

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

17 januari 2017

WETSONTWERP

**houdende instemming met het Benelux-
Verdrag betreffende grensoverschrijdende
samenwerking inzake wegvervoerinspectie,
gedaan te Luik op 3 oktober 2014**

INHOUD

	Blz.
Samenvatting	3
Memorie van toelichting	4
Voorontwerp	15
Advies van de Raad van State	16
Wetsontwerp	21
Benelux-Verdrag	25

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

17 janvier 2017

PROJET DE LOI

**portant assentiment au Traité Benelux relatif
à la coopération transfrontalière en matière
d'inspection du transport routier, fait à Liège
le 3 octobre 2014**

SOMMAIRE

	Pages
Résumé	3
Exposé des motifs	4
Avant-projet	15
Avis du Conseil d'État	16
Projet de loi	21
Traité Benelux	42

De regering heeft dit wetsontwerp op 17 januari 2017 ingediend.

Le gouvernement a déposé ce projet de loi le 17 janvier 2017.

De “goedkeuring tot drukken” werd op 19 januari 2017 door de Kamer ontvangen.

Le “bon à tirer” a été reçu à la Chambre le 19 janvier 2017.

N-VA	:	Nieuw-Vlaamse Alliantie
PS	:	Parti Socialiste
MR	:	Mouvement Réformateur
CD&V	:	Christen-Democratisch en Vlaams
Open Vld	:	Open Vlaamse liberalen en democraten
sp.a	:	socialistische partij anders
Ecolo-Groen	:	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
cdH	:	centre démocrate Humaniste
VB	:	Vlaams Belang
PTB-GO!	:	Parti du Travail de Belgique – Gauche d'Ouverture
DéFI	:	Démocrate Fédéraliste Indépendant
PP	:	Parti Populaire
Vuye&Wouters	:	Vuye&Wouters

Afkortingen bij de nummering van de publicaties:

DOC 54 0000/000: Parlementair document van de 54^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
 QRVA: Schriftelijke Vragen en Antwoorden
 CRIV: Voorlopige versie van het Integraal Verslag
 CRABV: Beknopt Verslag
 CRIV: Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)

PLEN: Plenum
 COM: Commissievergadering
 MOT: Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

Abréviations dans la numérotation des publications:

DOC 54 0000/000: Document parlementaire de la 54^e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif
 QRVA: Questions et Réponses écrites
 CRIV: Version Provisoire du Compte Rendu intégral
 CRABV: Compte Rendu Analytique
 CRIV: Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)

PLEN: Séance plénière
 COM: Réunion de commission
 MOT: Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers

Bestellingen:
 Natieplein 2
 1008 Brussel
 Tel.: 02/ 549 81 60
 Fax: 02/549 82 74
 www.dekamer.be
 e-mail: publicaties@dekamer.be

De publicaties worden uitsluitend gedrukt op FSC gecertificeerd papier

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants

Commandes:
 Place de la Nation 2
 1008 Bruxelles
 Tél.: 02/ 549 81 60
 Fax: 02/549 82 74
 www.lachambre.be
 courriel: publications@lachambre.be

Les publications sont imprimées exclusivement sur du papier certifié FSC

SAMENVATTING

Het ontwerp van instemmingswet heeft tot doel de bekrachtiging mogelijk te maken van het Benelux-Verdrag betreffende grensoverschrijdende samenwerking inzake wegvervoerinspectie.

De voorbije jaren heeft het internationale wegvervoer een snelle ontwikkeling gekend door de uitbreiding en de liberalisering van de interne markt in de Europese Unie, terwijl de handhaving van de regelgeving voor het wegvervoer een nationale aangelegenheid is gebleven. Dit heeft geleid tot een aantal verschillen: verschillende interpretaties van de Europese regelgeving in de lidstaten, taal- en vertaalproblemen, grote diversiteit in de handhavingsstrategieën en hun uitvoering, veelheid van bevoegde diensten op het gebied van toezicht.

Dit verdrag heeft als doel deze problemen op te lossen door een grotere samenwerking te creëren op het gebied van het toezicht. Dit zal ook tot een vermindering van de handhavingslast en tot kostenbesparingen leiden.

Het verdrag voorziet ook in de praktische uitvoeringsmaatregelen, zoals de informatie-uitwisseling, de technische ondersteuning, de ontwikkeling en de uitwisseling van goede praktijken en van materieel, de toegang tot de nationale elektronische registers van de wegvervoersondernemingen en van de grensoverschrijdende tussenkomsten.

