis 51.384/VR/3 ⁵ la section de législation a formulé l'observation suivante ⁶ :

(Traduction libre)

« La transposition de la directive relève aussi bien de la compétence des régions, essentiellement en vertu de leur compétence en matière '[de] routes et leurs dépendances' (article 6, § 1^{er}, X, 1^o, de la loi spéciale du 8 août 1980 'de réformes institutionnelles') que de l'autorité fédérale, en vertu de sa compétence en matière d'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^o, de la loi spéciale du 8 août 1980). Cette constatation vaut certainement lorsque le champ d'action des domaines prioritaires (article 2 de la directive) et des actions prioritaires (article 3 de la directive) est analysé à la lumière de l'annexe I de la directive qui définit plus précisément ces domaines prioritaires et les spécifications relatives à ces actions prioritaires.

L'avant-projet de décret soumis pour avis ne fait que délimiter le cadre général pour la transposition de la directive, en empruntant certaines de ses dispositions. Par conséquent, ce n'est essentiellement que dans le cadre de la mise en œuvre du décret envisagé, qui doit être interprété selon le critère de compétence, que l'on pourra vérifier si les règles répartitrices de compétences ont été respectées.

Vu l'interaction qui existe entre un certain nombre de mesures qui devront être prises en vue de la transposition de la directive et la nécessité de la continuité des services STI et d'une instauration coordonnée et cohérente de ceux-ci, les mesures que l'autorité fédérale et les régions devront adopter devront être mises en place conjointement. Du reste, l'exposé des motifs souligne la complémentarité des compétences fédérales et régionales en la matière. Afin de réaliser l'harmonisation de la politique et la coordination nécessaires, la conclusion d'un accord de coopération, en application de l'article 92bis, § 1^{er}, de la loi spéciale du 8 août 1980, constitue à cet égard le moyen le plus approprié. Au demeurant,

² Directive (UE) 2023/2661 du Parlement européen et du Conseil du 22 novembre 2023 'modifiant la directive 2010/40/UE 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'.

³ Voir l'article 2 de la directive.

⁴ L'exposé des motifs de l'avant-projet précise les raisons de ce choix.

⁵ Avis 51.384/VR/3 donné le 12 juin 2012 sur un avant-projet devenu le décret du 29 mars 2013 'betreffende het kader voor het invoeren van intelligente vervoerssystemen op het gebied van wegvervoer en voor interfaces met andere vervoerswijzen', *Doc. Parl.*, Vl. Parl., 2012-2013, n° 1869/1, pp. 23-28.

⁶ Cette observation a été reprise dans l'avis 51.533/4 donné le 9 juillet 2012 sur un avant-projet devenu le décret de la Région wallonne du 18 avril 2013 'relatif au cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport', *Doc. parl.*, Parl. w., 2012-2013, n° 758/1, pp. 7-10 et dans l'avis 52.783/4 donné le 4 mars 2013 sur un avant-projet devenu la loi du 17 août 2013, *Doc. parl.*, Chambre, 2012-2013, n° 2943/001, pp. 25-31.

on peut envisager de fixer également dans un accord de coopération le cadre général pour la transposition de la directive.

Si les mesures d'exécution précitées devaient, en outre, donner lieu au développement de réseaux de télécommunication et de télécontrôle qui dépassent les limites d'une région, un accord de coopération (obligatoire) devra être conclu à ce sujet entre l'autorité fédérale et les régions sur la base de l'article 92*bis*, § 3, a), de la loi spéciale du 8 août 1980. Enfin, en cas de règlement de matières concernant les 'tronçons de routes qui dépassent les limites de la région', un accord de coopération (obligatoire) devra également être conclu conjointement entre les régions sur la base de l'article 92*bis*, § 2, b), de la loi spéciale ».

Cette observation vaut également pour l'avant-projet d'ordonnance examinée ⁷.

