

PARLEMENT DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE

SESSION ORDINAIRE 2012-2013

16 JANVIER 2013

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**

Exposé des motifs

I. Présentation de la directive 2010/40/UE

Le présent avant-projet d'ordonnance a pour objectif de transposer 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 (JocEL 207/1 du 6 août 2010).

La directive 2010/40/UE vise à assurer le déploiement coordonné et cohérent de systèmes de transport intelligents interoperables dans l'Union européenne, ainsi qu'à instaurer une continuité géographique des services STI dans l'ensemble de l'Union européenne et à ses frontières extérieures. Il existe, à l'heure actuelle, des applications nationales des STI mais ce déploiement est parcellaire et non-coordonné. D'autre part, elle vise à renforcer l'intégration entre le transport routier et d'autres modes de transport.

Cette directive comporte vingt articles et deux annexes. La première annexe complète les articles 2 et 3 de la directive sur les domaines et actions prioritaires. Elle est très détaillée et devrait faire l'objet d'un acte de mise en œuvre ultérieur. En ce qui concerne la seconde annexe, elle énonce les principes applicables aux spécifications et au déploiement des STI. Il s'agit d'éléments essentiels repris dans l'avant-projet d'ordonnance (article 7).

BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT

GEWONE ZITTING 2012-2013

16 JANUARI 2013

ONTWERP VAN ORDONNANTIE

**betreffende het kader voor het invoeren
van intelligente vervoerssystemen
op het gebied van wegvervoer en
voor interfaces met andere vervoerswijzen**

Memorie van toelichting

I. Voorstelling van de richtlijn 2010/40/EU

Dit voorontwerp van ordonnantie heeft tot doel richtlijn 2010/40/EU van het Europees Parlement en van 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 (PbEG 207/1 van 6 augustus 2010).

Richtlijn 2010/40/EU beoogt de gecoördineerde en coherente invoering van interoperabele intelligente vervoerssystemen in de Europese Unie, alsook de invoering van een geografische continuïteit van ITS-diensten in de hele Europese Unie en aan haar buitengrenzen. Tegenwoordig bestaan er al nationale ITS-toepassingen, maar deze invoering is gefragmenteerd en niet-gecoördineerd. Anderzijds beoogt ze een betere integratie tussen het wegvervoer en andere vervoerswijzen.

Deze richtlijn telt twintig artikelen en twee bijlagen. De eerste bijlage vormt een aanvulling bij artikelen 2 en 3 van de richtlijn over de prioritaire gebieden en acties. Ze is zeer gedetailleerd en zou het voorwerp moeten zijn van een latere implementatie. De tweede bijlage formuleert de principes die van toepassing zijn op de specificaties en de invoering van ITS. Dit zijn essentiële elementen die zijn overgenomen in het voorontwerp van ordonnantie (artikel 7).

Les systèmes de transport intelligents (STI) sont des applications avancées qui, sans pour autant comporter de processus intelligent à proprement parler, visent à fournir des services innovants liés aux différents modes de transport et à la gestion de la circulation et permettent à différents utilisateurs d'être mieux informés et de faire un usage plus sûr, plus coordonné et plus « intelligent » des réseaux de transport.

Les STI associent les télécommunications, l'électronique et les technologies de l'information à l'ingénierie des transports afin de planifier, concevoir, exploiter, entretenir et gérer les systèmes de transport.

En effet, l'augmentation du volume du transport routier dans l'Union européenne conjuguée à la croissance de l'économie européenne et des demandes des citoyens en matière de mobilité constitue la cause principale de l'engorgement croissant des infrastructures routières et la hausse de la consommation d'énergie, et constitue une source de problèmes environnementaux et sociaux.

II. Transposition de la directive 2010/40/UE en droit interne et présentation des spécificités de l'avant-projet

La directive 2010/40/UE doit être transposée par les Etats membres pour le 27 février 2012.

Suite à différentes réunions du groupe de concertation créé et piloté par le Service Public Fédéral Mobilité et Transports, il a été convenu que la transposition de l'essentiel de la directive se ferait de manière identique du point de vue du contenu pour les trois Régions.

L'option choisie pour l'avant-projet d'ordonnance est d'assurer une transposition aussi fidèle que possible du texte original de la directive 2010/40/UE.

De plus, il faut noter que le groupe de concertation ne limitera pas ses activités à la détermination des modalités de la transposition de la directive mais qu'il sera un lieu d'échange d'informations entre les experts et de suivi de l'état d'avancement des travaux d'implémentation de la directive au sein de chaque entité concernée.

Commentaire des articles

Article 1^{er}

Cet article renvoie à l'article 39 de la Constitution : « *La loi attribue aux organes régionaux qu'elle crée et qui sont composés de mandataires élus, la compétence de régler les matières qu'elle détermine, à l'exception de celles visées aux articles 30 et 127 à 129, dans le ressort et selon le*

Intelligente vervoerssystemen (ITS) zijn geavanceerde toepassingen die, zonder intelligentie als zodanig te belichamen, gericht zijn op het aanbieden van innovatieve diensten inzake verschillende vervoerswijzen en verkeersbeheer en die uiteenlopende gebruikers in staat stellen zich beter te informeren en veiliger, meer gecoördineerd en « slimmer » gebruik te maken van vervoersnetwerken.

In ITS zijn telecommunicatie, elektronica en informatietechnologieën met verkeerstechniek geïntegreerd met het oog op het plannen, ontwerpen, exploiteren, onderhouden en beheren van vervoerssystemen.

Het toenemend volume van het wegvervoer in de Europese Unie, in samenhang met de groei van de Europese economie en de mobiliteitseisen van de burgers, is immers de primaire oorzaak van toenemende congestie van het wegennet en toenemend energieverbruik, evenals een bron van milieu- en sociale problemen.

II. Omzetting van richtlijn 2010/40/EU in binnenlands recht en voorstelling van de bijzonderheden van het voorontwerp van decreet

Richtlijn 2010/40/EU moet uiterlijk op 27 februari 2012 door de lidstaten zijn omgezet.

Na verschillende vergaderingen van de overleggroep die werd opgericht en geleid door de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer werd overeengekomen dat de omzetting van de kern van de richtlijn wat de inhoud betreft op identieke wijze moet gebeuren voor de drie Gewesten.

Voor het voorontwerp van ordonnantie werd geopteerd voor een zo getrouw mogelijke omzetting van de oorspronkelijke tekst van richtlijn 2010/40/EU.