RÉSUMÉ

Le projet de loi d'assentiment a pour objet de permettre la ratification du Traité Benelux relatif à la coopération transfrontalière en matière d'inspection du transport routier.

Ces dernières années, vu l'élargissement et la libéralisation du marché intérieur dans l'UE, le transport international routier s'est rapidement développé alors que le contrôle du transport routier est resté une compétence nationale. Différentes inégalités sont apparues: interprétations différentes de la réglementation européenne entre États membres, problèmes de langue et de traduction, grande diversité dans les stratégies de contrôle et leur exécution, multiplicité des services compétents en matière de contrôle.

Le présent traité a pour objectif de résoudre ces problèmes en permettant une plus grande coopération en matière de contrôle, ce qui engendrera aussi une réduction de la charge de contrôle et des économies en termes de coûts.

Ainsi, le traité impose aussi de convenir de mesures d'exécution pratiques telles que l'échange d'informations, le soutien technique, le développement et l'échange de bonnes pratiques, l'échange de matériel, l'accès aux registres électroniques nationaux des entreprises de transport par route ainsi que des interventions transfrontalières.

MEMORIE VAN TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Op 3 oktober 2014 hebben België, Nederland en Luxemburg een Verdrag inzake grensoverschrijdende samenwerking inzake wegvervoerinspectie ondertekend.

Dit Verdrag is enerzijds gericht op een grotere samenwerking tussen de Benelux-landen en anderzijds op het bewerkstelligen van een verdergaande harmonisatie van het toezicht op en de handhaving van de regelgeving van de EU inzake wegvervoer.

Als gemengd Verdrag werd het voor België door de federale regering, de Vlaamse regering, de Waalse regering en de Brusselse Hoofdstedelijke regering ondertekend.

Dit Verdrag wordt nu voorgelegd ter instemming aan het Parlement, met het oog op zijn ratificatie.

Regelgevende bron

Het Verdrag tot instelling van de Benelux Unie (i.e. het Verdrag van 17 juni 2008 tot herziening van het op 3 februari 1958 gesloten Verdrag tot instelling van de Benelux Economische Unie) bepaalt in artikel 2, tweede lid, onder a), dat de Benelux Unie zich met name richt op "het voortbestaan en de verdere ontwikkeling van een economische unie, die een vrij verkeer van personen, goederen, kapitaal en diensten omvat en die een afgestemd beleid op economisch, financieel en sociaal gebied betreft, met inbegrip van een gezamenlijk beleid in de economische relaties met derde landen".

De draagwijdte van onderhavig verdrag valt perfect binnen die doelstelling.

Context en doelstellingen

Het internationaal wegvervoer in Europa, en in het bijzonder in de Benelux, heeft zich de laatste jaren in een hoog tempo ontwikkeld, niet alleen in hoeveelheid maar ook qua operationeel kader waarbinnen dit vervoer wordt uitgevoerd. Zo is het niet ongebruikelijk op internationale trajecten dat een trekker uit lidstaat X met een oplegger uit lidstaat Y door een chauffeur uit lidstaat Z wordt bestuurd.

Alhoewel de Europese Unie zijn binnengrenzen heeft afgeschaft om een grote interne markt op te bouwen, blijven het toezicht op en de handhaving van het EU-regelgeving inzake wegvervoer een nationale

EXPOSE DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

La Belgique, les Pays-Bas et le Luxembourg ont conclu et signé le 3 octobre 2014 un Traité relatif à la coopération transfrontalière en matière d'inspection du transport routier.

Ce Traité est axé, d'une part sur une coopération accrue entre les pays du Benelux et, d'autre part, sur la réalisation d'une harmonisation plus approfondie du contrôle et de l'application de la réglementation de l'UE en matière de transports routiers.

En tant que Traité mixte, il a été signé pour la Belgique par le gouvernement fédéral ainsi que par les gouvernements flamand, wallon et celui de la Région de Bruxelles-Capitale.

Ce Traité est soumis aujourd'hui à l'assentiment du Parlement fédéral en vue de sa ratification.

