

SERVICE PUBLIC FEDERAL MOBILITE ET TRANSPORTS

[C – 2013/14756]

15 DECEMBRE 2013. — Arrêté royal portant exécution des articles 5 et 6 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

RAPPORT AU ROI

Sire,

Nous avons l'honneur de soumettre à la signature de Votre majesté un projet d'arrêté royal portant exécution de la loi 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. Le présent arrêté concerne l'exécution des articles 5 et 6 de la loi-cadre STI.

Il est très urgent que la Belgique, dans le cadre de ses obligations juridiques internationales et européennes, prenne les mesures nécessaires pour que la loi-cadre STI produise son effet voulu.

En outre, le fait que les systèmes de transport intelligents (ci-après : STI) sont et resteront un outil important pour faciliter la mobilité et le transport international, est une justification évidente pour l'élaboration du présent arrêté royal.

Enfin, le présent arrêté royal vise à offrir la flexibilité nécessaire en ce sens qu'il permettra à l'autorité fédérale de tenir à jour d'une manière effective et efficace la législation-cadre en matière des STI.

L'article 1^{er} mentionne succinctement que le présent arrêté royal transpose partiellement 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. Il est fait référence ici au commentaire de l'article 2.

Les domaines et actions prioritaires mentionnés dans l'article 2 étaient repris de l'Annexe I^{re} 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. Leur reprise dans le présent arrêté-cadre STI, et donc pas dans la loi-cadre STI, offre plus de flexibilité en cas de modifications ultérieures éventuelles. Il est évident que le cadre législatif, dans les articles 5 et 6 de la Loi-cadre STI, est respecté.

Les articles 3, 4 et 5 ne nécessitent pas de commentaire.

J'ai l'honneur d'être,

Sire,

de Votre Majesté,
les très respectueux
et très fidèles serviteurs,

Le Vice-Premier Ministre et Ministre de l'Economie,
des Consommateurs et de la Mer du Nord,

J. VANDE LANOTTE

La Vice-Première Ministre
et Ministre de l'Intérieur et de l'Egalité des Chances,

Mme J. MILQUET

La Ministre de la Justice,

Mme A. TURTELBOOM

Le Secrétaire d'Etat à l'Environnement, à l'Energie et à la Mobilité,
adjoint à la Ministre de l'Intérieur et de l'Egalité des Chances,

M. WATHELET

FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER

[C – 2013/14756]

15 DECEMBER 2013. — Koninklijk besluit tot uitvoering van de artikelen 5 en 6 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

VERSLAG AAN DE KONING

Sire,

Wij hebben de eer ter ondertekening van Uwe Majesteit een ontwerp vankoninklijk besluit tot uitvoering van de wet 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 voor te leggen. Dit besluit heeft betrekking op de uitvoering van de artikelen 5 en 6 van de ITS-kaderwet.

Het is dringend noodzakelijk dat België in het kader van zijn internationaal- en Europeesrechtelijke verplichtingen de nodige maatregelen vastlegt opdat de ITS-kaderwet de beoogde uitwerking zou hebben.

Daarnaast is het feit dat intelligente vervoerssystemen (hierna : ITS) een belangrijke tool zijn en zullen blijven om de grensoverschrijdende mobiliteit en vervoer te faciliteren, een evidente verantwoording voor de totstandkoming van dit koninklijk besluit.

Tot slot moet dit koninklijk besluit de nodige flexibiliteit bieden in die zin dat het de Federale overheid zal toelaten om de kaderwetgeving inzake ITS effectief en efficiënt up-to-date te houden.

Artikel 1 vermeldt kort dat dit koninklijk besluit 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 gedeeltelijk omzet. Er wordt hier verwezen naar de toelichting bij artikel 2.

De in artikel 2 vermelde prioritaire gebieden en prioritaire acties werden overgenomen uit Bijlage I bij 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. Hun herhaling in dit ITS-kaderbesluit, en dus niet in de ITS-kaderwet, biedt meer flexibiliteit bij eventuele latere wijzigingen. Vanzelfsprekend wordt het wetgevend kader, in artikelen 5 en 6 ITS-kaderwet, daarbij geëerbiedigd.

De artikelen 3, 4 en 5 behoeven geen commentaar.

Ik heb de eer te zijn,

Sire,

van Uwe majesteit,
de zeer eerbiedige
en zeer getrouwe dienaars,

De Vice-Eerste Minister en Minister van Economie,
Consumenten en Noordzee,

J. VANDE LANOTTE

De Vice-Eerste Minister
en Minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen,

Mevr. J. MILQUET

De Minister van Justitie,

Mevr. A. TURTELBOOM

De Staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit,
toegevoegd aan de Minister van Binnenlandse Zaken
en Gelijke Kansen,

M. WATHELET

AVIS 54.209/4 DU 4 NOVEMBRE 2013 DU CONSEIL D'ETAT, SECTION DE LEGISLATION, SUR UN PROJET D'ARRETE ROYAL "PORTANT EXECUTION DE LA LOI PORTANT CREATION DU CADRE POUR LE DEPLOIEMENT DE SYSTEMES DE TRANSPORT INTELLIGENTS ET MODIFIANT LA LOI DU 10 AVRIL 1990 REGLEMENTANT LA SECURITE PRIVEE ET PARTICULIERE"

Le 27 septembre 2013, le Conseil d'Etat, section de législation, a été invité par le Secrétaire d'Etat à la Mobilité, adjoint à la Ministre de l'Intérieur à communiquer un avis, dans un délai de trente jours prorogé de quinze jours, sur un projet d'arrêté royal 'portant exécution de la loi 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'.