Bovendien zal de overleggroep zijn activiteiten niet beperken tot de vaststelling van de modaliteiten voor omzetting van de richtlijn, maar zal het ook een plaats zijn voor uitwisseling van informatie tussen deskundigen en voor follow-up van de vorderingen van de werken van implementering van de richtlijn binnen elke betrokken entiteit.

Commentaar bij de artikelen

Artikel 1

Dit artikel verwijst naar artikel 39 van de Grondwet : « *De wet draagt aan de gewestelijke organen welke zij opgericht en welke samengesteld zijn uit verkozen mandatarissen de bevoegdheid op om de aangelegenheden te regelen welke zij aanduidt met uitsluiting van die bedoeld in artike-*

mode qu'elle établit. Cette loi doit être adoptée à la majorité prévue à l'article 4, dernier alinéa. ».

Article 2

L'article 18.1 de la directive 2010/40/UE mentionne que lors de la transposition, les Etats membres doivent faire référence à la directive soit dans le texte même, soit lors de la publication officielle. Il a été choisi de la faire figurer dans le texte.

Article 3

Cet article définit la portée de l'ordonnance. Il se réfère à l'article 1^{er} de la directive.

Article 4

Cet article est la transposition de l'article 4 de la directive. Seules les définitions nécessaires à cette ordonnance sont exposées.

Article 5

Conformément à l'article 2 de la directive, les 4 domaines prioritaires sont précisés. Ils pourront éventuellement être détaillés par voie d'arrêté.

Article 6

Conformément à l'article 3 de la directive, les 6 actions prioritaires sont précisées. Elles pourront éventuellement être détaillées par voie d'arrêté.

Article 7

Il s'agit de l'annexe 2 de la directive relative aux principes applicables aux spécifications et au déploiement des STI.

Article 8

Ce § 1^{er} contient un règlement de concordance à l'égard des diverses législations en matière de protection de la vie privée et de protection des données à caractère personnel. Étant donné que la loi du 8 décembre 1992 relative à la protection de la vie privée à l'égard de traitements de données à caractère personnel et la loi du 13 juin 2005 relative aux communications électroniques concrétisent les normes juridiques internationales et supranationales en matière de pro-

len 30 en 127 tot 129, en dit binnen de omschrijving en op de wijze die zij bepaalt. Deze wet moet worden aangenomen met de meerderheid bepaald in artikel 4, laatste lid. ».

Artikel 2

Artikel 18.1 van richtlijn 2010/40/EU vermeldt dat de lidstaten bij de omzetting naar de richtlijn moeten verwijzen, ofwel in de tekst zelf, ofwel bij de officiële bekendmaking. Er werd voor geopteerd deze verwijzing op te nemen in de tekst.

Artikel 3

Dit artikel bepaalt de draagwijdte van de ordonnantie. Het verwijst naar artikel 1 van de richtlijn.

Artikel 4

Dit artikel is de omzetting van artikel 4 van de richtlijn. Alleen de definities die nodig zijn voor deze ordonnantie zijn overgenomen.

Artikel 5

Conform artikel 2 van de richtlijn zijn de 4 prioritaire gebieden nader toegelicht. Er kan eventueel dieper op worden ingegaan in een besluit.

Artikel 6

Conform artikel 3 van de richtlijn zijn de 6 prioritaire acties nader toegelicht. Er kan eventueel dieper op worden ingegaan in een besluit.

Artikel 7

Het gaat om bijlage 2 van de richtlijn over de principes die van toepassing zijn op de specificaties en de invoering van ITS.

Artikel 8

Deze § 1 bevat een concordantieregeling ten opzichte van de diverse wetgevingen inzake bescherming van de persoonlijke levenssfeer en de bescherming van persoonsgegevens. Aangezien de wet van 8 december 1992 tot bescherming van de persoonlijke levenssfeer ten opzichte van de verwerking van persoonsgegevens en de wet van 13 juni 2005 betreffende de elektronische communicatie de concretisering inhouden van de internationaal- en supranatio-

tection des données, la présente loi sera d'abord confrontée aux deux lois précitées.

Le § 2 tient compte de la possibilité de prévoir, sur le plan régional ou dans les CCT, une protection particulière des personnes concernées sans que cela puisse porter atteinte à la protection de base offerte par la loi du 8 décembre 1992 relative à la protection de la vie privée à l'égard de traitements de données à caractère personnel et la loi du 13 juin 2005 relative aux communications électroniques.

Le § 3 tient compte de la liberté de chacun d'aller et venir dans l'anonymat, comprise dans le droit au respect de vie privée et familiale (cf. le considérant 13 et le premier alinéa de l'article 10.3 de la Directive STI ainsi que la remarque de la Commission de la protection de la vie privée concernant l'article 4, § 1, 3^o, de la Loi du 8 décembre 1992 relative à la protection de la vie privée à l'égard de traitements de données à caractère personnel). Les notions de données anonymes et de données à caractère personnel codées sont comprises au sens de l'article 1, 3^o et 5^o, de l'arrêté royal du 13 février 2001 portant exécution de la loi du 8 décembre 1992 relative à la protection de la vie privée à l'égard des traitements de données à caractère personnel.

Dans le § 4 il est confirmé que lors de l'introduction d'applications et de services STI, il convient d'attribuer la responsabilité au sens de l'article 1^{er} de la Loi du 8 décembre 1992 relative à la protection de la vie privée à l'égard des traitements de données à caractère personnel.

Le § 5 est une disposition interprétative qui clarifie l'application des dispositions des articles 4, § 1^{er}, 1^o et 16, § 4 de la Loi du 8 décembre 1992 relative à la protection de la vie privée à l'égard des traitements de données à caractère personnel au secteur des systèmes et des services de transports intelligents.

Article 9

La mise en œuvre de l'ordonnance relève du Gouvernement de la Région Bruxelles-Capitale.

La Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,

Brigitte GROUWELS

naalrechtelijke normen inzake gegevensbescherming wordt deze wet in de eerste plaats aan de twee voormelde wetten getoetst.

In § 2 wordt rekening gehouden met de mogelijkheid om, op regionaal vlak of in CAO's, te voorzien in bijzondere bescherming van de betrokkenen zonder dat hierbij afbreuk kan worden gedaan aan de basisbescherming onder de wet van 8 december 1992 tot bescherming van de persoonlijke levenssfeer ten opzichte van de verwerking van persoonsgegevens en de wet van 13 juni 2005 betreffende de elektronische communicatie.