Source réglementaire

Le Traité instituant l'Union Benelux (Traité du 17 juin 2008 portant révision du Traité du 3 février 1958 instituant l'Union économique Benelux) dispose, en son article 2, alinéa 2, sous a), que l'Union Benelux vise en particulier "au maintien et au développement d'une union économique comportant la libre circulation des personnes, des biens, des capitaux et des services, et portant sur une politique économique, financière et sociale concertée, y compris la poursuite d'une politique commune dans les relations économiques avec les pays tiers".

La portée du présent traité s'inscrit parfaitement dans cet objectif.

Contexte et objectifs

Le transport international routier en Europe, et dans le Benelux en particulier, s'est développé à un rythme effréné ces dernières années, non seulement en nombre, mais également au niveau du cadre opérationnel dans lequel il est effectué. Ainsi n'est-il pas exceptionnel que, sur les lignes internationales, circulent un véhicule tracteur d'un État membre X, avec une remorque d'un État membre Y et un chauffeur d'un État membre Z.

Si au sein de l'Union européenne les frontières se sont effacées pour laisser la place à un grand marché intérieur, le contrôle et l'application de la réglementation de l'UE concernant le transport routier restent par contre

competentie, wat zich vertaalt in een grote diversiteit op het gebied van de uitvoering binnen elke lidstaat, in weerwil van de door de EU gewenste harmonisatie.

Dit gebrek aan uniformiteit leidt o.m. tot:

- verschillende interpretaties van de EU-regelgeving door de lidstaten;
- taal- en vertaalproblemen;
- (grote) verschillen per lidstaat op het gebied van de sancties;
- een grote diversiteit in toezicht- en handhavingsstrategieën, alsmede in hun uitvoering;
- een lappendeken van diensten en organisaties die bevoegd zijn met betrekking tot toezicht en handhaving.

In toenemende mate leidt dit tot rechtsongelijkheid binnen de sector en druist dit tegen de oorspronkelijk nagestreefde geest in.

De Benelux-landen hebben er bijgevolg voor gekozen om in het kader van de Benelux Unie meer samen te werken inzake wegvervoerinspecties, door het toezicht op en de handhaving van de EU-regelgeving inzake wegvervoer diepgaander op elkaar af te stemmen.

Binnen de context van de Benelux Unie zijn afstemming en samenwerking een eerste stap om de toestand te verbeteren. De bedoeling is de reeds bestaande ervaringsuitwisseling tussen de drie landen te formaliseren en te ontwikkelen en zo een voortrekkersrol binnen de Europese Unie te spelen.

Bovendien kunnen samenwerking en krachtenbundeling tussen de inspectiediensten binnen de Benelux leiden tot belangrijke schaalvoordelen. De complexiteit van de EU-regelgeving heeft tot verregaande specialisatie geleid, wat extra middelen, expertise en ervaring vereist. Door deze samenwerking, ook op het gebied van vorming en opleiding, zullen de beperkte middelen efficiënter kunnen worden ingezet.

Intelligent, efficiënt en collegiaal afstemmen en samenwerken binnen de Benelux zal leiden tot een kwantitatieve en kwalitatieve verbetering van het toezicht op en de handhaving van het EU-wegvervoeracquis, alsmede tot een reductie van de toezichtlast en tot een kostenbesparing.

du ressort national, ce qui conduit à une grande diversité en termes de mise en œuvre entre les États membres, au mépris de l'uniformité souhaitée de l'acquis de l'UE.

Cette absence d'uniformité s'est traduite notamment en:

- différentes interprétations entre les États membres de la réglementation de l'UE;
- des problèmes de langue et de traduction;
- des différences (importantes) par État membre en ce qui concerne le régime de sanctions;
- une grande diversité dans les stratégies de contrôle et d'application ainsi que leur exécution;
- un patchwork de services et d'organisations compétents en matière de contrôle et d'application.

Elle a entraîné de plus en plus d'inégalités juridiques dans le secteur et est contraire à l'esprit recherché à l'origine.

Les pays du Benelux ont dès lors opté pour une coopération accrue en matière d'inspection du transport routier dans le cadre de l'Union Benelux, passant notamment par une harmonisation plus approfondie du contrôle et de l'application de la réglementation de l'UE en matière de transport routier.

Dans ce contexte, la coopération et l'harmonisation constituent une première étape pour parvenir à une amélioration de la situation. Elles permettent de formaliser et développer le partage d'expérience – qui se fait déjà en la matière entre les trois pays – et de jouer dans ce domaine un rôle de précurseur au sein de l'Union européenne.