TABLEAUX DE TRANSPOSITION

Le dossier soumis à la section de législation contient un tableau de concordance entre le texte de la directive 2010/40/UE telle que modifiée par la directive (UE) 2023/2661 d'une part, et, d'autre part, le texte de l'avant-projet d'ordonnance.

Si ce tableau s'avère très utile, il n'est toutefois pas suffisant. L'exposé des motifs doit être complété par la présentation d'un tableau établissant une correspondance en sens inverse afin que le Parlement puisse se prononcer en parfaite connaissance de cause sur le choix des moyens mis en œuvre par l'auteur de l'avant-projet pour assurer la transposition de la directive et afin d'éviter que l'exercice du droit d'amendement excède les limites du pouvoir d'appréciation que le droit européen reconnaît aux États membres.

EXAMEN DE L'AVANT-PROJET

OBSERVATIONS PARTICULIÈRES

Article 3

1. Le 2° sera complété par la date de l'accord qui y est mentionné.
2. Certaines définitions figurant à l'article 4 de la directive 2010/40/UE n'ont pas été transposées par l'avant-projet. Le commentaire de l'article 3 expose à cet égard :

« Les définitions suivantes présentes dans les directives 2010/40/UE (dispositif nomade, prestataire de service STI) et 2023/2661/UE (service numérique de mobilité multimodale, route principale) n'ont pas été reprises dans le texte de la présente ordonnance car elles ne sont pas directement utiles à la compréhension de celle-ci.

⁷ À cet égard, il peut être relevé que, dans le commentaire de l'article 2, l'auteur de l'avant-projet mentionne la nécessité de conclure un accord de coopération, dans les termes suivants : « Le terme 'partiellement' s'impose dans la mesure où la directive 2023/2661/UE doit également être transposée dans le cadre de l'accord de coopération conclu entre les régions et l'État fédéral. On se reportera à cet égard aux commentaires de l'article 9 ». Voir également l'observation particulière formulée sous l'article 9 de l'avant-projet.

Pour la notion de 'prestataire de service STI', reprise dans la directive de 2010, elle a été englobée dans la définition relative aux 'parties prenantes concernées' ».

L'avant-projet ne visant pas à assurer une transposition complète de la directive 2010/40/UE telle que modifiée par la directive (UE) 2023/2661, il se conçoit effectivement de ne pas y transposer les définitions de termes qui ne sont pas utilisés dans la suite du dispositif en projet.

Article 7

1. Afin d'assurer une transposition plus complète de l'article 10, paragraphe 1, de la directive 2010/40/UE ⁸ et de mieux définir les finalités des traitements de données concernés, le paragraphe 1^{er} sera complété par les mots : « en vue d'assurer la sécurité ou la sûreté routière et d'améliorer la gestion de la circulation, de la mobilité ou des incidents ».

2. La portée du paragraphe 5 en projet n'est pas claire, en raison du caractère équivoque du qualificatif « légal » qui s'y trouve utilisé à diverses reprises. La question se pose de savoir si ce terme renvoie à des dispositions de nature législative ou réglementaire, et, dans l'un et l'autre cas, de quelle autorité – fédérale ou régionale – ces dispositions sont censées émaner. Le commentaire de la disposition n'est pas éclairant sur ces points.

La notion de « contradiction » qui conditionne l'application de la disposition en projet est également source d'ambiguïté.

Par souci de sécurité juridique, le texte et son commentaire seront revus pour en clarifier la portée, dans le respect de la répartition des compétences entre l'autorité fédérale, les communautés et les régions ainsi que du principe de la hiérarchie des normes.

Article 8

L'article 8 vise à transposer l'article 11 de la directive 2010/40/UE ⁹.

Cette disposition, relative à l'application des règles relatives à la responsabilité du fait des produits défectueux, a été transposée par l'article 8 de la loi du 17 août 2013 'portant création du cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents et modifiant la loi du 10 avril 1990 réglementant la sécurité privée et particulière', dont la disposition à l'examen reproduit quasiment le texte.

Cette question relevant de la compétence de l'autorité fédérale, l'article 8 sera omis.