De § 3 houdt rekening met de vrijheid van eenieder om anoniem te komen en te gaan, vervat in het recht op het respect voor de persoonlijke en familiale levenssfeer (cf. overweging 13 en eerste lid van artikel 10.3 van de ITS-richtlijn en de opmerking van de Commissie voor de Bescherming van de persoonlijke levenssfeer inzake artikel 4, § 1, 3^o, van de Wet van 8 december 1992 tot bescherming van de persoonlijke levenssfeer ten opzichte van de verwerking van persoonsgegevens). De begrippen anonieme gegevens en gecodeerde persoonsgegevens worden begrepen in de betekenis van artikel 1, 3^o en 5^o, van het koninklijk besluit van 13 februari 2001 ter uitvoering van de wet van 8 december 1992 tot bescherming van de persoonlijke levenssfeer ten opzichte van de verwerking van persoonsgegevens.

In § 4 wordt bevestigd dat bij het invoeren van ITS-toepassingen en -diensten de verantwoordelijkheid moet worden toegewezen in de zin van artikel 1 van de Wet van 8 december 1992 tot bescherming van de persoonlijke levenssfeer ten opzichte van de verwerking van persoonsgegevens.

De § 5 is een interpretatieve bepaling die de toepassing van de bepalingen van artikelen 4, § 1, 1^o en 16, § 4 van de Wet van 8 december 1992 tot bescherming van de persoonlijke levenssfeer ten opzichte van de verwerking van persoonsgegevens op de sector van intelligente transport-systemen en -diensten verduidelijkt.

Artikel 9

De tenuitvoerlegging van de ordonnantie is een bevoegdheid van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering.

De Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,

Brigitte GROUWELS

**AVANT-PROJET D'ORDONNANCE
SOU MIS À L'AVIS
DU CONSEIL D'ETAT**

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**

Le Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale a adopté et Nous, Exécutif, sanctionnons ce qui suit :

Article 1^{er}

La présente ordonnance règle une matière visée à l'article 39 de la Constitution.

Article 2

La présente ordonnance transpose 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.

Article 3

La présente ordonnance établit un cadre visant à soutenir le déploiement et l'utilisation coordonnés et cohérents de systèmes de transport intelligents (STI) sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale et fixe les conditions générales nécessaires à cette fin.

La présente ordonnance s'applique aux services et applications STI dans le domaine du transport routier et à leurs interfaces avec d'autres modes de transport.

Article 4

Aux fins de la présente ordonnance, on entend par :

1. « systèmes de transport intelligents » ou « STI » : les systèmes dans lesquels des technologies de l'information et de la communication sont appliquées, dans le domaine du transport routier, y compris les infrastructures, les véhicules et les usagers, et dans la gestion de la circulation et la gestion de la mobilité, ainsi que pour les interfaces avec d'autres modes de transport;
2. « interopérabilité » : la capacité des systèmes et des processus industriels qui les sous-tendent à échanger des données et à partager des informations et des connaissances;
3. « application STI » : un instrument opérationnel pour l'application des STI;
4. « service STI » : la mise en place d'une application STI dans un cadre organisationnel et opérationnel clairement défini en vue d'améliorer la sécurité de l'utilisateur, l'efficacité, le confort et/ou de faciliter ou de soutenir les opérations de transport et de voyage;

**VOORONTWERP VAN ORDONNANTIE
ONDERWORPEN AAN HET ADVIES
VAN DE RAAD VAN STATE**

VOORONTWERP VAN ORDONNANTIE

**betreffende het kader voor het invoeren
van intelligente vervoerssystemen
op het gebied van wegvervoer en
voor interfaces met andere vervoerswijzen**

Het Brussels Hoofdstedelijk Parlement heeft aangenomen en Wij, Executieve, bekrachtigen het geen volgt :

Artikel 1

Deze ordonnantie regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 39 van de Grondwet.

Artikel 2

Deze ordonnantie voorziet 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.

Artikel 3

Deze ordonnantie vestigt een kader ter ondersteuning van het op geïntegreerde en coherente wijze invoeren en gebruiken van intelligente vervoerssystemen (ITS) en legt de hiervoor noodzakelijke algemene voorwaarden vast.

Deze ordonnantie is van toepassing op ITS-toepassingen en -diensten op gebied van het wegvervoer en de interfaces met andere vervoerswijzen.

Artikel 4

In deze ordonnantie en zijn uitvoeringsbesluiten wordt verstaan onder :

1. « intelligente vervoerssystemen », afgekort « ITS » (Intelligent Transport Systems) : systemen waarin informatie- en communicatietechnologie wordt toegepast, op het gebied van het wegvervoer, met inbegrip van infrastructuur, voertuigen en gebruikers, en in het verkeers- en mobiliteitsbeheer, alsook voor interfaces met andere vervoerswijzen;
2. « interoperabiliteit » : het vermogen van systemen en van de daaraan ten grondslag liggende bedrijfsprocessen om onderling, gegevens uit te wisselen en informatie en kennis te delen;
3. « ITS-toepassing » : operationeel instrument voor het toepassen van ITS;
4. « ITS-dienst » : het verschaffen van een ITS-toepassing door een duidelijk omlind organisatorisch en operationeel kader met als doel bij te dragen tot de veiligheid, de efficiëntie en het comfort van de gebruikers en/of vervoers- en reisdiensten te faciliteren of te ondersteunen;

5. « usagers vulnérables de la route » : les usagers non motorisés comme les piétons et les cyclistes, ainsi que les motocyclistes et les personnes handicapées ou les personnes à mobilité et à orientation réduites;
6. « interface » : un mécanisme d'articulation mis en place entre les systèmes, qui leur permet de communiquer et d'interagir;
7. « compatibilité » : la capacité générale d'un dispositif ou d'un système à fonctionner avec un autre dispositif ou système sans modification;
8. « continuité des services » : la capacité à assurer des services sans interruption sur les réseaux de transport;
9. « données routières » : les données relatives aux caractéristiques de l'infrastructure routière, y compris les panneaux de signalisation fixes ou leurs attributs réglementaires liés à la sécurité;
10. « données concernant la circulation » : les données historiques et en temps réel relatives aux caractéristiques de la circulation routière;
11. « données concernant les déplacements » : les données de base, telles que les horaires et tarifs des transports publics, nécessaires à la communication, avant et pendant le trajet, d'informations pour un déplacement multimodal afin de faciliter la planification, la réservation et l'adaptation du déplacement;
12. « spécifications » : une mesure contraignante assortie de dispositions contenant des exigences, des procédures ou toute autre règle pertinente.

Article 5

Aux fins de la présente ordonnance, les éléments suivants constituent des domaines prioritaires pour l'élaboration et l'utilisation de spécifications :

1. l'utilisation optimale des données relatives à la route, à la circulation et aux déplacements,
2. la continuité des services STI de gestion de la circulation et du fret,
3. les applications de STI à la sécurité et à la sûreté routières,
4. le lien entre le véhicule et les infrastructures de transport.