Le projet a été examiné par la quatrième chambre le 4 novembre 2013.

La chambre était composée de Pierre Liénardy, président de chambre, Jacques Jaumotte et Bernard Blero, conseillers d'Etat, Yves De Cordt et Christian Behrendt SEQ CHAPTER \h \r 1, assessesurs, et Colette Gigot, greffier.

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

La concordance entre la version française et la version néerlandaise a été vérifiée sous le contrôle de Pierre Liénardy.

L'avis, dont le texte suit, a été donné le 4 novembre 2013.

Comme la demande d'avis est introduite sur la base de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 1^o, des lois coordonnées sur le Conseil d'Etat, tel qu'il est remplacé par la loi du 2 avril 2003, la section de législation limite son examen au fondement juridique du 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, le projet appelle les observations suivantes.

Formalitéspréalables

Dans le cadre de la procédure d'association des gouvernements de région, le Gouvernement flamand n'a formulé, lors de sa séance du 20 juillet 2012, qu'un accord conditionnel sur le projet (1).

Pour que cette formalité préalable puisse être considérée comme valablement accomplie à son égard, il convient que le Gouvernement flamand soit tenu informé des suites réservées à ses observations et que les deux autres gouvernements de région en soient également informés.

Fondement légal

1. Le projet examiné trouve son fondement légal dans les articles 5, alinéa 2, et 6, alinéa 2, 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 l'intitulé abrégé officiel est la "loi-cadre STI" (2).

Il n'y a, dès lors, pas lieu de consacrer l'alinéa 1^{er} du préambule du projet au visa de l'article 108 de la Constitution.

2. Afin d'identifier précisément le fondement légal du projet, l'alinéa 2, devenant l'alinéa 1^{er} du préambule, doit être rédigé comme suit :

« Vu la loi-cadre STI, l'article 5, alinéa 2, et l'article 6, alinéa 2; » (3).

L'intitulé sera revu de même.

Examen du projet

Préambule et article 1^{er}

1. A l'article 1^{er} du projet, il n'y a pas lieu de déclarer que ce dernier exécute les articles 5 et 6 de la loi-cadre STI; cette mention devant déjà figurer à l'alinéa 1^{er} du préambule.

2. Par contre, il convient, de consacrer cet article 1^{er} à la mention que l'arrêté en projet transpose partiellement 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' (4). Cette mention remplacera celle faite à l'alinéa 3 du préambule, qu'il convient de supprimer.

ADVIES 54.209/4 VAN 4 NOVEMBER 2013 VAN DE RAAD VAN STATE, AFDELING WETGEVING, OVER EEN ONTWERP VAN KONINKLIJK BESLUIT "TOT UITVOERING VAN DE WET 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"

Op 27 september 2013 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de Staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de Minister van Binnenlandse Zaken verzocht binnen een termijn van dertig dagen verlengd met vijftien dagen een advies te verstrekken over een ontwerp van koninklijk besluit "tot uitvoering van de wet 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".

Het ontwerp is door de vierde kamer onderzocht op 4 november 2013.

De kamer was samengesteld uit Pierre Liénardy, kamervoorzitter, Jacques Jaumotte en Bernard Blero, staatsraden, Yves De Cordt en Christian Behrendt, assessoren, en Colette Gigot, 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 Liénardy.

Het advies, waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 4 november 2013.

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 ontwerp, de bevoegdheid van de steller van de handeling en de te vervullen voorafgaande vormvereisten.

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

Voorafgaande vormvereisten

In het kader van de procedure van het betrekken van de gewestregeringen bij het uitwerken van een regelgevende tekst, heeft de Vlaamse Regering zich op haar vergadering van 20 juli 2012 slechts voorwaardelijk akkoord verklaard met het ontwerp (1).

Opdat geoordeeld kan worden dat rechtsgeldig is voldaan aan dit voorafgaande vormvereiste wat de Vlaamse Regering betreft, moet ze op de hoogte gehouden worden van het gevolg dat gegeven wordt aan haar opmerkingen, en moeten ook de overige twee regeringen daarvan op de hoogte gehouden worden.

Rechtsgrond

1. Het voorliggende ontwerp ontleent zijn rechtsgrond aan de artikelen 5, tweede lid, en 6, tweede lid, 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 het officiële afgekorte opschrift de "ITS—kaderwet" is (2).

Er is dus geen grond om in het eerste lid van de aanhef van het ontwerp naar artikel 108 van de Grondwet te verwijzen.

2. Om nauwkeurig de rechtsgrond van het ontwerp aan te geven, behoort het tweede lid, dat het eerste lid van de aanhef wordt, gesteld te worden als volgt :

« Gelet op de ITS-kaderwet, artikel 5, tweede lid, en artikel 6, tweede lid; » (3).

Het opschrift moet in dezelfde zin worden herzien.

Onderzoek van het ontwerp

Aanhef en artikel 1

1. In artikel 1 van het ontwerp behoort niet gesteld te worden dat dit artikel de artikelen 5 en 6 van de ITS-kaderwet ten uitvoer legt, aangezien dat reeds in het eerste lid van de aanhef moet staan.

2. In dat artikel 1 moet daarentegen vermeld worden dat het ontworpen besluit 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" gedeeltelijk omzet (4). Die vermelding komt in de plaats van wat in het derde lid van de aanhef staat, welk lid geschrapt moet worden.

Articles 3, 4 et 5

Ils seront rangés dans l'ordre suivant : articles 5, 3 et 4 du projet.

