



CONSEIL D'ÉTAT
section de législation

RAAD VAN STATE
afdeling Wetgeving

avis 78.512/4
du 17 décembre 2025

advies 78.512/4
van 17 december 2025

sur

over

un avant-projet de loi
‘modifiant la loi du
17 août 2013 portant création
du cadre pour le déploiement
de systèmes de transport
intelligents et modifiant la loi
du 10 avril 1990 réglementant
la sécurité privée et
particulière, et modifiant la loi
du 2 octobre 2017
réglementant la sécurité privée
et particulière’

een voorontwerp van wet ‘tot
wijziging van de wet van
17 augustus 2013 tot creatie
van het kader voor het
invoeren van intelligente
vervoerssystemen en tot
wijziging van de wet van
10 april 1990 tot regeling van
de private en bijzondere
veiligheid, en tot wijziging van
de wet van 2 oktober 2017 tot
regeling van de private en
bijzondere veiligheid’

Le 20 novembre 2025, le Conseil d'État, section de législation, a été invité par le Ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale à communiquer un avis dans un délai de trente jours sur un avant-projet de loi 'modifiant la loi du 17 août 2013 portant création du cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents et modifiant la loi du 10 avril 1990 réglementant la sécurité privée et particulière, et modifiant la loi du 2 octobre 2017 réglementant la sécurité privée et particulière'.

L'avant-projet a été examiné par la quatrième chambre le 17 décembre 2025. La chambre était composée de Bernard BLERO, président de chambre, Géraldine ROSOUX et Dimitri YERNAULT, conseillers d'État, Christian BEHRENDT et Jacques ENGLEBERT, assesseurs, et Anne-Catherine VAN GEERSDAELE, greffier.

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

La concordance entre la version française et la version néerlandaise de l'avis a été vérifiée sous le contrôle de Géraldine ROSOUX.

L'avis, dont le texte suit, a été donné le 17 décembre 2025.

*

Op 20 november 2025 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de Minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie verzocht binnen een termijn van dertig dagen een advies te verstrekken over een voorontwerp van wet 'tot wijziging van de wet van 17 augustus 2013 tot creatie van het kader voor het invoeren van intelligente vervoerssystemen en tot wijziging van de wet van 10 april 1990 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid, en tot wijziging van de wet van 2 oktober 2017 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid'.

Het voorontwerp is door de vierde kamer onderzocht op 17 december 2025. De kamer was samengesteld uit Bernard BLERO, kamervoorzitter, Géraldine ROSOUX en Dimitri YERNAULT, staatsraden, Christian BEHRENDT en Jacques ENGLEBERT, assessoren, en Anne-Catherine VAN GEERSDAELE, griffier.

Het verslag is uitgebracht door Yves CHAUFFOUREAUX, eerste auditeur.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst van het advies is nagezien onder toezicht van Géraldine ROSOUX.

Het advies, waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 17 december 2025.

*

Comme la demande d'avis est introduite sur la base de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 2^o, des lois 'sur le Conseil d'État', coordonnées le 12 janvier 1973, la section de législation limite essentiellement son examen à la compétence de l'auteur de l'acte, au fondement juridique [‡] ainsi qu'à l'accomplissement des formalités prescrites, conformément à l'article 84, § 3, des lois coordonnées.

EXAMEN DE L'AVANT-PROJET

OBSERVATION GÉNÉRALE

Dans son avis 51.384/VR/3 ¹, la section de législation a formulé l'observation suivante :

(Traduction libre)

« La transposition de la directive relève aussi bien de la compétence des régions, essentiellement en vertu de leur compétence en matière '[de] routes et leurs dépendances' (article 6, § 1^{er}, X, 1^o, de la loi spéciale du 8 août 1980 'de réformes institutionnelles') que de l'autorité fédérale, en vertu de sa compétence en matière d'élaboration des règles de police générale et de la réglementation relatives aux communications et aux transports, ainsi qu'aux prescriptions techniques relatives aux moyens de communication et de transport' (article 6, § 4, 3^o, de la loi spéciale du 8 août 1980). Cette constatation vaut certainement lorsque le champ d'action des domaines prioritaires (article 2 de la directive) et des actions prioritaires (article 3 de la directive) est analysé à la lumière de l'annexe I de la directive qui définit plus précisément ces domaines prioritaires et les spécifications relatives à ces actions prioritaires.