Le champ d'application des domaines prioritaires est précisé par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale.

Article 6

Dans le cadre des domaines prioritaires, les éléments suivants constituent des actions prioritaires pour l'élaboration et l'utilisation de spécifications :

- a) la mise à disposition, à l'ensemble de l'Union européenne, de services d'informations sur les déplacements multimodaux;
- b) la mise à disposition, à l'ensemble de l'Union européenne, de services d'informations en temps réel sur la circulation;
- c) les données et procédures pour la fourniture, dans la mesure du possible, d'informations minimales universelles sur la circulation liées à la sécurité routière gratuites pour les usagers;
- d) la mise à disposition harmonisée d'un service d'appel d'urgence (eCall) interopérable dans toute l'Union européenne;

5. « kwetsbare weggebruikers » : niet-gemotoriseerde weggebruikers zoals voetgangers en fietsers, alsmede motorrijders en personen met een handicap of met beperkte mobiliteit of oriëntatie;
6. « interface » : een installatie tussen systemen die de communicatiemiddelen verschaft waardoor die systemen met elkaar in verbinding kunnen stellen en met elkaar in wisselwerking kunnen treden;
7. « compatibiliteit » : het algemene vermogen van een apparaat of systeem om zonder veranderingen samen met een ander apparaat of systeem te werken;
8. « continuïteit van diensten » : het in de gehele Europese Unie kunnen bieden van naadloze dienstverlening op vervoersnetwerken;
9. « weggegevens » : gegevens over kenmerken van de weginfrastructuur, waaronder vaste verkeersborden of hun voorgeschreven veiligheidsattributen;
10. « verkeersgegevens » : historische en realtimegegevens over de kenmerken van het wegverkeer;
11. « reisgegevens » : elementaire gegevens (zoals dienstregelingen van het openbaar vervoer en tarieven) die nodig zijn om voor en tijdens de reis informatie over multimodaal reizen te kunnen verstrekken om het plannen, boeken en aanpassen van de reis gemakkelijker te maken;
12. « specificatie » : bindende maatregel houdende bepalingen betreffende eisen, procedures of eventuele andere relevante voorschriften.

Artikel 5

Voor de toepassing van deze ordonnantie worden de volgende prioritaire gebieden voor het ontwikkelen en toepassen van specificaties vastgesteld :

1. optimaal gebruik van weg-, verkeers- en reisgegevens;
2. continuïteit van ITS-diensten voor verkeers- en vrachtbeheer;
3. ITS-toepassingen voor verkeersveiligheid en -beveiliging;
4. koppeling van het voertuig aan de vervoersinfrastructuur.

De toepassingsfeer van de prioritaire gebieden wordt nader bepaald door de Brusselse Hoofdstedelijke Regering.

Artikel 6

Binnen de prioritaire gebieden, zijn voor de ontwikkeling en de toepassing van specificaties de volgende acties :

- a) verlening voor de gehele Europese Unie van multimodale reisinformatiediensten;
- b) verlening voor de gehele Europese Unie van realtimeverkeersinformatiediensten;
- c) gegevens en procedures voor de verlening, waar mogelijk, van minimale universele verkeersinformatie in verband met de veiligheid op de weg die kosteloos is voor de gebruikers;
- d) geharmoniseerde voorziening in de gehele Europese Unie van een interoperabele eCall;

- e) la mise à disposition de services d'informations concernant les aires de stationnement sûres et sécurisées pour les camions et les véhicules commerciaux;
- f) la mise à disposition de services de réservation concernant les aires de stationnement sûres et sécurisées pour les camions et les véhicules commerciaux.

Article 7

L'adoption de spécifications et le déploiement des applications et services STI se fondent sur une évaluation des besoins, à laquelle sont associées les parties concernées, en conformité avec les principes selon lesquels ces mesures :

- a) sont efficaces : elles apportent une contribution tangible à la résolution des principaux problèmes du transport routier dans l'Union européenne (tels que la réduction des embouteillages et des émissions polluantes, l'amélioration de l'efficacité énergétique, le renforcement de la sûreté et de la sécurité, y compris pour les usagers de la route vulnérables);
- b) ont un rapport coût-efficacité satisfaisant : elles optimisent le rapport entre les coûts et les moyens mis en œuvre pour atteindre les objectifs;
- c) sont proportionnées : elles établissent, le cas échéant, différents niveaux réalisables en termes de qualité et de déploiement des services, en tenant compte des particularités locales;
- d) favorisent la continuité des services : elles assurent que les services sont fournis sans interruption dans l'ensemble de l'Union européenne, en particulier sur le réseau transeuropéen lorsque les services STI sont déployés. La continuité des services devrait être assurée à un niveau adapté aux caractéristiques des réseaux de transport reliant les pays entre eux et, le cas échéant, les régions entre elles et les villes avec les zones rurales;
- e) réalisent l'interopérabilité : elles garantissent que les systèmes et les processus industriels qui les sous-tendent ont la capacité d'échanger des données et de partager des informations et connaissances afin de faire en sorte que les services STI soient fournis de manière efficace;
- f) respectent la compatibilité ascendante : elles permettent d'assurer, le cas échéant, que les systèmes STI ont la capacité d'interagir avec les systèmes existants dont ils partagent la finalité, sans pour autant entraver le développement de nouvelles technologies;
- g) respectent les particularités des infrastructures et des réseaux existants : elles tiennent compte des différences inhérentes aux caractéristiques des réseaux de transport, particulièrement en ce qui concerne le volume du trafic et les conditions météorologiques pour le réseau routier;
- h) promeuvent l'égalité d'accès : elles n'opposent pas d'obstacles ou de discriminations en ce qui concerne l'accès des usagers de la route vulnérables aux applications et services STI;
- i) favorisent la maturité : elles font la démonstration, après une évaluation des risques appropriée, de la solidité des STI innovants grâce à un niveau suffisant de développement technique et d'exploitation opérationnelle;
- j) apportent la qualité de la datation et du positionnement : elles utilisent des infrastructures fondées sur les satellites ou toute autre technologie permettant d'atteindre des niveaux de précision suffisants aux fins des applications et des services STI qui requièrent des services de datation et de positionnement continus, précis et garantis dans le monde entier;

- e) verlening van informatiediensten voor veilige en beveiligde parkeerplaatsen voor vrachtwagens en bedrijfsvoertuigen;
- f) verlening van reservatiediensten voor veilige en beveiligde parkeerplaatsen voor vrachtwagens en bedrijfsvoertuigen.

