

TRADUCTION

AUTORITE FLAMANDE

Finances et Budget

[2013/202517]

18 MARS 2013. — Arrêté ministériel modifiant l'arrêté ministériel du 9 septembre 2011 énumérant les matières pour lesquelles, après l'avis favorable de l'Inspecteur des Finances, un accord budgétaire n'est plus requis, visé à l'article 8bis de l'arrêté du Gouvernement flamand du 19 janvier 2001 relatif au contrôle budgétaire et à l'établissement du budget

Le Ministre flamand des Finances, du Budget, de l'Emploi, de l'Aménagement du Territoire et des Sports,

Vu le décret spécial du 7 juillet 2006 relatif aux institutions flamandes, notamment l'article 21, premier alinéa;

Vu l'arrêté du Gouvernement flamand du 19 janvier 2001 relatif au contrôle budgétaire et à l'établissement du budget, notamment l'article 8bis, inséré par l'arrêté du Gouvernement flamand du 10 décembre 2010;

Vu l'arrêté ministériel du 9 septembre 2011 énumérant les matières pour lesquelles, après l'avis favorable de l'Inspecteur des Finances, un accord budgétaire n'est plus requis, visé à l'article 8bis de l'arrêté du Gouvernement flamand du 19 janvier 2001 relatif au contrôle budgétaire et à l'établissement du budget;

Vu l'avis de l'Inspection des Finances, rendu le 6 novembre 2012;

Vu l'avis 52.505/1 du Conseil d'Etat, donné le 13 décembre 2012, en application de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 1^o, des lois sur le Conseil d'Etat, coordonnées le 12 janvier 1973,

Arrête :

Article 1^{er}. A l'article unique de l'arrêté ministériel du 9 septembre 2011 énumérant les matières pour lesquelles, après l'avis favorable de l'Inspecteur des Finances, un accord budgétaire n'est plus requis, visé à l'article 8bis de l'arrêté du Gouvernement flamand du 19 janvier 2001 relatif au contrôle budgétaire et à l'établissement du budget, sont apportées les modifications suivantes :

1^o dans la phrase introductive, les mots "et inconditionnel" sont ajoutés après les mots "l'avis favorable";

2^o au point 5^o est ajouté le membre de phrase ", sauf si l'octroi de la subvention facultative est liée à l'approbation d'un accord pluriannuel";

3^o il est ajouté un point 6^o, rédigé comme suit :

« 6^o la déclaration de vacance des fonctions énumérées à l'article 7, 7^o, de l'arrêté du Gouvernement flamand du 13 juillet 2009 fixant les attributions des membres du Gouvernement flamand. ».

Art. 2. Le présent arrêté entre en vigueur le jour suivant sa publication au *Moniteur belge*.

Bruxelles, le 18 mars 2013.

Le Ministre flamand des Finances, du Budget, de l'Emploi,
de l'Aménagement du Territoire et des Sports,
Ph. MUYTERS

REGION WALLONNE — WALLONISCHE REGION — WAALS GEWEST

SERVICE PUBLIC DE WALLONIE

[2013/202454]

18 AVRIL 2013. — Décret relatif au cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport (1)

Le Parlement wallon a adopté et Nous, Gouvernement, sanctionnons ce qui suit :

Article 1^{er}. Le présent décret 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.

Art. 2. Le présent décret s'applique aux services et applications STI dans le domaine du transport routier et à leurs interfaces avec d'autres modes de transport.

Art. 3. Pour l'application du présent décret et de ses arrêtés d'exécution, l'on entend par :

1^o « 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^o « 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^o « application STI » : un instrument opérationnel pour l'application des STI;

4^o « 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;

5^o « prestataire de services STI » : tout prestataire public ou privé d'un STI;

6^o « utilisateur de STI » : tout utilisateur d'applications ou de services STI, notamment les voyageurs, les usagers vulnérables de la route, les usagers et les exploitants des infrastructures de transport routier, les gestionnaires de flottes et les opérateurs de services d'urgence;

7^o « 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;

8° « interface » : un mécanisme d'articulation mis en place entre les systèmes, qui leur permet de communiquer et d'interagir;

9° « compatibilité » : la capacité générale d'un dispositif ou d'un système à fonctionner avec un autre dispositif ou système sans modification;

10° « continuité des services » : la capacité à assurer des services sans interruption sur les réseaux de transport;

11° « 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;

12° « données concernant la circulation » : les données historiques et en temps réel relatives aux caractéristiques de la circulation routière;

13° « 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;

14° « spécification » : une mesure contraignante assortie de dispositions contenant des exigences, des procédures ou toute autre règle pertinente.