⁸ Tel que remplacé par l'article 1^{er}, 11), de la directive (UE) 2023/2661.

⁹ Cet article n'a pas été modifié par la directive (UE) 2013/2661 et n'avait été transposé ni dans l'ordonnance du 23 mars 2013, ni dans les décrets des 29 mars et 18 avril 2013 cités en note de bas de page 1.

Article 9

L'article 9 dispose :

« Le Gouvernement est habilité à conclure un accord de coopération STI avec les deux autres régions et l'État fédéral pour compléter la transposition de la directive 2010/40/UE telle que modifiée par la directive 2023/2661/UE. Cet accord a notamment comme objectif la transposition en droit interne des notions de domaines prioritaires et actions prioritaires, la mise en place d'un comité de pilotage STI [ou] l'obligation de coopération visée à l'article 5, § 3, 1^o de la présente ordonnance ».

Dans son avis 61.706/1/V ¹⁰, la section de législation a formulé les observations suivantes à propos d'une disposition habilitant le Gouvernement de la Communauté germanophone à conclure des accords de coopération :

« 4.3.1. In artikel 10, § 4, derde lid, van het ontwerp wordt de Regering van de Duitstalige Gemeenschap gemachtigd om samenwerkingsakkoorden te sluiten ter uitvoering van de mogelijkheid om een integratiecursus in een andere landstaal dan het Duits te volgen. [...] ».

4.3.2. Die machtiging is overbodig. In artikel 92bis, § 1, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 wordt immers bepaald dat de gemeenschappen samenwerkingsakkoorden kunnen sluiten die onder meer betrekking hebben op de gezamenlijke oprichting en het gezamenlijk beheer van gemeenschappelijke diensten en instellingen, op het gezamenlijk uitoefenen van eigen bevoegdheden, of op de gemeenschappelijke ontwikkeling van initiatieven, dat over die samenwerkingsakkoorden wordt onderhandeld en dat zij worden gesloten door 'de bevoegde overheid'. In dit geval is de bevoegde overheid de Regering van de Duitstalige Gemeenschap.

De ontworpen bepaling kan ook niet tot gevolg hebben dat de Regering wordt gemachtigd om een samenwerkingsakkoord te sluiten zonder dat het nadien ter instemming wordt voorgelegd aan het Parlement van de Duitstalige Gemeenschap. Er kan immers geen afbreuk worden gedaan aan artikel 92bis, § 1, tweede lid, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 waarin wordt bepaald dat de samenwerkingsakkoorden die betrekking hebben op de aangelegenheden die bij decreet worden geregeld, alsmede de akkoorden die de gemeenschap zouden kunnen bezwaren of Belgen persoonlijk zouden kunnen binden, [...], eerst gevolg hebben nadat zij instemming hebben verkregen bij decreet ».

La même observation vaut, *mutatis mutandis*, pour l'article 9, lequel sera omis.

OBSERVATION FINALE

La version néerlandaise sera soigneusement relue sur le plan de sa qualité linguistique.

*

¹⁰ Avis 61.706/1/V donné le 28 juillet 2017 sur un avant-projet devenu le décret de la Communauté germanophone du 11 décembre 2017 'relatif à l'intégration et au vivre ensemble dans la diversité', *Doc. parl.*, Parl. D. Gem, 2017-2018, n° 198/1, pp. 45-54.

Aangezien de adviesaanvraag ingediend is op basis van artikel 84, § 1, eerste lid, 1°, van de wetten ‘op de Raad van State’, gecoördineerd op 12 januari 1973, beperkt de afdeling Wetgeving zich, overeenkomstig artikel 84, § 3, van de gecoördineerde wetten, voornamelijk tot het onderzoek van de bevoegdheid van de steller van de handeling, de rechtsgrond[‡] en de vraag of de voorgeschreven vormvereisten zijn vervuld.