Artikel 7

Het vaststellen van specificaties en het selecteren en invoeren van ITS-toepassingen en diensten gebeurt op basis van een evaluatie van de behoeften, waarbij relevante belanghebbenden worden betrokken, en overeenkomstig de onderstaande beginselen. Deze maatregelen moeten :

- a) effectief zijn : een tastbare bijdrage leveren aan het oplossen van de belangrijkste problemen in verband met het wegvervoer in de Europese Unie, zoals reduceren van congestie, verlagen van de uitstoot, verbeteren van de energie-efficiëntie, tot stand brengen van een grotere veiligheid en betere beveiliging, mede van kwetsbare verkeersdeelnemers;
- b) kosteneffectief zijn : de verhouding tussen kosten en baten met betrekking tot het halen van doelstellingen optimaliseren;
- c) proportioneel zijn : waar dat passend voorzien in verschillende niveaus van haalbare dienstverleningskwaliteit en invoering, met inachtneming van de plaatselijke, regionale, nationale en Europese specifieke kenmerken;
- d) continuïteit van dienstverlening ondersteunen : naadloze dienstverlening in de hele Europese Unie, met name op het trans-Europese vervoersnetwerk, garanderen wanneer ITS-diensten worden ingevoerd. De continuïteit van dienstverlening moet worden gewaarborgd op een niveau dat is aangepast aan de kenmerken van de vervoersnetwerken waarin verschillende landen onderling, en in voorkomend geval regio's onderling, en steden met plattelandgebieden verbonden zijn;
- e) interoperabiliteit bieden : ervoor zorgen dat systemen en de daaraan ten grondslag liggende bedrijfsprocessen onderling gegevens kunnen uitwisselen en informatie en kennis kunnen delen, zodat een effectieve ITS-dienstverlening mogelijk is;
- f) achterwaartse compatibiliteit ondersteunen : waar passend ervoor zorgen dat ITS-systemen kunnen werken met reeds bestaande systeem met eenzelfde opzet, zonder dat de ontwikkeling van nieuwe technologieën erdoor wordt belemmerd;
- g) de kenmerken van de bestaande infrastructuren en netwerken in acht nemen : rekening houden met de inherente verschillen in de kenmerken van de vervoersnetwerken, met name wat betreft de omvang van de verkeersvolumes en de weers- en wegingesteldheid;
- h) gelijke toegang bevorderen : de toegang tot ITS-toepassingen en -diensten voor kwetsbare weggebruikers niet belemmeren, noch daarbij discrimineren;
- i) maturiteit ondersteunen : na een adequate risicobeoordeling, de soliditeit van innoverende ITS-systemen aantonen door middel van een toereikend niveau van technische ontwikkeling en operationele exploitatie;
- j) kwaliteit van tijds- en positiebepaling bieden: gebruikmaken van satellietgestuurde infrastructuur of van een technologie die een voldoende mate van precisie garandeert voor het gebruik van ITS-toepassingen en -diensten die mondiale, continue, accurate en gegarandeerde tijds- en positiebepalingsdiensten vereisen;

- k) facilitent l'intermodalité : elles prennent en compte la coordination des différents modes de transport, le cas échéant, lors du déploiement des STI;
- l) respectent la cohérence : elles tiennent compte de la réglementation, des politiques et des activités qui existent au niveau de l'Union européenne et qui sont pertinentes pour ce qui est des STI, particulièrement dans le domaine de la normalisation.

Article 8

Le Gouvernement de la Région Bruxelles-Capitale prend les dispositions nécessaires pour assurer une mise en œuvre adéquate de la présente ordonnance et, le cas échéant, conclut un accord de coopération.

Article 9

La présente ordonnance entre en vigueur le jour de sa publication au *Moniteur belge*.

Promulguons la présente loi, ordonnons qu'elle soit revêtue du sceau de l'Etat et publié par le *Moniteur belge*.

Bruxelles, le

Pour le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale,

Le Ministre-Président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Pouvoirs locaux, de l'Aménagement du Territoire, des Monuments et Sites, de la Propreté publique et de la Coopération au Développement,

Charles PICQUÉ

La Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,

Brigitte GROUWELS

- k) intermodaliteit vergemakkelijken : bij de invoering van ITS rekening houden met de coördinatie van verschillende vervoerswijzen, waar dat passend is;
- l) samenhang in acht nemen : rekening houden met de bestaande uniale regelmaatregelen en activiteiten die betrekking hebben op ITS, in het bijzonder wat normalisatie betreft.

Artikel 8

De Brusselse Hoofdstedelijke Regering treft de nodige voorzieningen voor een passende tenuitvoerlegging van onderhavige ordonnantie en sluit in voorkomend geval een samenwerkingsakkoord.

Artikel 9

Deze ordonnantie treedt in werking op de dag die volgt op de bekendmaking ervan in het *Belgisch Staatsblad*.

Kondigen deze ordonnantie af, bevelen dat ze in het *Belgisch Staatsblad* zal worden bekendgemaakt.

Brussel,

Voor de Brusselse Hoofdstedelijke Regering,

De Minister-Voorzitter van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Plaatselijke Besturen, Ruimtelijke Ordening, Monumenten en Landschappen, Openbare Netheid en Ontwikkelingssamenwerking,

Charles PICQUÉ

De Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,

Brigitte GROUWELS

AVIS DU CONSEIL D'ÉTAT

Le CONSEIL D'ÉTAT, section de législation, quatrième chambre, saisie par la Ministre de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports, le 15 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 (n° 51.097/4) suivant :

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'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^o, 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^o, 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.

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.

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

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE

De RAAD VAN STATE, afdeling Wetgeving, vierde kamer, op 15 maart 2012 door de Minister van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Openbare Werken en Vervoer verzocht haar, 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 (nr. 51.097/4) gegeven :

Aangezien de adviesaanvraag ingediend is op basis van artikel 84, § 1, eerste lid, 1^o, 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 wegeninfrastructuur betreft (artikel 6, § 1, X, 1^o, 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^o, 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.

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

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 92bis 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,

B. VIGNERON

Le Président,

Y. KREINS

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 92bis 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.

De kamer was samengesteld uit

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

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

De Griffier,

B. VIGNERON

De Voorzitter,

Y. KREINS

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

Le Gouvernement,

Sur la proposition de la Ministre des Transports,

ARRÊTE :

La Ministre des Transports est chargée de présenter au Parlement le projet d'ordonnance dont la teneur suit :

Article 1^{er}

La présente ordonnance règle une matière visée à l'article 39 de la Constitution.