Art. 4. Aux fins du présent décret, les éléments suivants constituent des domaines prioritaires pour l'élaboration et l'utilisation des spécifications visées à l'article 6 :

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 wallon.

Art. 5. Dans le cadre des domaines prioritaires, les éléments suivants constituent des actions prioritaires pour l'élaboration et l'utilisation des spécifications visées à l'article 6 :

1° la mise à disposition de services d'informations sur les déplacements multimodaux;

2° la mise à disposition de services d'informations en temps réel sur la circulation;

3° les données et procédures pour la fourniture d'informations minimales universelles sur la circulation liées à la sécurité routière gratuites pour les usagers;

4° la mise à disposition harmonisée d'un service d'appel d'urgence interopérable en Région wallonne;

5° la mise à disposition de services d'informations concernant les aires de stationnement sûres et sécurisées pour les camions et les véhicules commerciaux;

6° la mise à disposition de services de réservation concernant les aires de stationnement sûres et sécurisées pour les camions et les véhicules commerciaux.

Art. 6. Le Gouvernement wallon adopte les spécifications qui s'appliquent aux applications et services STI lorsqu'ils sont déployés, conformément aux principes énoncés à l'article 7.

Art. 7. L'adoption de spécifications et le déploiement des applications et services STI se fondent sur une évaluation des besoins, à laquelle sont associées toutes les parties concernées, en conformité avec les principes selon lesquels ces mesures :

1° sont efficaces : elles permettent d'apporter une contribution tangible à la résolution des principaux problèmes du transport routier en Région wallonne - 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;

2° ont un rapport coût-efficacité satisfaisant : elles optimisent le rapport entre les coûts et les moyens mis en œuvre pour atteindre les objectifs;

3° 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;

4° 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 et, le cas échéant, à ses frontières extérieures, 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;

5° 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 que les services STI soient fournis de manière efficace;

6° 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 entraver le développement de nouvelles technologies;

7° 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;

8° 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;

9° 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;

10° 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 équivalents 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;

11° facilitent l'intermodalité : elles prennent en compte la coordination des différents modes de transport, le cas échéant, lors du déploiement des STI;

12° respectent la cohérence : elles tiennent compte de la réglementation, des politiques et des activités qui existent en Région wallonne et qui sont pertinentes pour ce qui est des STI, particulièrement dans le domaine de la normalisation.

Art. 8. Le Gouvernement wallon prend les dispositions nécessaires pour assurer la mise en œuvre du présent décret, en déterminant les conditions d'application des domaines et actions prioritaires, ainsi que des spécifications, le cas échéant en concluant un accord ou en collaborant étroitement avec d'autres acteurs concernés.

Promulguons le présent décret, ordonnons qu'il soit publié au *Moniteur belge*.

Namur, le 18 avril 2013.

Le Ministre-Président,

R. DEMOTTE

Le Ministre du Développement durable et de la Fonction publique,

J.-M. NOLLET

Le Ministre du Budget, des Finances, de l'Emploi, de la Formation et des Sports,

A. ANTOINE

Le Ministre de l'Economie, des P.M.E., du Commerce extérieur et des Technologies nouvelles,

J.-C. MARCOURT

Le Ministre des Pouvoirs locaux et de la Ville,

P. FURLAN

La Ministre de la Santé, de l'Action sociale et de l'Egalité des Chances,

Mme E. TILLIEUX

Le Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité,

Ph. HENRY

Le Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine,

C. DI ANTONIO

—————
Note

(1) *Session 2012-2013.*

Documents du Parlement wallon, 758 (2012-2013) N^{os} 1 à 3.

Compte rendu intégral, séance plénière du 17 avril 2013.

Discussion.

Vote.