Article 3 (devenant l'article 5)

L'article 3 du projet dispose que celui-ci "entre en vigueur le jour après l'entrée en vigueur de la loi-cadre STI". Eu égard à l'effet rétroactif partiel que l'article 16 de la loi du 17 août 2013 donne à cette dernière, une telle formulation manque de précision.

Si telle est bien l'intention de l'auteur du projet, il serait préférable d'énoncer clairement que l'arrêté en projet « produit ses effets le 27 février 2012 », tout comme les articles 5 et 6 de la loi du 17 août 2013, ce que permet expressément son article 14 (5).

(1) La réserve formulée par le Gouvernement flamand porte sur l'article 3, §1^{er}, du projet, cet article 3, § 1^{er}, du projet, a en effet été abandonné à la suite de l'observation formulée dans l'avis 52.783/4 donné le 4 mars 2013 au sujet de l'article 12 de l'avant-projet devenu la loi-cadre STI.

(2) Voir l'article 15 de la loi-cadre STI.

(3) *Principes de technique législative - Guide de rédaction des textes législatifs et réglementaires*, www.raadvst-consetat.be, onglet « Technique législative », recommandation n° 27, a), deuxième tiret.

(4) Plus précisément son annexe 1, laquelle est reproduite à l'article 2 du projet examiné.

(5) La date du 27 février 2012 correspond au terme du délai de transposition, fixé à l'article 18, paragraphe 1^{er}, de la Directive 2010/40/UE.

Le greffier,
C. Gigot.

Le président,
P. Liénardy.

15 DECEMBRE 2013. — Arrêté royal portant exécution des articles 5 et 6 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

PHILIPPE, Roi des Belges,
A tous, présents et à venir, Salut.

Vu la loi-cadre STI, l'article 5, alinéa 2, et l'article 6, alinéa 2;

Vu l'association des gouvernements de région;

Vu l'avis de l'Inspecteur des Finances, donné le 4 avril 2012;

Vu l'avis 54.209/4 du Conseil d'Etat, donné le 4 novembre 2013, en application de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 1°, des lois sur le Conseil d'Etat, coordonnées le 12 janvier 1973;

Sur la proposition du Vice-Premier Ministre et Ministre de l'Economie, des Consommateurs et de la Mer du Nord, de la Vice-Première Ministre et Ministre de l'Intérieur et de l'Egalité des Chances, de la Ministre de la Justice et du Secrétaire d'Etat à l'Environnement, à l'Energie et à la Mobilité, adjoint à la Ministre de l'Intérieur et de l'Egalité des Chances,

Nous avons arrêté et arrêtons :

CHAPITRE 1^{er}. — *Disposition générale*

Article 1^{er}. Le présent arrêté transpose partiellement 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.

CHAPITRE 2. — *Domaines prioritaires et actions prioritaires*

Art. 2. En vertu des articles 5 et 6 de la Loi-cadre STI les domaines et actions suivants sont prioritaires :

— Domaine prioritaire I : utilisation optimale des données relatives aux routes, à la circulation et aux déplacements

Artikelen 3, 4 en 5

De volgorde van deze artikelen moet als volgt worden gewijzigd : artikelen 5, 3 en 4 van het ontwerp.

Artikel 3 (dat artikel 5 wordt)

Artikel 3 van het ontwerp bepaalt dat het ontwerp "de dag na de inwerkingtreding van de ITS-kaderwet" in werking treedt. Aangezien artikel 16 van de wet van 17 augustus 2013 die kaderwet gedeeltelijk laat terugwerken, is een dergelijke formulering onvoldoende duidelijk.

Het zou beter zijn duidelijk te vermelden dat het ontworpen besluit, net als de artikelen 5 en 6 van de wet van 17 augustus 2013, "uitwerking heeft met ingang van 27 februari 2012", indien zulks de bedoeling is van de steller van het ontwerp. Artikel 14 van die wet van 17 augustus 2013 staat dat uitdrukkelijk toe. (5)

(1) Het voorbehoud van de Vlaamse Regering betreft artikel 3, § 1, van het ontwerp. Van dat artikel 3, § 1, van het ontwerp is immers afgestapt als gevolg van de opmerking die in advies 52.783/4 van 4 maart 2013 is gemaakt over artikel 12 van het voorontwerp dat de ITS-kaderwet is geworden.

(2) Zie artikel 15 van de ITS-kaderwet.

(3) *Beginselen van de wetgevingstechniek - Handleiding voor het opstellen van wetgevende en reglementaire teksten*, www.raadvst-consetat.be, tab "Wetgevingstechniek", aanbeveling 27, a), tweede streepje.

(4) Meer bepaald bijlage 1 daarvan, die overgenomen wordt in artikel 2 van het voorliggende ontwerp.

(5) De datum 27 februari 2012 stemt overeen met de einddatum voor de omzetting die is vastgesteld in artikel 18, lid 1, van richtlijn 2010/40/EU.

De griffier,
C. Gigot.

De voorzitter,
P. Liénardy.

15 DECEMBER 2013. — Koninklijk besluit tot uitvoering van de artikelen 5 en 6 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

FILIP, Koning der Belgen,
Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, Onze Groet.

Gelet op de ITS-kaderwet, artikel 5, tweede lid en artikel 6, tweede lid;

Gelet op de betrokkenheid van de gewestregeringen;

Gelet op het advies van de Inspecteur van Financiën, gegeven op 4 april 2012;

Gelet op advies 54.209/4 van de Raad van State, gegeven op 4 november 2013, met toepassing van artikel 84, § 1, eerste lid, 1°, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973;

Op de voordracht van de Vice-Eerste Minister en Minister van Economie, Consumenten en Noordzee, van de Vice-Eerste Minister en Minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, van de Minister van Justitie en van de Staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de Minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

HOOFDSTUK 1. — *Algemene bepaling*

Artikel 1. Dit besluit zet 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 gedeeltelijk om.