Article 2

La présente ordonnance transpose 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.

Article 3

La présente ordonnance établit un cadre visant à soutenir le déploiement et l'utilisation coordonnés et cohérents de systèmes de transport intelligents (STI) sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale et fixe les conditions générales nécessaires à cette fin.

La présente ordonnance s'applique aux services et applications STI dans le domaine du transport routier et à leurs interfaces avec d'autres modes de transport.

Article 4

Aux fins de la présente ordonnance, on entend par :

1. « systèmes de transport intelligents » ou « STI » : les systèmes dans lesquels des technologies de l'information et de la communication sont appliquées, dans le domaine du transport routier, y compris les infrastructures, les véhicules et les usagers, et dans la gestion de la circulation et la gestion de la mobilité, ainsi que pour les interfaces avec d'autres modes de transport;

ONTWERP VAN ORDONNANTIE

betreffende het kader voor het invoeren van intelligente vervoerssystemen op het gebied van wegvervoer en voor interfaces met andere vervoerswijzen

De Regering,

Op voorstel van de Minister van Vervoer,

BESLUIT :

De Minister van Vervoer is belast met het voorstellen aan het Parlement van het ontwerp van ordonnantie waarvan de tekst hierna volgt :

Artikel 1

Deze ordonnantie regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 39 van de Grondwet.

Artikel 2

Deze ordonnantie voorziet 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.

Artikel 3

Deze ordonnantie vestigt een kader ter ondersteuning van het op gecoördineerde en coherente wijze invoeren en gebruiken van intelligente vervoerssystemen (ITS) en legt de hiervoor noodzakelijke algemene voorwaarden vast.

Deze ordonnantie is van toepassing op ITS-toepassingen en -diensten op gebied van het wegvervoer en de interfaces met andere vervoerswijzen.

Artikel 4

In deze ordonnantie wordt verstaan onder :

1. « intelligente vervoerssystemen », afgekort « ITS » (Intelligent Transport Systems) : systemen waarin informatie- en communicatietechnologie wordt toegepast, op het gebied van het wegvervoer, met inbegrip van infrastructuur, voertuigen en gebruikers, en in het verkeers- en mobiliteitsbeheer, alsook voor interfaces met andere vervoerswijzen;

- | | |
|--|---|
| <p>2. « interopérabilité » : la capacité des systèmes et des processus industriels qui les sous-tendent à échanger des données et à partager des informations et des connaissances;</p> <p>3. « application STI » : un instrument opérationnel pour l'application des STI;</p> <p>4. « service STI » : la mise en place d'une application STI dans un cadre organisationnel et opérationnel clairement défini en vue d'améliorer la sécurité de l'utilisateur, l'efficacité, le confort et/ou de faciliter ou de soutenir les opérations de transport et de voyage;</p> <p>5. « usagers vulnérables de la route » : les usagers non motorisés comme les piétons et les cyclistes, ainsi que les motocyclistes et les personnes handicapées ou les personnes à mobilité et à orientation réduites;</p> <p>6. « interface » : un mécanisme d'articulation mis en place entre les systèmes, qui leur permet de communiquer et d'interagir;</p> <p>7. « compatibilité » : la capacité générale d'un dispositif ou d'un système à fonctionner avec un autre dispositif ou système sans modification;</p> <p>8. « continuité des services » : la capacité à assurer dans toute l'Union européenne des services sans interruption sur les réseaux de transport;</p> <p>9. « données routières » : les données relatives aux caractéristiques de l'infrastructure routière, y compris les panneaux de signalisation fixes ou leurs attributs réglementaires liés à la sécurité;</p> <p>10. « données concernant la circulation » : les données historiques et en temps réel relatives aux caractéristiques de la circulation routière;</p> <p>11. « données concernant les déplacements » : les données de base, telles que les horaires et tarifs des transports publics, nécessaires à la communication, avant et pendant le trajet, d'informations pour un déplacement multimodal afin de faciliter la planification, la réservation et l'adaptation du déplacement;</p> <p>12. « spécifications » : une mesure contraignante assortie de dispositions contenant des exigences, des procédures ou toute autre règle pertinente.</p> | <p>2. « interoperabiliteit » : het vermogen van systemen en van de daaraan ten grondslag liggende bedrijfsprocessen om onderling, gegevens uit te wisselen en informatie en kennis te delen;</p> <p>3. « ITS-toepassing » : operationeel instrument voor het toepassen van ITS;</p> <p>4. « ITS-dienst » : het verschaffen van een ITS-toepassing door een duidelijk omlijnd organisatorisch en operationeel kader met als doel bij te dragen tot de veiligheid, de efficiëntie en het comfort van de gebruikers en/of vervoers- en reisdiensten te faciliteren of te ondersteunen;</p> <p>5. « kwetsbare weggebruikers » : niet-gemotoriseerde weggebruikers zoals voetgangers en fietsers, alsmede motorrijders en personen met een handicap of met beperkte mobiliteit of oriëntatie;</p> <p>6. « interface » : een installatie tussen systemen die de communicatiemiddelen verschaft waardoor die systemen met elkaar in verbinding kunnen stellen en met elkaar in wisselwerking kunnen treden;</p> <p>7. « compatibiliteit » : het algemene vermogen van een apparaat of systeem om zonder veranderingen samen met een ander apparaat of systeem te werken;</p> <p>8. « continuïteit van diensten » : het in de gehele Europese Unie kunnen bieden van naadloze dienstverlening op vervoersnetwerken;</p> <p>9. « weggegevens » : gegevens over kenmerken van de weginfrastructuur, waaronder vaste verkeersborden of hun voorgeschreven veiligheidsattributen;</p> <p>10. « verkeersgegevens » : historische en realtimegegevens over de kenmerken van het wegverkeer;</p> <p>11. « reisgegevens » : elementaire gegevens zoals dienstregelingen van het openbaar vervoer en tarieven die nodig zijn om voor en tijdens de reis informatie over multimodaal reizen te kunnen verstrekken om het plannen, boeken en aanpassen van de reis gemakkelijker te maken;</p> <p>12. « specificatie » : bindende maatregel houdende bepalingen betreffende eisen, procedures of eventuele andere relevante voorschriften.</p> |
|--|---|

Article 5

Aux fins de la présente ordonnance, les éléments suivants constituent des domaines prioritaires pour l'élaboration et l'utilisation de spécifications :

Artikel 5

Voor de toepassing van deze ordonnantie worden de volgende prioritaire gebieden voor het ontwikkelen en toepassen van specificaties vastgesteld :

1. l'utilisation optimale des données relatives à la route, à la circulation et aux déplacements;
2. la continuité des services STI de gestion de la circulation et du fret;
3. les applications de STI à la sécurité et à la sûreté routières;
4. le lien entre le véhicule et les infrastructures de transport.