—————
ÜBERSETZUNG

ÖFFENTLICHER DIENST DER WALLONIE

[2013/202454]

18. APRIL 2013 — Dekret über den Rahmen für die Einführung intelligenter Verkehrssysteme im Straßenverkehr und für deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern (1)

Das Wallonische Parlament hat Folgendes angenommen und Wir, Regierung, sanktionieren es:

Artikel 1. Durch das vorliegende Dekret wird die Richtlinie 2010/40/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. Juli 2010 zum Rahmen für die Einführung intelligenter Verkehrssysteme im Straßenverkehr und für deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern umgesetzt.

Art. 2. Das vorliegende Dekret ist anwendbar auf die IVS-Dienste und -Anwendungen im Straßenverkehr und auf deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern.

Art. 3. Für die Anwendung des vorliegenden Dekrets und seiner Durchführungserlasse gelten folgende Definitionen:

1° "Intelligente Verkehrssysteme" oder "IVS-Systeme", bei denen Informations- und Kommunikationstechnologien im Straßenverkehr, einschließlich seiner Infrastrukturen, Fahrzeuge und Nutzer, sowie beim Verkehrs- und Mobilitätsmanagement und für Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern eingesetzt werden;

2° "Interoperabilität": die Fähigkeit von Systemen und der ihnen zugrunde liegenden Geschäftsabläufe, Daten auszutauschen und Informationen und Wissen weiterzugeben;

3° "IVS-Anwendung": ein operationelles Instrument für die Anwendung von IVS;

4° "IVS-Dienst": die Bereitstellung einer IVS-Anwendung innerhalb eines genau definierten organisatorischen und operationellen Rahmens mit dem Ziel, zur Erhöhung der Nutzersicherheit, der Effizienz und des Komforts und/oder zur Erleichterung oder Unterstützung von Abläufen im Verkehr und bei Reisen beizutragen;

5° "IVS-Diensteanbieter": ein Anbieter eines öffentlichen oder privaten IVS-Dienstes;

6° "IVS-Nutzer": Nutzer von IVS-Anwendungen oder -Dienstleistungen, einschließlich Reisende, besonders gefährdete Verkehrsteilnehmer, Nutzer und Betreiber der Straßenverkehrsinfrastruktur, Flottenmanager und Betreiber von Notdiensten;

7° "besonders gefährdete Verkehrsteilnehmer": nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer wie z. B. Fußgänger und Fahrradfahrer sowie Motorradfahrer und Personen mit Behinderungen oder eingeschränkter Mobilität und eingeschränktem Orientierungssinn;

8° "Schnittstelle": eine Einrichtung zwischen Systemen, die der Verbindung und der Kommunikation zwischen den Systemen dient;

9° "Kompatibilität": die allgemeine Eignung eines Geräts oder Systems, zusammen mit anderen Geräten oder Systemen zu arbeiten, ohne dass dies Veränderungen erforderlich machen würde;

10° "Kontinuität der Dienste": die Fähigkeit zur nahtlosen Bereitstellung von Diensten in Verkehrsnetzen;

11° "Straßendaten": die Daten über Merkmale der Straßeninfrastruktur einschließlich fest installierter Verkehrszeichen oder ihrer geregelten Sicherheitsmerkmale;

12° "Verkehrsdaten": vergangenheitsbezogene Daten und Echtzeitdaten zum Straßenverkehrszustand;

13° "Reisedaten": Basisdaten wie Fahrpläne und Tarife öffentlicher Verkehrsmittel als erforderliche Grundlage für die Bereitstellung multimodaler Reiseinformationen vor und während der Reise zur Erleichterung der Planung, Buchung und Anpassung der Reise;

14° "Spezifikation": die verbindliche Festlegung von Bestimmungen mit Anforderungen, Verfahren oder sonstigen relevanten Regeln.

Art. 4. Für die Zwecke des vorliegenden Dekrets gibt es bei der Ausarbeitung und Anwendung der in Artikel 6 angeführten Spezifikationen die folgenden vorrangigen Bereiche:

1° Optimale Nutzung von Straßen-, Verkehrs- und Reisedaten;

2° Kontinuität der IVS-Dienste in den Bereichen Verkehrs- und Frachtmanagement;

3° IVS-Anwendungen für die Straßenverkehrssicherheit;

4° Verbindung zwischen Fahrzeug und Verkehrsinfrastruktur.