En outre, la coopération et la mise en commun des ressources entre les services d'inspection au sein du Benelux sont de nature à permettre d'importantes économies d'échelle. La complexité de la réglementation de l'UE a donné lieu à une forte spécialisation, ce qui exige un supplément de moyens, d'expertise et d'expérience. Grâce à cette coopération, sur le plan de l'éducation et de la formation également, les ressources limitées pourront être mises en œuvre de façon plus efficace.

Une harmonisation et une coopération exercées de manière intelligente, efficace et collégiale entraîneront une amélioration quantitative et qualitative du contrôle et de l'application de l'acquis de l'UE en matière de transport routier, une réduction de la charge du contrôle ainsi qu'une économie en termes de coûts.

De Benelux-samenwerking zal tevens een gunstige weerslag hebben op de Europese samenwerking op dit gebied en op de reeds bestaande Euro Contrôle Route-samenwerking.

De Benelux-landen hebben daarom beslist om overeenkomstig artikel 6, tweede lid, onder f), van het Verdrag tot instelling van de Benelux Unie, een verdrag op te stellen dat het kader vormt voor de beoogde harmonisatie en samenwerking.

Het onderhavige verdrag voorziet expliciet in de mogelijkheid om dit Benelux-initiatief uit te breiden naar andere landen en, indien zij verdragsluitende bevoegdheid hebben, deelstaten, overeenkomstig het Verdrag tot instelling van de Benelux Unie en met name artikel 26 daarvan.

Opzet van het kader voor harmonisatie en samenwerking

Voor wat betreft de (juridische) omkadering geldt het volgende:

— het verdrag is te zien als een basisverdrag waarin doel en basisbeginselen voor de samenwerking zijn vastgelegd;

— op grond van artikel 27 van het verdrag worden periodiek actieplannen opgesteld, die per periode de specifieke acties met betrekking tot de verschillende inhoudelijke aspecten van de samenwerking vastleggen.

Zoals bepaald in artikel 3 van het verdrag, zullen vastgestelde internationale verplichtingen in acht worden genomen.

Uitvoeringsafspraken

Het verdrag legt de verplichting op tot het aangaan van uitvoeringsafspraken daar waar dat voor de gezamenlijke toepassing van een verdragsbepaling noodzakelijk is. Hierdoor kan een concrete invulling worden gegeven aan de desbetreffende bepaling. Daarbij mag niet worden afgeweken van de grenzen en het kader die het verdrag stelt.

Uitvoeringsafspraken zijn louter praktische afspraken.

Zo zal in uitvoeringsafspraken bijvoorbeeld worden geregeld op welke wijze de communicatie in verband met de geplande acties zal verlopen. Ook zal concreet worden bepaald op welke tijdstippen de acties zullen gevoerd worden. Welke uitrusting bij de inspecties zal worden gebruikt, zal eveneens worden geregeld.

La coopération Benelux pourra également avoir des retombées importantes sur la coopération européenne en la matière ainsi que sur la coopération Euro Contrôle Route déjà mise en place.

Les pays du Benelux ont dès lors décidé d'établir, conformément à l'article 6, alinéa 2, sous f), du Traité instituant l'Union Benelux, un traité qui définit le cadre de l'harmonisation et de la coopération visées.

Le présent traité prévoit explicitement la possibilité d'un élargissement de l'initiative Benelux à d'autres pays et, si elles ont la capacité de conclure des traités, à des entités fédérées, conformément au Traité instituant l'Union Benelux, et en particulier à son article 26.

Organisation du cadre pour l'harmonisation et la coopération

En ce qui concerne le cadre (juridique), il s'agit:

— d'un traité de base dans lequel sont exposés l'objectif et les principes de base de la coopération;

— et de plans d'action, adoptés périodiquement en vertu de l'article 27 du traité, dans lesquels sont fixées, par période, les actions spécifiques concernant les différents aspects substantiels de la coopération.

Ainsi que le prévoit l'article 3 du traité, il sera pleinement tenu compte des obligations internationales applicables en la matière.

Mesures d'exécution

Le traité impose de convenir de mesures d'exécution lorsque cela s'avère nécessaire pour l'application commune de toute disposition du traité. De la sorte, la disposition concernée peut être mise en œuvre de façon concrète. À cet effet, il n'est pas permis de s'écarter des limites et du cadre fixés par le traité.

Les mesures d'exécution sont des conventions purement pratiques.