HOOFDSTUK 2. — *Prioritaire gebieden en prioritaire acties*

Art. 2. Op grond van de artikelen 5 en 6 van de ITS-kaderwet zijn volgende gebieden en acties prioritair :

— Prioritair gebied I : Optimaal gebruik van weg-, verkeers- en reisgegevens

Les spécifications et les normes pour une utilisation optimale des données routières, de circulation et de déplacement comprennent les éléments suivants :

1. Spécifications pour l'action prioritaire *a*).

La définition des exigences nécessaires pour que les utilisateurs des STI disposent, par-delà les frontières, dans l'ensemble de l'Union, de services précis d'informations sur les déplacements multimodaux, sur la base :

— de la possibilité, pour les prestataires de services STI, d'accéder, dans la mesure où elles existent, à des données précises et en temps réel sur les routes et la circulation aux fins des services d'informations sur les déplacements multimodaux, sans préjudice des contraintes en matière de sûreté et de gestion des transports,

— de la facilitation des échanges transfrontaliers de données électroniques entre les autorités publiques compétentes et les parties prenantes concernées et les prestataires de services STI,

— de la mise à jour en temps utile, par les autorités publiques compétentes et les parties prenantes concernées, des données disponibles relatives aux routes et à la circulation utilisées aux fins des informations sur les déplacements multimodaux,

— de la mise à jour en temps utile, par les prestataires de services STI, des informations sur les déplacements multimodaux.

2. Spécifications pour l'action prioritaire *b*).

La définition des exigences nécessaires pour que les utilisateurs des STI disposent, par-delà les frontières, dans l'ensemble de l'Union, de services précis d'informations en temps réel sur la circulation, sur la base :

— de la possibilité, pour les prestataires de services STI, d'accéder, dans la mesure où elles existent, à des données précises et en temps réel sur les routes et la circulation aux fins des services d'informations sur la circulation, sans préjudice des contraintes en matière de sûreté et de gestion des transports,

— de la facilitation des échanges transfrontaliers de données électroniques entre les autorités publiques compétentes et les parties prenantes concernées et les prestataires de services STI,

— de la mise à jour en temps utile, par les autorités publiques compétentes et les parties prenantes concernées, des données disponibles relatives aux routes et à la circulation utilisées aux fins des informations en temps réel sur la circulation,

— de la mise à jour en temps utile, par les prestataires de services STI, des informations en temps réel sur la circulation.

3. Spécifications pour les actions prioritaires *a*) et *b*).

3.1. La définition des exigences nécessaires pour que les autorités publiques compétentes et/ou, le cas échéant, le secteur privé, collectent les données routières et de circulation (c'est-à-dire les plans de circulation routière, la réglementation routière et les itinéraires recommandés, notamment pour les poids lourds) et qu'elles les communiquent aux prestataires de services STI, sur la base :

— de l'accès des prestataires de services STI aux données routières et de circulation existantes (c'est-à-dire les plans de circulation routière, la réglementation routière et les itinéraires recommandés) collectées par les autorités publiques compétentes et/ou le secteur privé,

— de la facilitation des échanges de données électroniques entre les autorités publiques compétentes et les prestataires de services STI,

— de la mise à jour en temps utile, par les autorités publiques compétentes et/ou, le cas échéant, par le secteur privé, des données routières et de circulation (par exemple, les plans de circulation routière, la réglementation routière et les itinéraires recommandés),

— de la mise à jour en temps utile, par les prestataires de services STI, des services et applications STI utilisant ces données routières et de circulation.

3.2. La définition des exigences nécessaires pour que les données relatives aux routes, à la circulation et aux services de transports utilisées pour les cartes numériques soient précises et accessibles, si possible, aux fabricants de cartes numériques et aux prestataires de services de cartographie numérique, sur la base :

— de l'accès des fabricants de cartes numériques et des prestataires de services de cartographie numérique aux données existantes relatives aux routes et à la circulation, à inclure dans les cartes numériques,

— de la facilitation des échanges de données électroniques entre les autorités publiques compétentes et les parties prenantes concernées et les fabricants et fournisseurs privés de cartes numériques,

De specificaties en normen voor een optimaal gebruik van weg-, verkeers- en reisgegevens omvatten hetgeen volgt :

1. Specificaties voor prioritaire actie *a*).

De omschrijving van de eisen inzake de accuratesse en het over de grenzen heen ter beschikking stellen van multimodale reisinformatie-diensten in de gehele Unie voor ITS-gebruikers, op basis van :

— de beschikbaarheid en toegankelijkheid van bestaande, accurate weg- en realtimeverkeersgegevens die worden gebruikt voor multimodale reisinformatie voor ITS-dienstaanbieders, onverminderd de eisen qua veiligheid en verkeersbeheer;

— het faciliteren van grensoverschrijdende elektronische gegevensuitwisseling tussen de bevoegde overheden en belanghebbenden en de bevoegde ITS-dienstaanbieders;

— het tijdig actualiseren van beschikbare weg- en verkeersgegevens die worden gebruikt voor multimodale reisinformatie door de bevoegde overheid en belanghebbenden;

— het tijdig actualiseren van multimodale reisinformatie door de ITS-dienstaanbieders.