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

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

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

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

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

Cette observation, formulée lors de 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'², vaut également pour l'avant-projet de loi examiné, dans le cadre de la transposition de la directive (UE) 2023/2661 du Parlement européen et du Conseil du 22 novembre 2023 'modifiant la directive 2010/40/UE concernant le cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport'³.

OBSERVATIONS PARTICULIÈRES

Article 4

À l'article 4, 1^o, de l'avant-projet (article 2, alinéa 1^{er}, en projet de la loi du 17 août 2013 'portant création du cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents et modifiant la loi du 10 avril 1990 réglementant la sécurité privée et particulière'), il convient de mentionner que la loi transpose partiellement la directive 2010/40/UE 'concernant le cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport', modifiée par la directive (UE) 2023/2661 du Parlement européen et du Conseil du 22 novembre 2023 'modifiant la directive 2010/40/UE concernant le cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport', plutôt que de ne mentionner que cette dernière.

² Voir dans le même sens l'avis 51.533/4 donné le 9 juillet 2012 sur un avant-projet devenu le décret de la Région wallonne du 18 avril 2013 'relatif au cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport', *Doc. parl.*, Parl. w., 2012-2013, n° 758/1, pp. 7-10 et l'avis 52.783/4 donné le 4 mars 2013 sur un avant-projet devenu la loi du 17 août 2013 'portant création du cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents et modifiant la loi du 10 avril 1990 réglementant la sécurité privée et particulière' (en abrégé: « loi-cadre STI »), *Doc. parl.*, Chambre, 2012-2013, n° 2943/001, pp. 25-31.

³ Voir dans le même sens l'avis 77.838/4 donné le 14 juillet 2025 sur un avant-projet d'ordonnance de la Région de Bruxelles-Capitale « relative au déploiement des systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport ».

Article 5

1. Dans la version française du 7°, les mots « tel que visé » doivent être mis au féminin. Ils renvoient, en effet, à la « zone d'activité d'un PSAP », et non au « service d'urgence ».

2. Le 9° se réfère au règlement délégué (UE) n° 305/2013, dont l'article 2, point d), définit les termes « PSAP eCall »⁴.

Il convient de compléter l'avant-projet, soit en insérant une définition des mots « règlement (UE) n° 305/2013 » valant pour l'ensemble de son dispositif dans l'article 3 de la loi du 17 août 2013, soit en mentionnant l'intitulé complet de ce règlement délégué de la Commission dans chaque référence faite à celui-ci.

3. Au 11°, il convient de mentionner l'intitulé complet du règlement (UE) 2015/758 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2015 'concernant les exigences en matière de réception par type pour le déploiement du système eCall embarqué fondé sur le service 112 et modifiant la directive 2007/46/CE'.

4. Au 15°, les mots « de la présente directive » seront remplacés par les mots « de la présente loi ».

Article 6

1. Au 1°, la mention (incomplète) de la directive (UE) 2019/882 est inutile et sera omise⁵.

2. La même observation vaut pour l'article 4, alinéa 2, l), en projet, lequel mentionne la directive (UE) 2018/1972, également sans reprendre son intitulé.

3. Le 2° énonce :

« Il est inséré un alinéa 3, rédigé comme suit :

‘Le comité de pilotage STI assure la coordination et la bonne coopération entre les Administrations fédérales et régionales concernées en matière de mobilité et de transports, y compris avec les parties prenantes concernées telles que les fournisseurs de données, les utilisateurs de données et les prestataires de services STI’ ».