Ainsi, il y sera, par exemple indiqué de quelle manière sera réglée, la communication en rapport avec les actions programmées. Il y sera aussi déterminé concrètement à quels moments, les actions seront exécutées. L'équipement à utiliser lors des inspections sera aussi prévu.

Het is zeker niet de bedoeling dat uit de uitvoeringsafspraken nieuwe rechten of verplichtingen voor de burgers voortvloeien.

Wanneer aan het verdrag uitvoering wordt gegeven, zal dit gebeuren in respect met de respectieve wetgeving van de verschillende partijen.

ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING

Aanhef

In de aanhef van het verdrag wordt verwezen naar relevante EU-regelgeving die bepalingen bevat die de lidstaten uitdrukkelijk oproepen om wederzijds samen te werken. Om concreet gestalte te geven aan de van hun gevraagde samenwerking, doelen de Benelux-landen met dit verdrag op verdergaande samenwerking op het gebied van toezicht op en handhaving van deze EU-regelgeving, alsmede op het bewerkstelligen van een verdergaande harmonisatie van de relevante uitvoeringsregelgevingen.

Artikel 1

Dit artikel omschrijft het drievoudige doel van het verdrag: een verdergaande harmonisatie van het toezicht op en de handhaving van de betrokken EU-regelgeving, het benutten van schaalvoordelen en de grensoverschrijdende, wederzijdse bijstand van de inspectiediensten inzake wegvervoer.

Artikel 2

Hier worden de in het verdrag gehanteerde begrippen gedefinieerd. Voor de begrippen “ambtenaar” en “bevoegde autoriteit” is er voor gekozen om te verwijzen naar een uitvoeringsafpraak, om de nodige flexibiliteit te kunnen behouden door hier snel wijzigingen in aan te kunnen brengen.

De begrippen “ontvangststaat” en “zendstaat” zijn ook van toepassing op bij het verdrag aangesloten deelstaten.

Artikel 3

In dit artikel wordt de verhouding van het verdrag ten opzichte van de nationale en internationale rechtsregels vastgesteld.

L'objectif n'est certainement pas que les mesures d'exécution créent de nouveaux droits ou nouvelles obligations pour les citoyens.

Lorsque le traité sera mis en œuvre, cela se fera en conformité avec la législation respective des différentes parties.

COMMENTAIRES DES ARTICLES

Préambule

Le préambule du traité fait référence à la réglementation pertinente de l'UE qui comporte des dispositions recommandant expressément aux États membres de coopérer. Afin de concrétiser cet objectif, les pays du Benelux visent avec ce traité une coopération plus poussée en matière de contrôle et d'application de cette réglementation de l'UE, ainsi que la réalisation d'une harmonisation accrue des réglementations d'exécution concernées.

Article 1^{er}

Cet article décrit l'objectif du traité qui se décline en trois volets: une harmonisation plus approfondie du contrôle et de l'application de la réglementation concernée de l'UE, une mise à profit d'économies d'échelle et l'assistance transfrontalière, une mutualisation des services d'inspection en matière de transport routier.

Article 2

Cet article définit les notions utilisées dans le traité. Pour les notions de “fonctionnaire” et d’ “autorité compétente”, l'option a été prise de renvoyer à des mesures d'exécution, et ce, afin de pouvoir conserver la flexibilité nécessaire en ayant la possibilité d'y apporter rapidement des modifications.

Les notions d’ “État d'accueil” et d’ “État expéditeur” s'appliquent aussi aux entités fédérées qui ont adhéré au traité.

Article 3

Cet article détermine le rapport du traité avec les règles de droit national et international.

Artikel 4

Artikel 4 beoogt de verdergaande harmonisatie tussen de Verdragsluitende Partijen op het gebied van toezicht op en handhaving van EU-regelgeving op het gebied van wegvervoer.

Artikel 5

Omdat onderlinge afstemming van risicoclassificatiesystemen zoals bedoeld in artikel 9 van Richtlijn 2006/22/EG van het Europees Parlement en de Raad van 15 maart 2006¹ een belangrijke bijdrage kan leveren aan het vergroten van de efficiëntie van deze systemen als handhavinginstrument, is hier in het verdrag een apart artikel aan gewijd.