Der Umfang der vorrangigen Bereiche wird von der Wallonischen Regierung präzisiert.

Art. 5. Als in Artikel 6 aufgeführte vorrangige Maßnahmen für die Ausarbeitung und Anwendung von Spezifikationen in den vorrangigen Bereichen gelten:

1° die Bereitstellung multimodaler Reise-Informationendienste;

2° die Bereitstellung Echtzeit-Verkehrsinformationendienste;

3° Daten und Verfahren, um Straßennutzern, soweit möglich, ein Mindestniveau allgemeiner für die Straßenverkehrssicherheit relevanter Verkehrsmeldungen unentgeltlich anzubieten;

4° die harmonisierte Bereitstellung einer interoperablen Notruf-Anwendung in der Wallonischen Region;

5° die Bereitstellung von Informationsdiensten für sichere Parkplätze für Lastkraftwagen und andere gewerbliche Fahrzeuge;

6° die Bereitstellung von Reservierungsdiensten für sichere Parkplätze für Lastkraftwagen und andere gewerbliche Fahrzeuge.

Art. 6. Die Wallonische Regierung verabschiedet die Spezifikationen, die bei der Einführung von IVS-Anwendungen und -Diensten im Einklang mit den in Artikel 7 festgelegten Grundsätzen angewandt werden.

Art. 7. Die Verabschiedung von Spezifikationen und die Einführung von IVS-Anwendungen und -Diensten erfolgt auf der Grundlage einer Bedarfsanalyse, in die alle zuständigen Akteure einbezogen werden, und unter Einhaltung nachstehender Grundsätze. Die Maßnahmen müssen:

1° effektiv sein, d. h. einen spürbaren Beitrag zur Lösung der zentralen Probleme leisten, denen sich Europa im Bereich des Straßenverkehrs gegenübersteht (z. B. Verringerung der Verkehrsüberlastung, Minderung der Emissionen, Steigerung der Energieeffizienz, Erhöhung der Sicherheit unter Einbeziehung besonders gefährdeter Verkehrsteilnehmer);

2° kostengünstig sein, d. h. das Kosten-Nutzen-Verhältnis im Sinne der Verwirklichung der angestrebten Ziele optimieren;

3° verhältnismäßig sein, d. h. bei Bedarf einen unterschiedlichen Grad der erreichbaren Dienstqualität und Einführung vorsehen, wobei die Besonderheiten auf lokaler Ebene zu berücksichtigen sind;

4° die Kontinuität der Dienste fördern, d. h. eine unionsweite nahtlose Bereitstellung der Dienste ù insbesondere innerhalb des transeuropäischen Netzes und soweit möglich an den Außengrenzen der Union ù gewährleisten, wenn die IVS-Dienste eingeführt werden. Die Kontinuität der Dienste sollte auf einem Niveau gewährleistet werden, das den Merkmalen der Verkehrsnetze anzupassen ist, die Länder mit Ländern und, soweit angemessen, Regionen mit Regionen und Städte mit ländlichen Räumen verbinden;

5° Interoperabilität schaffen, d. h. sicherstellen, dass die Systeme und die ihnen zugrunde liegenden Geschäftsabläufe für den Austausch von Daten und die Weitergabe von Informationen und Wissen ausgelegt werden, damit IVS-Dienste effektiv bereitgestellt werden können;

6° die Rückwärtskompatibilität wahren, d. h. sicherstellen, dass IVS, soweit angemessen, zusammen mit bestehenden Systemen betrieben werden können, die einem gemeinsamen Zweck dienen, ohne dass die Entwicklung neuer Technologien dadurch behindert wird;

7° die bestehenden nationalen Infrastruktur- und Netzmerkmale berücksichtigen, d. h. den inhärenten Unterschieden zwischen den Verkehrsnetzmerkmalen - insbesondere hinsichtlich des Verkehrsaufkommens und des Straßenwetters - Rechnung tragen;