⁴ Règlement délégué (UE) n° 305/2013 de la Commission du 26 novembre 2012 'complétant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la mise à disposition harmonisée d'un service d'appel d'urgence (eCall) interopérable dans toute l'Union européenne'.

⁵ L'arrêté royal du 13 septembre 2023 'fixant les exigences et modalités d'accessibilité des utilisateurs finaux handicapés aux services de communications électroniques' mentionne déjà, dans son article 1^{er}, qu'il transpose partiellement la directive (UE) 2019/882 du Parlement européen et du Conseil du 17 avril 2019 'relative aux exigences en matière d'accessibilité applicables aux produits et services'.

Le comité de pilotage STI a été créé par l'accord de coopération du 15 juillet 2014 'relatif à la Directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil du 7 juillet 2010 concernant le cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport'.

Par conséquent, il ne revient pas au législateur fédéral de modifier unilatéralement les missions de ce comité de pilotage.

La disposition à l'examen sera revue afin de se limiter à fixer les obligations de « coordination et de bonne collaboration » incombant aux seules administrations fédérales dans le cadre du fonctionnement du comité de pilotage STI ⁶.

4. L'article 9 de l'avant-projet transposant l'article 6*bis* de la directive 2010/40/UE, inséré par l'article 1, point 7), de la directive (UE) 2023/2661, soulève la même critique ⁷.

Article 11

À l'article 7, § 4, en projet de la loi du 17 août 2013, dans un souci de lisibilité, les termes « STI-(C) » seront remplacés par les termes « STI ou de STI-C ».

*

⁶ Afin de donner une vision aussi complète que possible de la transposition de l'article 5 de la directive 2010/40/UE, tel que remplacé par l'article 1, point 5), de la directive (UE) 2023/2661, il peut, le cas échéant, être renvoyé pour le surplus à l'accord de coopération.

⁷ Voir le Protocole de collaboration du 3 décembre 2021 entre l'État belge, la Région flamande, la Région wallonne, la Région de Bruxelles-Capitale et l'Institut géographique national 'concernant le point d'accès national (NAP) transportdata.be', *Moniteur belge*, 24 février 2022.

Aangezien de adviesaanvraag ingediend is op basis van artikel 84, § 1, eerste lid, 2°, van de wetten ‘op de Raad van State’, gecoördineerd op 12 januari 1973, beperkt de afdeling Wetgeving zich, overeenkomstig artikel 84, § 3, van de gecoördineerde wetten, voornamelijk tot het onderzoek van de bevoegdheid van de steller van de handeling, de rechtsgrond[‡] en de vraag of de voorgeschreven vormvereisten zijn vervuld.

ONDERZOEK VAN HET VOORONTWERP

ALGEMENE OPMERKING

In advies 51.384/VR/3¹ heeft de afdeling Wetgeving het volgende opgemerkt:

“De omzetting van de richtlijn is zowel zaak van de gewesten, in hoofdzaak op grond van hun bevoegdheid inzake de “wegen en hun aanhorigheden” (artikel 6, § 1, X, 1°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 ‘tot hervorming der instellingen’), als zaak van de federale overheid, op grond van haar bevoegdheid inzake “het ontwerpen van de regels van de algemene politie en de reglementering op het verkeer en vervoer, alsook van de technische voorschriften inzake verkeers- en vervoermiddelen” (artikel 6, § 4, 3°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980). Die vaststelling geldt zeker wanneer men de reikwijdte van de prioritaire gebieden (artikel 2 van de richtlijn) en van de prioritaire acties (artikel 3 van de richtlijn) bekijkt in het licht van bijlage I bij de richtlijn waarin die prioritaire gebieden en specificaties voor die prioritaire acties nader worden omschreven.