VOORAFGAANDE VORMVEREISTEN

Artikel 7 van het voorontwerp regelt de verwerking van persoonsgegevens met betrekking tot intelligente vervoerssystemen (afgekort: “ITS”) en coöperatieve intelligente vervoerssystemen (afgekort: “C-ITS”).

Naar aanleiding van een vraag daarover heeft de gemachtigde bevestigd dat het advies van de Gegevensbeschermingsautoriteit wel aangevraagd, maar nog niet verkregen is.

De steller van het voorontwerp dient erop toe te zien dat dit vormvereiste naar behoren vervuld wordt.

Indien de aan de Raad van State voorgelegde tekst naar aanleiding van het vervullen van dat vormvereiste nog wijzigingen zou ondergaan die niet louter vormelijk zijn en evenmin het resultaat zijn van het gevolg dat aan dit advies gegeven wordt, moeten de gewijzigde of toegevoegde bepalingen op hun beurt om advies aan de afdeling Wetgeving voorgelegd worden overeenkomstig artikel 3, § 1, eerste lid, van de gecoördineerde wetten ‘op de Raad van State’.

STREKKING VAN HET VOORONTWERP EN BEVOEGDHEID VAN DE STELLER VAN DE HANDELING

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’ is voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest¹ omgezet bij de ordonnantie van 28 maart 2013 ‘betreffende het kader voor het invoeren van intelligente vervoerssystemen op het gebied van wegvervoer en voor interfaces met andere vervoerswijzen’.

[‡] Aangezien het om een voorontwerp van ordonnantie gaat, wordt onder “rechtsgrond” de overeenstemming met de hogere rechtsnormen verstaan.

¹ Zie, wat de federale overheid betreft, de wet van 17 augustus 2013 ‘tot creatie van het kader voor het invoeren van intelligente vervoerssystemen en tot wijziging van de wet van 10 april 1990 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid’, wat het Vlaams Gewest betreft, het decreet van 29 maart 2013 ‘betreffende het kader voor het invoeren van intelligente vervoerssystemen op het gebied van wegvervoer en voor interfaces met andere vervoerswijzen’, en, wat het Waals Gewest betreft, het decreet van 18 april 2013 ‘betreffende het kader voor de uitrol van intelligente vervoerssystemen op het gebied van wegvervoer en interfaces met andere vervoerswijzen’. Zie ook het samenwerkingsakkoord van 15 juli 2014 ‘betreffende de 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’.

Richtlijn 2010/40/EU is gewijzigd bij richtlijn (EU) 2023/2661,² waarvan de omzettingstermijn verstrijkt op 21 december 2025.³

Met het oog op de omzetting van die wijzigingsrichtlijn heeft de steller van het voorontwerp ervoor geopteerd om de ordonnantie van 28 maart 2013 op te heffen en om die te vervangen door een nieuwe regeling die voorziet in de gedeeltelijke omzetting van richtlijn 2010/40/EU, zoals gewijzigd bij richtlijn (EU) 2023/2661.⁴

In advies 51.384/VR/3⁵ heeft de afdeling Wetgeving het volgende opgemerkt:⁶

“De omzetting van de richtlijn is zowel zaak van de gewesten, in hoofdzaak op grond van hun bevoegdheid inzake de ‘wegen en hun aanhorigheden’ (artikel 6, § 1, X, 1°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 ‘tot hervorming der instellingen’), als zaak van de federale overheid, op grond van haar bevoegdheid inzake ‘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 bijzondere wet van 8 augustus 1980). Die vaststelling geldt zeker wanneer men de reikwijdte van de prioritaire gebieden (artikel 2 van de richtlijn) en van de prioritaire acties (artikel 3 van de richtlijn) bekijkt in het licht van bijlage I bij de richtlijn waarin die prioritaire gebieden en specificaties voor die prioritaire acties nader worden omschreven.

Het om advies voorgelegde voorontwerp van decreet houdt niet meer in dan het bepalen van het algemene kader waarbinnen de richtlijn zal worden omgezet, waartoe zekere bepalingen van de richtlijn worden overgenomen. Het is dan ook voornamelijk pas bij de nadere uitvoering van het aan te nemen decreet, dat bevoegdheidsconform moet worden geïnterpreteerd, dat zal kunnen worden nagegaan of de bevoegdheidverdelende regels zijn in acht genomen.