Le champ d'application des domaines prioritaires est précisé par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale.

Article 6

Dans le cadre des domaines prioritaires, les éléments suivants constituent des actions prioritaires pour l'élaboration et l'utilisation de spécifications :

- a) la mise à disposition, à l'ensemble de l'Union européenne, de services d'informations en temps réel sur les déplacements multimodaux;
- b) la mise à disposition, à l'ensemble de l'Union européenne, de services d'informations en temps réel sur la circulation;
- c) les données et procédures pour la fourniture, dans la mesure du possible, d'informations minimales universelles sur la circulation liées à la sécurité routière gratuites pour les usagers;
- d) la mise à disposition harmonisée d'un service d'appel d'urgence (eCall) interopérable dans toute l'Union européenne;
- e) la mise à disposition de services d'informations concernant les aires de stationnement sûres et sécurisées pour les camions et les véhicules commerciaux;
- f) la mise à disposition de services de réservation concernant les aires de stationnement sûres et sécurisées pour les camions et les véhicules commerciaux.

Article 7

L'adoption de spécifications et le déploiement des applications et services STI se fondent sur une évaluation des besoins, à laquelle sont associées les parties concernées, en conformité avec les principes selon lesquels ces mesures :

- a) sont efficaces : elles apportent une contribution tangible à la résolution des principaux problèmes du transport

1. optimaal gebruik van weg-, verkeers- en reisgegevens;
2. continuïteit van ITS-diensten voor verkeers- en vrachtbeheer;
3. ITS-toepassingen voor verkeersveiligheid en -beveiliging;
4. koppeling van het voertuig aan de vervoersinfrastructuur.

De toepassings sfeer van de prioritaire gebieden wordt nader bepaald door de Brusselse Hoofdstedelijke Regering.

Artikel 6

Binnen de prioritaire gebieden, zijn de volgende acties prioritair voor de ontwikkeling en de toepassing van specificaties :

- a) verlening voor de gehele Europese Unie van multimodale realtimereisinformatiediensten;
- b) verlening voor de gehele Europese Unie van realtimeverkeersinformatiediensten;
- c) gegevens en procedures voor de verlening, waar mogelijk, van minimale universele verkeersinformatie in verband met de veiligheid op de weg die kosteloos is voor de gebruikers;
- d) geharmoniseerde voorziening in de gehele Europese Unie van een interoperabele eCall;
- e) verlening van informatiediensten voor veilige en beveiligde parkeerplaatsen voor vrachtwagens en bedrijfsvoertuigen;
- f) verlening van reservatiediensten voor veilige en beveiligde parkeerplaatsen voor vrachtwagens en bedrijfsvoertuigen.

Artikel 7

Het vaststellen van specificaties en het selecteren en invoeren van ITS-toepassingen en diensten gebeurt op basis van een evaluatie van de behoeften, waarbij relevante belanghebbenden worden betrokken, en overeenkomstig de onderstaande beginselen. Deze maatregelen moeten :

- a) effectief zijn : een tastbare bijdrage leveren aan het oplossen van de belangrijkste problemen in verband met

- routier dans l'Union européenne tels que la réduction des embouteillages et des émissions polluantes, l'amélioration de l'efficacité énergétique, le renforcement de la sûreté et de la sécurité, y compris pour les usagers vulnérables de la route;
- b) ont un rapport coût-efficacité satisfaisant : elles optimisent le rapport entre les coûts et les moyens mis en œuvre pour atteindre les objectifs;
- c) sont proportionnées : elles établissent, le cas échéant, différents niveaux réalisables en termes de qualité et de déploiement des services, en tenant compte des particularités locales, régionales, nationales et européennes;
- d) favorisent la continuité des services : elles assurent que les services sont fournis sans interruption dans l'ensemble de l'Union européenne, en particulier sur le réseau transeuropéen lorsque les services STI sont déployés. La continuité des services devrait être assurée à un niveau adapté aux caractéristiques des réseaux de transport reliant les pays entre eux et, le cas échéant, les régions entre elles et les villes avec les zones rurales;
- e) réalisent l'interopérabilité : elles garantissent que les systèmes et les processus industriels qui les sous-tendent ont la capacité d'échanger des données et de partager des informations et connaissances afin de faire en sorte que les services STI soient fournis de manière efficace;
- f) respectent la compatibilité ascendante : elles permettent d'assurer, le cas échéant, que les systèmes STI ont la capacité d'interagir avec les systèmes existants dont ils partagent la finalité, sans pour autant entraver le développement de nouvelles technologies;
- g) respectent les particularités des infrastructures et des réseaux existants : elles tiennent compte des différences inhérentes aux caractéristiques des réseaux de transport, particulièrement en ce qui concerne le volume du trafic et les conditions météorologiques pour le réseau routier;
- h) promeuvent l'égalité d'accès : elles n'opposent pas d'obstacles ou de discriminations en ce qui concerne l'accès des usagers vulnérables de la route aux applications et services STI;
- i) favorisent la maturité : elles font la démonstration, après une évaluation des risques appropriée, de la solidité des STI innovants grâce à un niveau suffisant de développement technique et d'exploitation opérationnelle;
- j) apportent la qualité de la datation et du positionnement : elles utilisent des infrastructures fondées sur les satellites ou toute autre technologie permettant d'atteindre des niveaux de précision suffisants aux fins des applications
- het wegvervoer in de Europese Unie, zoals reduceren van congestie, verlagen van de uitstoot, verbeteren van de energie-efficiëntie, tot stand brengen van een grotere veiligheid en betere beveiliging, mede van kwetsbare weggebruikers;
- b) kosteneffectief zijn : de verhouding tussen kosten en baten met betrekking tot het halen van doelstellingen optimaliseren;
- c) proportioneel zijn : waar dat passend voorzien in verschillende niveaus van haalbare dienstverleningskwaliteit en invoering, met inachtneming van de plaatselijke, regionale, nationale en Europese specifieke kenmerken;
- d) continuïteit van dienstverlening ondersteunen : naadloze dienstverlening in de hele Europese Unie, met name op het trans-Europese vervoersnetwerk, garanderen wanneer ITS-diensten worden ingevoerd. De continuïteit van dienstverlening moet worden gewaarborgd op een niveau dat is aangepast aan de kenmerken van de vervoersnetwerken waarin verschillende landen onderling, en in voorkomend geval regio's onderling, en steden met plattelandsgebieden verbonden zijn;
- e) interoperabiliteit bieden : ervoor zorgen dat systemen en de daaraan ten grondslag liggende bedrijfsprocessen onderling gegevens kunnen uitwisselen en informatie en kennis kunnen delen, zodat een effectieve ITS-dienstverlening mogelijk is;
- f) achterwaartse compatibiliteit ondersteunen : waar passend ervoor zorgen dat ITS-systemen kunnen werken met reeds bestaande systeem met eenzelfde opzet, zonder dat de ontwikkeling van nieuwe technologieën erdoor wordt belemmerd;
- g) de kenmerken van de bestaande infrastructuur en netwerken in acht nemen : rekening houden met de inherente verschillen in de kenmerken van de vervoersnetwerken, met name wat betreft de omvang van de verkeersvolumes en de weers- en wegingesteldheid;
- h) gelijke toegang bevorderen : de toegang tot ITS-toepassingen en -diensten voor kwetsbare weggebruikers niet belemmeren, noch daarbij discrimineren;
- i) maturiteit ondersteunen : na een adequate risicobeoordeling, de soliditeit van innoverende ITS-systemen aantonen door middel van een toereikend niveau van technische ontwikkeling en operationele exploitatie;
- j) kwaliteit van tijds- en positiebepaling bieden : gebruikmaken van satellietgestuurde infrastructuur of van een technologie die een voldoende mate van precisie garandeert voor het gebruik van ITS-toepassingen en -dien-