8° den gleichberechtigten Zugang fördern, d. h. sie dürfen den Zugang besonders gefährdeter Verkehrsteilnehmer zu IVS-Anwendungen und -Diensten nicht behindern oder sich diesbezüglich diskriminierend auswirken;

9° die technische Reife belegen, d. h. nach einer angemessenen Risikobewertung die Zuverlässigkeit innovativer IVS anhand ausreichender technischer Entwicklung und betrieblicher Nutzung nachweisen;

10° für eine qualitativ hochwertige Zeitgebung und Ortung sorgen; dies erfordert die Nutzung satellitengestützter Infrastrukturen oder sonstiger Technologien, die einen vergleichbaren Präzisionsgrad für IVS-Anwendungen und -Dienste, die eine umfassende, kontinuierliche, genaue und garantierte Zeitgebung und Ortung erfordern, gewährleisten;

11° die Intermodalität erleichtern, d. h. soweit angemessen die Koordinierung verschiedener Verkehrsträger berücksichtigen, wenn IVS eingeführt werden;

12° die Kohärenz wahren, d. h. den derzeitigen Vorschriften, Strategien und Maßnahmen der Union, die für IVS relevant sind, Rechnung tragen, was insbesondere für den Bereich der Normung gilt.

Art. 8 - Die Wallonische Regierung trifft alle erforderlichen Maßnahmen, um die Umsetzung des vorliegenden Dekrets zu gewährleisten, durch die Festlegung von Bestimmungen für die Anwendung der vorrangigen Bereiche und Maßnahmen sowie der Spezifikationen, gegebenenfalls durch den Abschluss eines Abkommens oder durch eine enge Zusammenarbeit mit den anderen zuständigen Akteuren.

Wir verkünden das vorliegende Dekret und ordnen an, dass es im *Belgischen Staatsblatt* veröffentlicht wird.

Namur, den 18. April 2013

Der Minister-Präsident
R. DEMOTTE

Der Minister für nachhaltige Entwicklung und den öffentlichen Dienst
J.-M. NOLLET

Der Minister für Haushalt, Finanzen, Beschäftigung, Ausbildung und Sportwesen
A. ANTOINE

Der Minister für Wirtschaft, K.M.B., Außenhandel und neue Technologien
J.-C. MARCOURT

Der Minister für lokale Behörden und Städte
P. FURLAN

Die Ministerin für Gesundheit, soziale Maßnahmen und Chancengleichheit
Frau E. TILLIEUX

Der Minister für Umwelt, Raumordnung und Mobilität
Ph. HENRY

Der Minister für öffentliche Arbeiten, Landwirtschaft, ländliche Angelegenheiten, Natur, Forstwesen und Erbe
C. DI ANTONIO

—
Note

(1) *Sitzungsperiode 2012-2013.*

Dokumente des Wallonischen Parlaments, 758 (2012-2013) Nr. 1 bis 3.

Ausführliches Sitzungsprotokoll, Plenarsitzung vom 17. April 2013.

Diskussion.

Abstimmung.

—
VERTALING

WAALSE OVERHEIDSDIENST

[2013/202454]

18 APRIL 2013. — Decreet betreffende het kader voor het invoeren van intelligente vervoerssystemen op het gebied van wegvervoer en voor interfaces met andere vervoerswijzen (1)

Het Waals Parlement heeft aangenomen en Wij, Regering, bekrachtigen hetgeen volgt :

Artikel 1. 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 wordt bij dit decreet omgezet.

Art. 2. Dit decreet is van toepassing op de ITS-diensten en -toepassingen op het gebied van wegvervoer en voor interfaces met andere vervoerswijzen.