Gelet op de verwevenheid die bestaat tussen een aantal maatregelen die ter omzetting van de richtlijn zullen moeten worden genomen en op de noodzaak van continuïteit van de ITS-diensten en van een gecoördineerde en coherente invoering ervan, dienen de maatregelen die door de federale overheid en de gewesten zullen worden genomen, in onderling overleg tot stand te komen. In de memorie van toelichting wordt overigens gewezen op de complementariteit van de federale en de gewestelijke bevoegdheden terzake. Om de noodzakelijke beleidsafstemming en -coördinatie te realiseren, is op dit vlak het sluiten van een samenwerkingsakkoord met toepassing van artikel 92bis, § 1, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 het meest geëigende middel. Er kan overigens worden overwogen om ook het algemene kader voor de omzetting van de richtlijn in een samenwerkingsakkoord vast te leggen.

² Richtlijn (EU) 2023/2661 van het Europees Parlement en de Raad van 22 november 2023 ‘tot wijziging van Richtlijn 2010/40/EU betreffende het kader voor het invoeren van intelligente vervoerssystemen op het gebied van wegvervoer en voor interfaces met andere vervoerswijzen’.

³ Zie artikel 2 van de richtlijn.

⁴ In de memorie van toelichting bij het voorontwerp wordt uiteengezet waarom daarvoor geopteerd is.

⁵ Advies 51.384/VR/3 van 12 juni 2012 over een voorontwerp dat geleid heeft tot het decreet van 29 maart 2013 ‘betreffende het kader voor het invoeren van intelligente vervoerssystemen op het gebied van wegvervoer en voor interfaces met andere vervoerswijzen’, *Parl.St.* VI.Parl. 2012-13, nr. 1869/1, 23-28.

⁶ Deze opmerking is overgenomen in advies 51.533/4 van 9 juli 2012 over een voorontwerp dat geleid heeft tot het decreet van het Waals Gewest van 18 april 2013 ‘betreffende het kader voor de uitrol van intelligente vervoerssystemen op het gebied van wegvervoer en interfaces met andere vervoerswijzen’, *Parl.St.* W.Parl. 2012-13, nr. 758/1, 7-10 en in advies 52.783/4 van 4 maart 2013 over een voorontwerp dat geleid heeft tot de wet van 17 augustus 2013, *Parl.St.* Kamer 2012-13, nr. 2943/1, 25-31.

Wanneer de genoemde uitvoeringsmaatregelen bovendien zouden leiden tot het opzetten van telecommunicatie- en telecontrole-netwerken die de grenzen van een gewest overschrijden, zal daarover tussen de federale overheid en de gewesten op grond van artikel 92*bis*, § 3, a), van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 een verplicht samenwerkingsakkoord dienen te worden gesloten. Zo ten slotte ook aangelegenheden worden geregeld die betrekking hebben op ‘vakken van wegen die de grenzen van het gewest overschrijden’, zal op grond van artikel 92*bis*, § 2, b), van die bijzondere wet ook tussen de gewesten onderling een verplicht samenwerkingsakkoord dienen te worden gesloten.”

Deze opmerking geldt eveneens voor het voorliggende voorontwerp van ordonnantie.⁷

OMZETTINGSTABELLEN

Het dossier dat aan de afdeling Wetgeving bezorgd is, bevat een tabel van concordantie tussen, enerzijds, de tekst van richtlijn 2010/40/EU, zoals gewijzigd bij richtlijn (EU) 2023/2661, en, anderzijds, de tekst van het voorontwerp van ordonnantie.