2. Specificaties voor prioritaire actie *b*).

De omschrijving van de eisen inzake de accuratesse en het over de grenzen heen ter beschikking stellen van realtimeverkeersinformatie in de gehele Unie voor ITS-gebruikers, op basis van :

— de beschikbaarheid en toegankelijkheid van bestaande, accurate weggegevens en realtimeverkeersgegevens die worden gebruikt voor realtimeverkeersinformatie voor ITS-dienstaanbieders, onverminderd de eisen qua veiligheids en verkeersbeheer;

— het faciliteren van grensoverschrijdende elektronische gegevensuitwisseling tussen de bevoegde overheden en belanghebbenden en de bevoegde ITS-dienstaanbieders;

— het tijdig actualiseren van beschikbare weg- en verkeersgegevens die worden gebruikt voor realtimeverkeersinformatie door de bevoegde overheden en belanghebbenden;

— het tijdig actualiseren van realtimeverkeersinformatie door de ITS-dienstaanbieders.

3. Specificaties voor prioritaire acties *a*) en *b*).

3.1. De omschrijving van de eisen inzake het door de bevoegde overheden en/of, in voorkomend geval, de particuliere sector verzamelen van weg- en verkeersgegevens (te weten verkeerscirculatieplannen, verkeersregels en aanbevolen routes, met name voor vrachtwagens) en inzake het beschikbaar stellen van die gegevens aan ITS-dienstaanbieders, op basis van :

— de beschikbaarheid voor ITS-dienstaanbieders van bestaande weg- en verkeersgegevens (te weten verkeerscirculatieplannen, verkeersregels en aanbevolen routes) die door de bevoegde overheden en/of de particuliere sector zijn verzameld;

— het faciliteren van elektronische gegevensuitwisseling tussen de bevoegde overheden en de ITS-dienstaanbieders;

— het tijdig actualiseren door de bevoegde overheden en of, in voorkomend geval, de particuliere sector, van weg- en verkeersgegevens (te weten verkeerscirculatieplannen, verkeersregels en aanbevolen routes);

— het tijdig actualiseren, door de ITS-dienstaanbieders, van de ITS-diensten en -toepassingen die van deze weg- en verkeersgegevens gebruikmaken.

3.2. De omschrijving van de eisen inzake de accuratesse en het, indien mogelijk, ter beschikking stellen van weg-, verkeers- en vervoersgegevens die voor digitale kaarten worden gebruikt aan makers van digitale kaarten en desbetreffende dienaarbieders, op basis van :

— de beschikbaarheid voor makers en dienaarbieders van digitale kaarten, van bestaande weg- en verkeersgegevens die worden gebruikt voor digitale kaarten;

— het faciliteren van elektronische gegevensuitwisseling tussen de bevoegde overheden en belanghebbenden en de makers van digitale kaarten en dienaarbieders;

— de la mise à jour en temps utile, par les autorités publiques compétentes et les parties prenantes concernées, des données relatives aux routes et à la circulation à inclure dans les cartes numériques,

— de la mise à jour en temps utile des cartes numériques par les fabricants de cartes numériques et les prestataires de services de cartographie numérique.

4. Spécifications pour l'action prioritaire c).

La définition d'exigences minimales concernant les «informations universelles sur la circulation» liées à la sécurité routière fournies, si possible, gratuitement à tous les usagers, ainsi que leur contenu minimal, sur la base :

— de l'établissement et l'utilisation d'une liste type de situations liées à la sécurité routière («messages d'information universels sur la circulation»), qui devrait être communiquée aux utilisateurs de STI gratuitement,

— de la compatibilité des «messages d'information universels sur la circulation» et leur intégration dans les services STI pour des informations en temps réel sur la circulation et les déplacements multimodaux.

— Domaine prioritaire II : continuité des services STI de gestion de la circulation et du fret.

Les spécifications et les normes pour la continuité et l'interopérabilité des services de gestion de la circulation et du fret, en particulier sur les RTE-T, comprennent les éléments suivants :

1. Spécifications pour d'autres actions.

1.1. La définition des mesures nécessaires en vue de constituer une architecture-cadre des STI de l'Union, portant spécifiquement sur l'interopérabilité liée aux STI, la continuité des services et les aspects multimodaux, y compris par exemple une tarification interopérable multimodale, au sein de laquelle les Etats membres et leurs autorités compétentes, en coopération avec le secteur privé, pourront élaborer leur propre architecture STI relative à la mobilité au niveau national, régional ou local.

1.2. La définition des exigences minimales nécessaires pour la continuité des services STI, en particulier pour les services transfrontaliers, pour la gestion du transport de voyageurs entre les différents modes de transport, sur la base :

— de la facilitation des échanges électroniques de données et d'informations sur la circulation au-delà des frontières et, au besoin, d'une région à l'autre, ou entre zones urbaines et interurbaines, entre les centres d'information ou de contrôle de la circulation compétents et les différentes parties prenantes,

— de l'utilisation de flux d'informations ou d'interfaces de circulation normalisés entre les centres d'information ou de contrôle de la circulation compétents et les différentes parties prenantes.

1.3. La définition des exigences minimales nécessaires pour la continuité des services STI pour la gestion du transport de marchandises dans les corridors de transport et entre les différents modes de transport, sur la base :

— de la facilitation des échanges électroniques de données et d'informations sur la circulation au-delà des frontières et, au besoin, au niveau régional, ou entre zones urbaines et interurbaines, entre les centres d'information ou de contrôle de la circulation compétents et les différentes parties prenantes,

— de l'utilisation de flux d'informations ou d'interfaces de circulation normalisés entre les centres d'information ou de contrôle de la circulation compétents et les différentes parties prenantes.