Art. 3. Voor de toepassing van dit decreet en de desbetreffende uitvoeringsbesluiten wordt verstaan onder :

1° « intelligente vervoerssystemen » of « ITS » : 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° « ITS-dienstaanbieder » : elke openbare of particuliere aanbieder van een ITS-dienst;

6° « ITS-gebruiker » : elke gebruiker van ITS-toepassingen of -diensten met inbegrip van reizigers, kwetsbare verkeersdeelnemers, gebruikers en beheerders van weginfrastructuur, beheerders van wagenparken en noodhulpdiensten;

7° « kwetsbare verkeersdeelnemers » : niet-gemotoriseerde weggebruikers zoals voetgangers en fietsers, alsmede motorrijders en personen met een handicap of met beperkte mobiliteit of oriëntatie;

8° « interface » : een installatie tussen systemen die de communicatiemiddelen verschaft waardoor deze systemen zich met elkaar in verbinding kunnen stellen en met elkaar in wisselwerking kunnen treden;

9° « compatibiliteit » : het algemene vermogen van een apparaat of systeem om zonder veranderingen samen met een ander apparaat of systeem te werken;

10° « continuïteit van diensten » : het in de gehele Unie kunnen bieden van naadloze dienstverlening op vervoersnetwerken;

11° « weggegevens » : gegevens over kenmerken van de weginfrastructuur, waaronder vaste verkeersborden of hun voorgeschreven veiligheidsattributen;

12° « verkeersgegevens » : historische en realtimegegevens over de kenmerken van het wegverkeer;

13° « 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;

14° « specificatie » : bindende maatregel houdende bepalingen betreffende eisen, procedures of eventuele andere relevante voorschriften.

Art. 4. Voor de toepassing van dit decreet worden de volgende prioritaire gebieden vastgesteld voor het ontwikkelen en toepassen van de specificaties bedoeld in artikel 6 :

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 reikwijdte van de prioriteitsgebieden wordt nader bepaald door de Waalse Regering.

Art. 5. Binnen de prioritaire gebieden zijn de volgende acties prioritair voor de ontwikkeling en de toepassing van de specificaties bedoeld in artikel 6 :

1° verlening van multimodale reisinformatiediensten;

2° verlening van realtime verkeersinformatiediensten;

3° gegevens en procedures voor de verlening van minimale universele verkeersinformatie in verband met de veiligheid op de weg die kosteloos is voor de gebruikers;

4° geharmoniseerde voorziening van een interoperabele eCall in het Waalse Gewest;

5° verlening van informatiediensten voor veilige en beveiligde parkeerplaatsen voor vrachtwagens en bedrijfsvoertuigen;

6° verlening van reservatiediensten voor veilige en beveiligde parkeerplaatsen voor vrachtwagens en bedrijfsvoertuigen.

Art. 6. De Waalse Regering stelt de specificaties vast die van toepassing zijn op de ITS-toepassingen en -diensten wanneer deze worden ingevoerd overeenkomstig de beginselen bedoeld in artikel 7.

Art. 7. Het vaststellen van specificaties en het invoeren van ITS-toepassingen en -diensten gebeurt op basis van een evaluatie van de behoeften, waarbij alle relevante belanghebbenden worden betrokken, en overeenkomstig onderstaande beginselen. Deze maatregelen moeten :

1° effectief zijn : een tastbare bijdrage leveren tot het oplossen van de belangrijkste problemen in verband met het wegvervoer in het Waalse Gewest - bijvoorbeeld 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;

2° kosteneffectief zijn : de verhouding tussen kosten en baten met betrekking tot het halen van doelstellingen optimaliseren;

3° proportioneel zijn : waar passend voorzien in verschillende niveaus van haalbare dienstverleningskwaliteit en invoering, met inachtneming van de plaatselijke specifieke kenmerken;

4° continuïteit van dienstverlening ondersteunen : naadloze dienstverlening in de hele Unie, met name op het trans-Europese vervoersnetwerk, en waar mogelijk aan de buitengrenzen, garanderen wanneer ITS-diensten worden ingevoerd. De continuïteit van dienstverlening dient te 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;

5° 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;

6° achterwaartse compatibiliteit ondersteunen : waar passend ervoor zorgen dat ITS-systemen kunnen werken met reeds bestaande systemen met eenzelfde opzet, zonder dat de ontwikkeling van nieuwe technologieën erdoor wordt belemmerd;

7° de kenmerken van de bestaande infrastructuren en netwerken in acht nemen : rekening te houden met de inherente verschillen in de kenmerken van de vervoersnetwerken, met name wat betreft de omvang van de verkeersvolumes en de weers- en wegegesteldheid;

8° gelijke toegang bevorderen : de toegang tot ITS-toepassingen en -diensten voor kwetsbare weggebruikers niet belemmeren, noch daarbij discrimineren;