Artikelen 6, 7 en 8

Deze artikelen betreffen de pragmatische samenwerking tussen de Verdragsluitende Partijen op het gebied van informatie-uitwisseling, technische ondersteuning, het ontwikkelen en uitwisselen van goede praktijken alsook de uitwisseling van materieel. Een en ander is te zien in het licht van het behalen van efficiëntie- en schaalvoordelen door samenwerking. Met betrekking tot het uitwisselen van goede praktijken zou een elektronisch platform opgezet kunnen worden.

Met betrekking tot de nationale elektronische registers zoals genoemd in Verordening (EG) nr. 1071/2009², alsmede voor andere relevante registers die de partijen in voorkomend geval aanduiden in een uitvoeringsafspraken, wordt een juridische basis gecreëerd opdat een grensoverschrijdend ambtenaar, tijdens een grensoverschrijdend optreden doch niet daarbuiten, toegang kan krijgen tot de in die registers vervatte data, voor zover een afdoende bescherming van persoonsgegevens gewaarborgd wordt.

Voor de praktische modaliteiten van deze samenwerking wordt, in artikel 7, verwezen naar uitvoeringsmaatregelen, gezamenlijk vast te stellen door de bevoegde autoriteiten van de Verdragsluitende Partijen. Met het

¹ Richtlijn 2006/22/EG van het Europees Parlement en de Raad van 15 maart 2006 inzake minimumvoorwaarden voor de uitvoering van de Verordeningen (EEG) nr. 3820/85 en (EEG) nr. 3821/85 van de Raad betreffende voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer en tot intrekking van Richtlijn 88/599/EEG van de Raad (PB L 102 van 11.4 2006, p. 35).

² Verordening (EG) nr. 1071/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels betreffende de voorwaarden waaraan moet zijn voldaan om het beroep van wegvervoerondernemer uit te oefenen en tot intrekking van Richtlijn 96/26/EG van de Raad (PB L 300, 14.11 2009, p.51).

Article 4

L'article 4 vise l'harmonisation plus poussée entre les Parties Contractantes en matière de contrôle et d'application de la réglementation de l'UE sur le plan du transport routier.

Article 5

Etant donné que le rapprochement des systèmes de classification des risques au sens de l'article 9 de la Directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006¹ peut apporter une contribution importante à une efficience accrue de ces systèmes comme instrument d'application, le traité y consacre un article distinct.

Articles 6, 7 et 8

Ces articles concernent la coopération entre les Parties Contractantes sur le plan de l'échange d'informations, le soutien technique, le développement et l'échange de bonnes pratiques ainsi que l'échange de matériel, le tout aux fins de dégager des gains d'efficacité et des économies d'échelle. Une plateforme électronique pourrait être créée pour l'échange de bonnes pratiques.

En ce qui concerne les registres électroniques nationaux visés dans le Règlement (CE) n° 1071/2009², ainsi que les autres registres pertinents que les parties désignent, le cas échéant, dans une mesure d'exécution, une base juridique est créée afin que le fonctionnaire transfrontalier, lors d'une intervention transfrontalière et exclusivement à ce titre, puisse avoir accès aux données contenues dans ces registres, dans la mesure où une protection adéquate des données à caractère personnel est garantie.

Pour ce qui concerne les modalités pratiques de cette coopération, il est fait référence, à l'article 7, aux mesures d'exécution, à établir en commun par les autorités compétentes des Parties Contractantes.

¹ Directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 établissant les conditions minimales à respecter pour la mise en œuvre des règlements du Conseil (CEE) no 3820/85 et (CEE) no 3821/85 concernant la législation sociale relative aux activités de transport routier et abrogeant la directive 88/599/CEE du Conseil (JO L 102 du 11.4 2006, p. 35).

² Règlement (CE) n° 1071/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route, et abrogeant la directive 96/26/CE du Conseil (JO L 300, 14.11 2009, p.51).

oog op behoud van flexibiliteit ter zake is er voor gekozen om deze modaliteiten niet in het verdrag zelf op te nemen.

Voor wat betreft de uitwisseling van materieel kunnen niet alleen ambtenaren van de zendstaat, maar ook van de ontvangstaat het geleverde materieel besturen of bedienen. In het laatste geval draagt de zendstaat zorg voor opleiding en toelichting. Er wordt een inventaris opgemaakt van het geleverde materieel. Elke Verdragsluitende Partij draagt de kosten ten gevolge van verlies van of schade aan het eigen materieel.