1.4. La définition des mesures nécessaires à la réalisation d'applications STI (notamment la localisation et le suivi des marchandises durant leur transport et d'un mode de transport à l'autre) pour la logistique du transport de marchandises (eFreight), sur la base :

— de la possibilité, pour les développeurs d'applications STI, de disposer des technologies STI pertinentes et leur utilisation par ceux-ci,

— de l'intégration des résultats du positionnement dans les outils et les centres de gestion de la circulation.

1.5. La définition des interfaces nécessaires pour assurer l'interopérabilité et la compatibilité entre l'architecture STI urbaine et l'architecture STI européenne, sur la base :

— de l'accès des centres de contrôle urbains et des prestataires de services aux données concernant les transports publics, la planification des déplacements, la demande de transport, la circulation et le stationnement,

— de la facilitation de l'échange électronique de données entre les différents centres de contrôle urbains et les prestataires de services pour les transports publics ou privés et pour tous les modes de transport possibles,

— het tijdig actualiseren van weg- en verkeersgegevens voor digitale kaarten door de bevoegde overheden en belanghebbenden;

— het tijdig actualiseren van de digitale kaarten door makers en dienstaanbieders van digitale kaarten.

4. Specificaties voor prioritaire actie c).

De omschrijving van de minimumeisen voor het, indien mogelijk, kosteloos verstrekken aan alle gebruikers van „universele verkeersinformatie” in verband met verkeersveiligheid, evenals de minimale inhoud daarvan, op basis van :

— de vaststelling en het gebruik van een gestandaardiseerde lijst van veiligheidsgerelateerde verkeersgebeurtenissen („universele verkeersboodschappen”) die gratis aan ITS-gebruikers dienen te worden doorgegeven;

— de compatibiliteit en de integratie van „universele verkeersboodschappen” in ITS-diensten voor realtimeverkeersinformatie en multimodale reisinformatie.

— Prioritair gebied II : Continuïteit van ITS-diensten voor verkeers- en vrachtbeheer

De specificaties en normen voor de continuïteit en interoperabiliteit van diensten voor verkeers- en vrachtbeheer, met name op het TEN-V-netwerk, omvatten hetgeen volgt.

1. Specificaties voor andere acties.

1.1. De omschrijving van de maatregelen die nodig zijn voor het ontwikkelen van een uniale ITS-kaderarchitectuur, met een specifieke regeling voor de interoperabiliteit, continuïteit van diensten en multimodaliteitsaspecten op ITS-gebied, met inbegrip van bijvoorbeeld multimodale interoperabele kaartverkoop, waarbinnen de lidstaten en hun bevoegde instanties, in samenwerking met de particuliere sector, hun eigen ITS-architectuur voor mobiliteit op nationaal, regionaal of lokaal niveau kunnen ontwikkelen.

1.2. De omschrijving van de minimumeisen voor de continuïteit van ITS-diensten, met name grensoverschrijdende diensten, voor het beheer van passagiersvervoer over verschillende vervoerswijzen heen, op basis van :

— het faciliteren van elektronische uitwisseling van verkeersgegevens en -informatie tussen de bevoegde verkeersinformatie-/controlecentra en de verschillende belanghebbenden over de landsgrenzen heen en, in voorkomend geval, over de grenzen van de regio's heen, en tussen stedelijke en interstedelijke gebieden;

— het gebruik van gestandaardiseerde informatiestromen of verkeerssinterfaces tussen de bevoegde verkeersinformatie-/controlecentra en de verschillende belanghebbenden.

1.3. De omschrijving van de minimumeisen voor de continuïteit van ITS-diensten voor het beheer van vrachtvervoer langs vervoerscorridors heen en over verschillende vervoerswijzen heen, op basis van :

— het faciliteren van elektronische uitwisseling van verkeersgegevens en -informatie tussen de bevoegde verkeersinformatie-/controlecentra en de verschillende belanghebbenden over de landsgrenzen heen en, in voorkomend geval, over de grenzen van de regio's heen, en tussen stedelijke en interstedelijke gebieden;

— het gebruik van gestandaardiseerde informatiestromen of verkeerssinterfaces tussen de bevoegde verkeersinformatie-/controlecentra en de verschillende belanghebbenden.

1.4. De omschrijving van de maatregelen die nodig zijn voor het tot stand brengen van ITS-toepassingen (met name het volgen en traceren van vracht onderweg en voor verschillende vervoerswijzen) voor de vrachtvervoerslogistiek (eFreight), op basis van :

— de beschikbaarheid van relevante ITS-technologieën voor en het gebruik ervan door ontwikkelaars van ITS-toepassingen;

— de integratie van de resultaten van plaatsbepaling in hulpmiddelen en centra voor verkeersbeheer.

1.5. De omschrijving van de interfaces die nodig zijn om compatibiliteit en interoperabiliteit te garanderen tussen de stedelijke en de Europese ITS-architectuur, op basis van :

— de beschikbaarheid voor stedelijke controlecentra en dienstaanbieders, van gegevens over openbaar vervoer, reisplanning, vraag naar vervoer, en verkeers- en parkeergegevens;

— het faciliteren van de elektronische uitwisseling van multimodale gegevens tussen de verschillende stedelijke controlecentra en dienstaanbieders voor openbaar of privévervoer;

— de l'intégration de toutes les données et informations pertinentes dans une architecture unique.