et des services STI qui requièrent des services de datation et de positionnement continus, précis et garantis dans le monde entier;

- k) facilitent l'intermodalité : elles prennent en compte la coordination des différents modes de transport, le cas échéant, lors du déploiement des STI;
- l) respectent la cohérence : elles tiennent compte de la réglementation, des politiques et des activités qui existent au niveau de l'Union européenne et qui sont pertinentes pour ce qui est des STI, particulièrement dans le domaine de la normalisation.

Article 8

§ 1^{er}. – Nulle disposition de la présente ordonnance ne porte atteinte aux mécanismes de protection légaux et réglementaires en matière de la vie privée et du traitement de données à caractère personnel.

§ 2. – En cas de contradiction lors de l'application simultanée des mécanismes de protection légaux et réglementaires visés au § 1^{er}, il est dans le cadre des STI toujours donné priorité aux dispositions légales qui en la matière offrent la protection juridique la plus large aux utilisateurs des STI.

§ 3. – Le recours à des données anonymes, éventuellement des données codées, pour les applications STI est prévu par les fournisseurs de services STI et les développeurs de plateformes, d'architecture et d'interfaces.

§ 4. – Les fournisseurs de services STI et les développeurs de plateformes, d'architecture et d'interfaces protègent les données à caractère personnel contre les abus, y compris contre l'accès illicite, la modification ou la perte.

§ 5. – Le non-respect des mesures visées aux paragraphes 3 et 4 par les fournisseurs de services STI et par les développeurs est considéré comme une infraction aux articles 4, § 1, 1^o et 16, § 4 de la Loi du 8 décembre 1992 relative à la protection de la vie privée à l'égard des traitements de données à caractère personnel.

Article 9

Le Gouvernement de la Région Bruxelles-Capitale prend les dispositions nécessaires pour assurer une mise en œuvre adéquate de la présente ordonnance et, le cas échéant, conclut un accord de coopération.

Article 10

La présente ordonnance entre en vigueur le jour de sa publication au *Moniteur belge*.

sten die mondiale, continue, accurate en gegarandeerde tijds- en positiebepalingsdiensten vereisen;

- k) intermodaliteit vergemakkelijken : bij de invoering van ITS rekening houden met de coördinatie van verschillende vervoerswijzen, waar dat passend is;
- l) samenhang in acht nemen : rekening houden met de bestaande uniale regelmaatregelen en activiteiten die betrekking hebben op ITS, in het bijzonder wat normalisatie betreft.

Artikel 8

§ 1. – Geen bepaling van deze ordonnantie doet afbreuk aan de wettelijke en reglementaire beschermingsmechanismen inzake de persoonlijke levenssfeer en de verwerking van persoonsgegevens.

§ 2. – In geval van tegenstrijdigheid tussen de in § 1 bedoelde gelijktijdig toepasselijke wetgevende en reglementaire beschermingsmechanismen wordt in het kader van ITS steeds voorrang gegeven aan de wetsbepalingen die de ITS-gebruiker ter zake de ruimste rechtsbescherming bieden.

§ 3. – Het gebruik van anonieme gegevens, eventueel gecodeerde gegevens, voor de ITS-toepassingen en -diensten wordt voorzien door de ITS-dienstenaanbieders en ontwikkelaars van platformen, architectuur en interfaces.

§ 4. – ITS-dienstenaanbieders en ontwikkelaars van platformen, architectuur en interfaces beschermen persoonsgegevens tegen misbruik, met inbegrip van de onrechtmatige toegang, de wijziging of het verlies.

§ 5. – Het niet naleven van de maatregelen vermeld in de paragrafen 3 en 4 door de ITS aanbieders en ontwikkelaars wordt beschouwd als een inbreuk op de artikelen 4, § 1, 1^o en 16, § 4 van de Wet van 8 december 1992 tot bescherming van de persoonlijke levenssfeer ten opzichte van de verwerking van persoonsgegevens.

Artikel 9

De Brusselse Hoofdstedelijke Regering treft de nodige voorzieningen voor een passende tenuitvoerlegging van onderhavige ordonnantie en sluit in voorkomend geval een samenwerkingsakkoord.

Artikel 10

Deze ordonnantie treedt in werking op de dag die volgt op de bekendmaking ervan in het *Belgisch Staatsblad*.

Promulguons la présente loi, ordonnons qu'elle soit revêtue du sceau de l'Etat et publié par le *Moniteur belge*.

Bruxelles, le 20 décembre 2012

Pour le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale,

Le Ministre-Président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Pouvoirs locaux, de l'Aménagement du Territoire, des Monuments et Sites, de la Propreté publique et de la Coopération au Développement,

Charles PICQUE

La Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,

Brigitte GROUWELS

Kondigen deze ordonnantie af, bevelen dat ze in het *Belgisch Staatsblad* zal worden bekendgemaakt.

Brussel, 20 december 2012

Voor de Brusselse Hoofdstedelijke Regering,

De Minister-Voorzitter van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Plaatselijke Besturen, Ruimtelijke Ordening, Monumenten en Landschappen, Openbare Netheid en Ontwikkelingssamenwerking,

Charles PICQUE

De Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,

Brigitte GROUWELS