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

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

Wanneer de genoemde uitvoeringsmaatregelen bovendien zouden leiden tot het opzetten van telecommunicatie- en telecontrole-netwerken die de grenzen van een gewest overschrijden, zal daarover tussen de federale overheid en de gewesten op grond van artikel 92*bis*, § 3, a), van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 een verplicht

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

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

samenwerkingsakkoord dienen te worden gesloten. Zo ten slotte ook aangelegenheden worden geregeld die betrekking hebben op “vakken van wegen die de grenzen van het gewest overschrijden”, zal op grond van artikel 92*bis*, § 2, b), van die bijzondere wet ook tussen de gewesten onderling een verplicht samenwerkingsakkoord dienen te worden gesloten.”

Die opmerking, gemaakt bij 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’,² geldt eveneens voor het voorliggende voorontwerp van wet, in het kader van de omzetting van richtlijn (EU) 2023/2661 van het Europees Parlement en de Raad van 22 november 2023 ‘tot wijziging van Richtlijn 2010/40/EU betreffende het kader voor het invoeren van intelligente vervoerssystemen op het gebied van wegvervoer en voor interfaces met andere vervoerswijzen’.³

BIJZONDERE OPMERKINGEN

Artikel 4

In artikel 4, 1°, van het voorontwerp (ontworpen artikel 2, eerste lid, van de wet van 17 augustus 2013 ‘tot creatie van het kader voor het invoeren van intelligente vervoerssystemen en tot wijziging van de wet van 10 april 1990 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid’) dient gesteld te worden dat de wet voorziet in de gedeeltelijke omzetting van richtlijn 2010/40/EU ‘betreffende het kader voor het invoeren van intelligente vervoerssystemen op het gebied van wegvervoer en voor interfaces met andere vervoerswijzen’, gewijzigd bij richtlijn (EU) 2023/2661 van het Europees Parlement en de Raad van 22 november 2023 ‘tot wijziging van Richtlijn 2010/40/EU betreffende het kader voor het invoeren van intelligente vervoerssystemen op het gebied van wegvervoer en voor interfaces met andere vervoerswijzen’. Het volstaat niet dat enkel naar die laatstgenoemde richtlijn wordt verwezen.

Artikel 5

1. In de Franse tekst van punt 7° moeten de woorden “tel que visé” in de vrouwelijke vorm geschreven worden. Ze verwijzen immers naar de “zone d’activité d’un PSAP” en niet naar de “service d’urgence”.

² Zie in dezelfde zin advies 51.533/4 van 9 juli 2012 over een voorontwerp dat geleid heeft tot het decreet van het Waals Gewest van 18 april 2013 ‘betreffende het kader voor het invoeren van intelligente vervoerssystemen op het gebied van wegvervoer en voor interfaces met andere vervoerswijzen’, *Parl.St.* W.Parl. 2012-13, nr. 758/1, 7-10, en advies 52.783/4 van 4 maart 2013 over een voorontwerp dat geleid heeft tot de wet van 17 augustus 2013 ‘tot creatie van het kader voor het invoeren van intelligente vervoerssystemen en tot wijziging van de wet van 10 april 1990 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid’ (geciteerd als “ITS-kaderwet”), *Parl.St.* Kamer 2012-13, nr. 2943/1, 25-31.

³ Zie in dezelfde zin advies 77.838/4 van 14 juli 2025 over een voorontwerp van ordonnantie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ‘betreffende het invoeren van intelligente vervoerssystemen op het gebied van wegvervoer en van interfaces met andere vervoerswijzen’.

2. In punt 9° wordt verwezen naar Gedelegeerde Verordening (EU) nr. 305/2013, waarvan artikel 2, d), de termen “PSAP eCall” definieert.⁴

Het voorontwerp dient aangevuld te worden, hetzij door in artikel 3 van de wet van 17 augustus 2013 een definitie in te voegen van de woorden “Gedelegeerde Verordening (EU) nr. 305/2013” die voor het hele dispositief geldt, hetzij door het volledige opschrift van die gedelegeerde verordening van de Commissie te vermelden telkens wanneer naar die verordening wordt verwezen.

3. In punt 11° dient het volledige opschrift vermeld te worden van verordening (EU) 2015/758 van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2015 ‘inzake typegoedkeuringseisen voor de uitrol van het op de 112-dienst gebaseerde eCall-boordsysteem en houdende wijziging van Richtlijn 2007/46/EG’.