Hoewel die tabel zeer nuttig is, is ze toch ontoereikend. De memorie van toelichting moet aangevuld worden met een tabel waarin de overeenstemming in omgekeerde zin weergegeven wordt, zodat het Parlement zich met volledige kennis van zaken kan uitspreken over de keuze van de middelen die de steller van het voorontwerp heeft aangewend voor de omzetting van de richtlijn in kwestie en om te voorkomen dat de uitoefening van het recht van amendement de grenzen overschrijft van de beoordelingsbevoegdheid die het Europees recht aan de lidstaten laat.

ONDERZOEK VAN HET VOORONTWERP

BIJZONDERE OPMERKINGEN

Artikel 3

1. Onderdeel 2° moet aangevuld worden met de datum van de overeenkomst die erin vermeld wordt.

⁷ In dat verband kan opgemerkt worden dat de steller van het voorontwerp in de bespreking van artikel 2 in de volgende bewoordingen vermeldt dat een samenwerkingsovereenkomst gesloten moet worden: “De term ‘gedeeltelijk’ is nodig omdat richtlijn 2023/2661/EU ook moet worden omgezet in het kader van de samenwerkingsovereenkomst tussen de gewesten en de federale overheid. We verwijzen in verband hiermee naar de opmerking bij artikel 9.” Zie ook de bijzondere opmerking over artikel 9 van het voorontwerp.

2. Enkele definities vervat in artikel 4 van richtlijn 2010/40/EU zijn niet omgezet bij het voorontwerp. In de bespreking van artikel 3 staat in dat verband het volgende:

“De volgende definities uit de richtlijnen 2010/40/EU (nomadisch apparaat, ITS-dienstaanbieder, ITS-dienst) en 2023/2661/EU (multimodale digitale mobiliteitsdienst, hoofdweg) werden niet opgenomen in de tekst van deze ordonnantie, omdat ze niet meteen nuttig zijn voor het goede begrip van de ordonnantie.

Het begrip ‘ITS-dienstaanbieder’, opgenomen in de richtlijn van 2010, zit vervat in de definitie van ‘betrokken belanghebbenden’.”

Aangezien het voorontwerp niet de volledige omzetting beoogt van richtlijn 2010/40/EU, zoals gewijzigd bij richtlijn (EU) 2023/2661, is het inderdaad aannemelijk dat daarin niet de definities omgezet worden van begrippen die niet gebruikt worden in het vervolg van het ontworpen dispositief.

Artikel 7

1. Teneinde te voorzien in een vollediger omzetting van artikel 10, lid 1, van richtlijn 2010/40/EU⁸ en met het oog op een betere omschrijving van de doelstellingen van de betrokken gegevensverwerkingen, moet paragraaf 1 aangevuld worden met de woorden: “om de veiligheid of de verkeersveiligheid te verzekeren en met het oog op een beter beheer van het verkeer, de mobiliteit of de incidenten”.

2. Het is niet duidelijk wat de draagwijdte is van de ontworpen paragraaf 5, omdat het bijvoeglijk naamwoord “wettelijk” dat daarin meermaals gebruikt wordt, niet eenduidig is. De vraag rijst of die term naar wets- of verordeningsbepalingen verwijst en, in beide gevallen, van welke overheid – de federale of de gewestelijke – die bepalingen geacht worden uit te gaan. De bespreking van de bepaling geeft geen duidelijkheid over die punten.

Het begrip “tegenstrijdigheid” dat bepalend is voor de toepassing van de ontworpen bepaling leidt eveneens tot onduidelijkheid.

Ter wille van de rechtszekerheid moeten de tekst en de bespreking ervan herzien worden om de strekking ervan te verduidelijken, met inachtneming van de verdeling van de bevoegdheden tussen de federale overheid, de gemeenschappen en de gewesten en met naleving van het beginsel van de hiërarchie der normen.

Artikel 8

Artikel 8 strekt ertoe artikel 11 van richtlijn 2010/40/EU om te zetten.⁹

⁸ Zoals vervangen bij artikel 1, 11), van richtlijn (EU) 2023/2661.