— Domaine prioritaire III : applications de STI à la sécurité et à la sûreté routières Les spécifications et les normes pour les applications de STI à la sécurité et à la sûreté routières comprennent les éléments suivants :

1. Spécifications pour l'action prioritaire *d*)

La définition des mesures nécessaires pour la mise à disposition harmonisée d'un service d'appel d'urgence (eCall) interopérable dans toute l'Union, notamment :

— la disponibilité des équipements embarqués dans les véhicules, nécessaire pour lancer un eCall aussi bien automatique que manuel;

— la disponibilité, dans les centrales d'alarmes eCall, du matériel nécessaire pour recevoir et évaluer les données transmises par les véhicules, et dans les centrales de gestion des appels d'urgence qui traitent les eCalls;

— la facilitation des échanges électroniques de données entre les véhicules, les centrales d'alarmes eCall et les centrales de gestion des appels d'urgence.

2. Spécifications pour l'action prioritaire *e*).

La définition des mesures nécessaires pour la mise à disposition de services d'information fondés sur les STI concernant les aires de stationnement sûres et sécurisées pour les camions et les véhicules commerciaux, en particulier sur les aires de service et de repos le long des routes, sur la base :

— de la disponibilité des informations sur le stationnement pour les utilisateurs,

— de la facilitation des échanges électroniques de données entre les aires de stationnement, les centres et les véhicules.

3. Spécifications pour l'action prioritaire *f*).

La définition des mesures nécessaires pour la mise à disposition de services de réservation fondés sur les STI concernant les aires de stationnement sûres et sécurisées pour les camions et les véhicules commerciaux, sur la base :

— de la disponibilité des informations sur le stationnement pour les utilisateurs,

— de la facilitation des échanges électroniques de données entre les aires de stationnement, les centres et les véhicules,

— de l'intégration des technologies STI pertinentes dans les véhicules et les aires de stationnement afin de mettre à jour les informations sur la disponibilité des places de stationnement à des fins de réservation.

4. Spécifications pour d'autres actions.

4.1. La définition des mesures nécessaires pour contribuer à la sécurité des usagers de la route en ce qui concerne leur interface homme-machine embarquée et l'utilisation de dispositifs nomades pour aider à la conduite et/ou au transport, ainsi que la sécurité de leurs moyens de communication embarqués.

4.2. La définition des mesures nécessaires pour améliorer la sécurité et le confort des usagers de la route vulnérables dans toutes les applications STI pertinentes.

4.3. La définition de mesures nécessaires à l'intégration de systèmes d'informations avancés d'aide à la conduite dans les véhicules et les infrastructures routières ne relevant pas du champ d'application des Directives 2007/46/CE, 2002/24/CE et 2003/37/CE.

— Domaine prioritaire IV : lien entre le véhicule et l'infrastructure de transport

— de integratie van alle relevante gegevens en informatie in één architectuur.

— Prioritair gebied III : ITS-toepassingen voor verkeersveiligheid en -beveiliging. De specificaties en normen voor ITS-toepassingen voor verkeersveiligheid en -beveiliging omvatten hetgeen volgt.

1. Specificaties voor prioritaire actie *d*).

De omschrijving van de maatregelen die nodig zijn voor de geharmoniseerde voorziening in de gehele Unie van een inter-operabele eCall, die het volgende omvat :

— de beschikbaarheid van de apparatuur aan boord van voertuigen noodzakelijk om een eCall zowel een automatisch als een manueel, te versturen;

— de beschikbaarheid van de nodige apparatuur in de eCall alarmcentrales, die de door de voertuigen uitgezonden gegevens ontvangen en evalueren en in de beheerscentrales van de noodoproepen die eCalls behandelen;

— het faciliteren van elektronische uitwisseling van gegevens tussen de voertuigen, de eCall alarmcentrales en de beheerscentrales van de noodoproepen.

2. Specificaties voor prioritaire actie *e*).

De omschrijving van de maatregelen die nodig zijn om ITS-gebaseerde informatiediensten voor veilige en beveiligde parkeerplaatsen voor vrachtwagens en bedrijfsvoertuigen te verlenen, met name op servicestations en rustplaatsen langs de weg, op basis van :

— de beschikbaarheid van parkeerinformatie voor gebruikers;

— het faciliteren van elektronische uitwisseling van gegevens tussen parkeerplaatsen, centra en voertuigen.

3. Specificaties voor prioritaire actie *f*).

De omschrijving van de maatregelen die nodig zijn om ITS-gebaseerde reservatiediensten voor veilige en beveiligde parkeerplaatsen voor vrachtwagens en bedrijfsvoertuigen te verlenen, op basis van :

— de beschikbaarheid van parkeerinformatie voor gebruikers;

— het faciliteren van elektronische uitwisseling van gegevens tussen parkeerplaatsen, centra en voertuigen;

— de integratie van relevante ITS-technologieën in zowel voertuigen als parkeerfaciliteiten om de informatie betreffende beschikbare parkeerplaatsen bij te werken met het oog op reserveringen.

4. Specificaties voor andere acties.

4.1. De omschrijving van de maatregelen die nodig zijn ter ondersteuning van de veiligheid van weggebruikers met betrekking tot de mens/machine-interface aan boord en het gebruik van nomadische apparaten ter ondersteuning van het rijden en/of de vervoersverrichtingen, evenals de beveiliging van de communicatie in voertuigen.

4.2. De omschrijving van de nodige maatregelen om de veiligheid en het comfort van kwetsbare weggebruikers te verbeteren voor alle relevante ITS-toepassingen.

4.3. De omschrijving van de maatregelen die nodig zijn om geavanceerde rijklinpinformatiesystemen voor bestuurders die buiten het toepassingsgebied van de Richtlijnen 2007/46/EG, 2002/24/EG en 2003/37/EG vallen, in voertuigen en weginfrastructuur te integreren.