9° 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;

10° kwaliteit van tijds- en positiebepaling bieden : gebruikmaken van satellietgestuurde infrastructuur of van een technologie die een equivalente mate van precisie garandeert voor het gebruik van ITS-toepassingen en -diensten die mondiale, continue, accurate en gegarandeerde tijds- en positiebepalingsdiensten vereisen;

11° intermodaliteit vergemakkelijken : bij de invoering van ITS rekening houden met de coördinatie van verschillende vervoerswijzen, waar dat passend is;

12° samenhang in acht nemen : rekening houden met de bestaande uniale regelgeving, beleidsmaatregelen en activiteiten die betrekking hebben op ITS, in het bijzonder wat normalisatie betreft.

Art. 8. De Waalse Regering neemt de nodige maatregelen om de uitvoering van dit decreet te waarborgen, met name de bepaling van de voorwaarden tot toepassing van de prioritair gebieden en acties, alsook van de specificaties, desgevallend door het sluiten van een akkoord of in nauwe samenwerking met de andere betrokken actoren.

Kondigen dit decreet af, bevelen dat het in het *Belgisch Staatsblad* zal worden bekendgemaakt.

Namen, 18 april 2013.

De Minister-President,
R. DEMOTTE

De Minister van Duurzame Ontwikkeling en Ambtenarenzaken,
J.-M. NOLLET

De Minister van Begroting, Financiën, Tewerkstelling, Vorming en Sport,
A. ANTOINE

De Minister van Economie, K.M.O.'s, Buitenlandse Handel en Nieuwe Technologieën,
J.-C. MARCOURT

De Minister van de Plaatselijke Besturen en de Stad,
P. FURLAN

De Minister van Gezondheid, Sociale Actie en Gelijke Kansen,
Mevr. E. TILLIEUX

De Minister van Leefmilieu, Ruimtelijke Ordening en Mobiliteit,
Ph. HENRY

De Minister van Openbare Werken, Landbouw, Landelijke Aangelegenheden, Natuur, Bossen en Erfgoed,
C. DI ANTONIO

—
Nota

(1) *Zitting 2012-2013.*

Stukken van het Waals Parlement, 758 (2012-2013) Nrs 1 tot 3.

Volledig verslag, plenaire vergadering van 17 april 2013.

Bespreking.

Stemming.

—————
SERVICE PUBLIC DE WALLONIE

[2013/202453]

18 AVRIL 2013. — Arrêté du Gouvernement wallon modifiant l'arrêté du Gouvernement wallon du 1^{er} février 2007 relatif au cadre organique du Service public de Wallonie

Le Gouvernement wallon,

Vu la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, notamment l'article 87, § 3, remplacé par la loi spéciale du 8 août 1988;

Vu l'arrêté du Gouvernement wallon du 1^{er} février 2007 relatif au cadre organique du Service public de Wallonie, modifié par les arrêtés du Gouvernement wallon du 21 février 2008, du 5 décembre 2008, du 12 juillet 2012 et du 31 janvier 2013;

Vu l'accord du Ministre de la Fonction publique, donné le 20 septembre 2012;

Vu la concertation en Comité supérieur de concertation, le 15 février 2013 et le 15 mars 2013;

Vu l'avis de l'Inspection des Finances, donné le 16 avril 2013;

Sur la proposition du Ministre de la Fonction publique;

Après délibération,

Arrête :

Article 1^{er}. L'article 1^{er} de l'arrêté du Gouvernement wallon du 1^{er} février 2007 relatif au cadre organique du Service public de Wallonie, est remplacé par ce qui suit :

« Le cadre des emplois de secrétaire général, de directeur général, d'inspecteur général, d'inspecteur général expert, de directeur et des emplois d'encadrement du Service public de Wallonie est fixé comme suit :

SECRETARIAT GENERAL

Secrétaire général 1

Direction fonctionnelle et d'appui

Directeur 1

Direction de la Chancellerie et de la Traduction

Directeur 1

Premier attaché 1

Direction interdépartementale de la Cohésion sociale

Directeur 1

Service interne pour la prévention et la protection au travail

Directeur 1