⁹ Dit artikel is niet gewijzigd bij richtlijn (EU) 2013/2661 en was niet omgezet in de ordonnantie van 23 maart 2013 en evenmin in de in voetnoot 1 aangehaalde decreten van 29 maart en 18 april 2013.

Die bepaling betreffende de toepassing van de regels inzake de aansprakelijkheid voor producten met gebreken is omgezet bij artikel 8 van de wet van 17 augustus 2013 ‘tot creatie van het kader voor het invoeren van intelligente vervoerssystemen en tot wijziging van de wet van 10 april 1990 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid’, waarvan de voorliggende bepaling de tekst nagenoeg overneemt.

Aangezien die aangelegenheid onder de bevoegdheid van de federale overheid valt, moet artikel 8 weggelaten worden.

Artikel 9

Artikel 9 luidt als volgt:

“De regering is gemachtigd een ITS-samenwerkingsovereenkomst te sluiten met de andere twee gewesten en de federale overheid, opdat de omzetting van richtlijn 2010/40/EU, als gewijzigd door richtlijn 2023/2661/EU, volledig wordt. Deze overeenkomst heeft met name tot doel om omzetting in intern recht van de begrippen prioritaire gebieden en prioritaire acties, de oprichting van een ITS-stuurgroep of de samenwerkingsverplichting die bedoeld is in artikel 5, § 3, 1^o van deze ordonnantie.”

In advies 61.706/1/V¹⁰ heeft de afdeling Wetgeving het volgende opgemerkt in verband met een bepaling die de Regering van de Duitstalige Gemeenschap ertoe machtigt samenwerkingsakkoorden te sluiten:

“4.3.1. In artikel 10, § 4, derde lid, van het ontwerp wordt de Regering van de Duitstalige Gemeenschap gemachtigd om samenwerkingsakkoorden te sluiten ter uitvoering van de mogelijkheid om een integratiecursus in een andere landstaal dan het Duits te volgen. (...).

4.3.2. Die machtiging is overbodig. In artikel 92*bis*, § 1, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 wordt immers bepaald dat de gemeenschappen samenwerkingsakkoorden kunnen sluiten die onder meer betrekking hebben op de gezamenlijke oprichting en het gezamenlijk beheer van gemeenschappelijke diensten en instellingen, op het gezamenlijk uitoefenen van eigen bevoegdheden, of op de gemeenschappelijke ontwikkeling van initiatieven, dat over die samenwerkingsakkoorden wordt onderhandeld en dat zij worden gesloten door ‘de bevoegde overheid’. In dit geval is de bevoegde overheid de Regering van de Duitstalige Gemeenschap.

De ontworpen bepaling kan ook niet tot gevolg hebben dat de Regering wordt gemachtigd om een samenwerkingsakkoord te sluiten zonder dat het nadien ter instemming wordt voorgelegd aan het Parlement van de Duitstalige Gemeenschap. Er kan immers geen afbreuk worden gedaan aan artikel 92*bis*, § 1, tweede lid, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 waarin wordt bepaald dat de samenwerkingsakkoorden die betrekking hebben op de aangelegenheden die bij decreet worden geregeld, alsmede de akkoorden die de gemeenschap zouden kunnen bezwaren of Belgen persoonlijk zouden kunnen binden, (...), eerst gevolg hebben nadat zij instemming hebben verkregen bij decreet.”

¹⁰ Advies 61.706/1/V van 28 juli 2017 over een voorontwerp dat geleid heeft tot het decreet van de Duitstalige Gemeenschap van 11 december 2017 ‘betreffende integratie en samenleven in diversiteit’, *Parl.St.* D.Parl. 2017-18, nr. 198/1, 45-54.

Dezelfde opmerking geldt *mutatis mutandis* voor artikel 9 dat weggelaten moet worden.

SLOTOPMERKING

De Nederlandse tekst moet op taalkundig vlak zorgvuldig worden nagelezen.

LE GREFFIER – DE GRIFFIER

LE PRÉSIDENT – DE VOORZITTER

Anne-Catherine VAN GEERSDAELE

Bernard BLERO