— Prioritair gebied IV : Koppeling van het voertuig aan de vervoersinfrastructuur

Les spécifications et les normes en ce qui concerne le lien à établir entre les véhicules et l'infrastructure de transport comprennent les éléments suivants :

1. Spécifications pour les autres actions

1.1. La définition des mesures nécessaires pour intégrer différentes applications STI sur une plate-forme embarquée ouverte, sur la base :

— de la définition d'exigences fonctionnelles relatives aux applications STI existantes ou prévues,

— de la définition d'une architecture de système ouvert qui définit les fonctionnalités et les interfaces nécessaires pour assurer l'interopérabilité/l'interconnexion avec les systèmes et les installations de l'infrastructure,

— de l'intégration conviviale a posteriori d'applications STI nouvelles ou actualisées dans une plate-forme embarquée ouverte,

— de l'utilisation de processus de normalisation pour l'adoption de l'architecture et les spécifications relatives à la plate-forme embarquée ouverte.

1.2. La définition des mesures nécessaires pour poursuivre le développement et la mise en oeuvre de systèmes coopératifs (entre véhicules, entre le véhicule et l'infrastructure ou entre les infrastructures), sur la base :

— de la facilitation des échanges de données ou d'informations entre les véhicules, entre les infrastructures et entre le véhicule et l'infrastructure,

— de la possibilité, pour les parties respectives, véhicule ou infrastructure routière, d'échanger des données et informations pertinentes,

— de l'utilisation d'un format de message type pour l'échange de données ou d'informations entre le véhicule et l'infrastructure,

— de la définition d'une infrastructure de communication pour l'échange de données ou d'informations entre véhicules, entre infrastructures et entre véhicule et infrastructure,

— de l'utilisation de processus de normalisation pour l'adoption des architectures respectives.

CHAPITRE 3. — *Dispositions finales*

Art. 3. Le présent arrêté est dénommé « Arrêté-cadre STI ».

Art. 4. Le présent arrêté produit ses effets le 27 février 2012.

Art. 5. Le ministre qui a l'Economie, les Consommateurs et la Mer du nord dans ses attributions, le ministre qui a l'Intérieur et l'Egalité des Chances dans ses attributions, le ministre qui a la Justice dans ses attributions et le ministre qui a l'Environnement, l'Energie et la Mobilité dans ses attributions sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 15 décembre 2013.

PHILIPPE

Par le Roi :

Le Vice-Premier Ministre et Ministre de l'Economie,
des Consommateurs et de la Mer du Nord,

J. VANDE LANOTTE

La Vice-Première Ministre et Ministre de l'Intérieur
et de l'Egalité des Chances,

Mme J. MILQUET

La Ministre de la Justice,

Mme A. TURTELBOOM

Le Secrétaire d'Etat à l'Environnement, à l'Energie et à la Mobilité,
adjoint à la Ministre de l'Intérieur
et de l'Egalité des Chances,

M. WATHELET

De specificaties en normen voor ITS-toepassingen voor het koppelen van het voertuig aan de vervoersinfrastructuur omvatten hetgeen volgt.

1. Specificaties voor andere acties.

1.1. De omschrijving van de maatregelen die nodig zijn voor het integreren van verschillende ITS-toepassingen in een open platform aan boord van voertuigen, op basis van :

— het bepalen van functionele vereisten van bestaande of geplande ITS-toepassingen;

— de omschrijving van een open architectuur waarin de functiekenmerken en interfaces worden vastgelegd die nodig zijn voor de interoperabiliteit en/of onderlinge verbinding met infrastructuursystemen en -faciliteiten;

— de "plug andplay" integratie van toekomstige nieuwe of opgevoerde ITS-toepassingen in een open platform aan boord van voertuigen;

— het gebruik van een normalisatieproces voor de goedkeuring van de architectuur en de open specificaties aan boord van voertuigen.

1.2. De omschrijving van de maatregelen die nodig zijn voor het bevorderen van de ontwikkeling en implementatie van coöperatieve (voertuig-voertuig, voertuiginfrastructuur, infrastructuur-infrastructuur)-systemen, op basis van :

— het faciliteren van de uitwisseling van gegevens of informatie tussen voertuigen onderling, tussen infrastructuren onderling en tussen voertuig en infrastructuur;

— de beschikbaarheid van de uit te wisselen relevante gegevens of informatie voor de respectieve partijen (voertuig of weginfrastructuur);

— het gebruik van een gestandaardiseerd berichtformaat voor de uitwisseling van gegevens of informatie tussen het voertuig en de infrastructuur;

— de omschrijving van een communicatie-infrastructuur voor uitwisseling van gegevens of informatie tussen voertuigen onderling, tussen infrastructuren onderling en tussen voertuig en infrastructuur;

— het gebruik van normalisatieprocessen voor de goedkeuring van de respectieve architecturen.

HOOFDSTUK 3. — *Slotbepalingen*

Art. 3. Dit besluit wordt geciteerd als « ITS-kaderbesluit ».

Art. 4. Dit besluit heeft uitwerking met ingang van 27 februari 2012.

Art. 5. De minister bevoegd voor Economie, Consumenten en Noordzee, de minister bevoegd voor Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, de minister bevoegd voor Justitie en de minister bevoegd voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit zijn, ieder wat hem betreft, belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Brussel, 15 december 2013.

FILIP

Van Koningswege :

De Vice-Eerste Minister en Minister van Economie,
Consumenten en Noordzee,

J. VANDE LANOTTE

De Vice-Eerste Minister
en Minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen,

Mevr. J. MILQUET

De Minister van Justitie,

Mevr. A. TURTELBOOM

De Staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit,
toegevoegd aan de Minister van Binnenlandse Zaken
en Gelijke Kansen,

M. WATHELET