4. In punt 15° dienen de woorden “van deze richtlijn” te worden vervangen door de woorden “van deze wet”.

Artikel 6

1. In punt 1° is de (onvolledige) vermelding van richtlijn (EU) 2019/882 nutteloos. Ze moet worden weggelaten.⁵

2. Dezelfde opmerking geldt ook voor het ontworpen artikel 4, tweede lid, 1), waarin richtlijn (EU) 2018/1972, eveneens zonder opgave van het opschrift, wordt vermeld.

3. Punt 2° luidt als volgt:

“er wordt een derde lid ingevoegd, luidende:

‘De ITS-stuurgroep zorgt voor de coördinatie en de goede samenwerking tussen de betrokken federale en gewestelijke administraties op het gebied van mobiliteit en vervoer, onder meer met belanghebbenden zoals gegevensverstrekkers, gegevensgebruikers en ITS-dienstaanbieders’.”

De ITS-stuurgroep is opgericht bij het samenwerkingsakkoord van 15 juli 2014 ‘betreffende de Richtlijn 2010/40/EU van het Europees Parlement en de Raad van 7 juli 2010 betreffende het kader voor het invoeren van intelligente vervoerssystemen op het gebied van wegvervoer en voor interfaces met andere vervoerswijzen’.

⁴ Gedelegeerde verordening (EU) nr. 305/2013 van de Commissie van 26 november 2012 ‘tot aanvulling van Richtlijn 2010/40/EU van het Europees Parlement en de Raad, wat de geharmoniseerde voorziening in de gehele Unie van een interoperabele eCall betreft’.

⁵ In artikel 1 van het koninklijk besluit van 13 september 2023 ‘tot vaststelling van de voorschriften en nadere bepalingen inzake toegankelijkheid voor personen met een handicap tot elektronische communicatiediensten’ wordt reeds gesteld dat dat besluit voorziet in de gedeeltelijke omzetting van Richtlijn (EU) 2019/882 van het Europees Parlement en de Raad van 17 april 2019 ‘betreffende de toegankelijkheidsvoorschriften voor producten en diensten’.

Bijgevolg komt het de federale wetgever niet toe de opdrachten van die stuurgroep eenzijdig te wijzigen.

De voorliggende bepaling dient te worden herzien zodat ze beperkt blijft tot het vastleggen van de verplichtingen inzake “de coördinatie en de goede samenwerking”, die enkel rusten op de federale bestuursoverheden in het kader van de werking van de ITS-stuurgroep.⁶

4. Diezelfde kritiek geldt ook artikel 9 van het voorontwerp, in zoverre het strekt tot omzetting van artikel 6*bis* van richtlijn 2010/40/EU, ingevoegd bij artikel 1, punt 7), van richtlijn (EU) 2023/2661.⁷

Artikel 11

In het ontworpen artikel 7, § 4, van de wet van 17 augustus 2013 dient, ter wille van de leesbaarheid, de vermelding “(C-)ITS” te worden vervangen door de woorden “ITS of C-ITS”.

LE GREFFIER – DE GRIFFIER

LE PRÉSIDENT – DE VOORZITTER

Anne-Catherine VAN GEERSDAELE

Bernard BLERO

⁶ Om een zo volledig mogelijk beeld te krijgen van de omzetting van artikel 5 van richtlijn 2010/40/EU, zoals het vervangen is bij artikel 1, punt 5), van richtlijn (EU) 2023/2661, kan voor het overige eventueel worden verwezen naar het samenwerkingsakkoord.

⁷ Zie de Samenwerkingsovereenkomst van 3 december 2021 tussen de Belgische Staat, het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest, het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest, en het Nationaal Geografisch Instituut ‘met betrekking tot het nationaal toegangspunt (NAP) transportdata.be’, *Belgisch Staatsblad* 24 februari 2022.