Artikelen 9 tot en met 21

Deze artikelen, die gezamenlijk de hoofdstukken IV en V van het verdrag beslaan, bevatten de regeling betreffende grensoverschrijdend optreden.

Artikel 9 voorziet in de mogelijkheid om een grensoverschrijdend optreden te organiseren. Afhankelijk van hun operationele behoeften, kunnen de bevoegde autoriteiten van de Benelux-landen daartoe besluiten.

Wat betreft de praktische modaliteiten van en de taken bij een grensoverschrijdend optreden, bepaalt artikel 10 dat zij geregeld worden door middel van uitvoeringsafspraken, die de nodige flexibiliteit bieden, mede in het licht van eventuele verschillen betreffende de bevoegdheden waarover ambtenaren die aan een dergelijk optreden deelnemen, beschikken.

Artikel 11 geeft de procedure aan die moet worden gevolgd voor verzoeken tot grensoverschrijdend optreden, en voor het beantwoorden van deze verzoeken

Voordat tot een grensoverschrijdend optreden kan worden overgegaan, richt een Verdragsluitende Partij zich, ingevolge het eerste lid, met een daartoe strekkend schriftelijk, desgewenst elektronisch, verzoek tot een andere Verdragsluitende Partij.

Het tweede lid bepaalt dat het verzoek in ieder geval de aard van het gewenste grensoverschrijdend optreden omschrijft, evenals de operationele noodzaak ervan. Ten algemene kan worden gesteld dat een operationele noodzaak bestaat, wanneer zonder de inzet van de buitenlandse ambtenaren het beoogde resultaat niet zal worden bereikt. Het is overigens nadrukkelijk niet de bedoeling een beroep op een andere Verdragsluitende Partij te doen om structurele personeelsproblemen op te lossen.

Op grond van het derde lid dient de Verdragsluitende Partij die een verzoek ontvangt, daarop zo spoedig

Aux fins du maintien de la flexibilité en la matière, on a choisi de ne pas reprendre ces modalités dans le traité proprement dit.

En ce qui concerne l'échange de matériel, non seulement les fonctionnaires de l'État expéditeur, mais également ceux de l'État d'accueil peuvent se servir des moyens et du matériel fournis. Dans le dernier cas, l'État expéditeur se charge de la formation et des explications. Un inventaire du matériel livré est effectué. Chaque Partie Contractante assume les frais occasionnés par la perte du ou les dommages à son propre matériel.

Articles 9 à 21 inclus

Ces articles, qui couvrent conjointement les chapitres IV et V du traité, comprennent la réglementation concernant les interventions transfrontalières.

L'article 9 prévoit la possibilité d'organiser une intervention transfrontalière. Les autorités compétentes peuvent en décider, en fonction de leurs besoins opérationnels.

Selon l'article 10, les modalités pratiques et l'attribution de tâches lors d'une intervention transfrontalière sont réglées au moyen de mesures d'exécution, offrant la flexibilité nécessaire, eu égard, entre autres, aux différences éventuelles dans les compétences dont disposent les fonctionnaires qui participent à l'intervention transfrontalière.

L'article 11 indique la procédure qui doit être suivie pour la demande d'une intervention transfrontalière et pour la réponse à une telle demande.

Avant de procéder à l'intervention transfrontalière, une Partie Contractante s'adresse, conformément à l'alinéa 1^{er}, par écrit à une autre Partie Contractante, au besoin par voie électronique.

L'alinéa 2 prévoit que la demande contienne au moins une description de la nature de l'intervention transfrontalière souhaitée, ainsi que de la nécessité opérationnelle. En règle générale, on peut affirmer qu'il est question de nécessité opérationnelle lorsqu'une mesure visée n'aboutira pas sans l'intervention des fonctionnaires étrangers. L'objectif ne consiste d'ailleurs pas à faire appel à une autre Partie contractante afin de résoudre des problèmes structurels.

Conformément au troisième alinéa, la Partie Contractante qui reçoit une demande doit prendre une

mogelijk een beslissing te nemen. De beslissing ter zake dient te worden meegedeeld aan de autoriteit die het verzoek heeft gedaan. De aangezochte Verdragsluitende Partij moet gegronde redenen hebben om niet aan het verzoek te voldoen. Een verzoek zou bijvoorbeeld kunnen worden geweigerd omdat er geen capaciteit beschikbaar is, capaciteit ook of beter in eigen land kan worden verkregen of omdat partijen het niet eens worden over de kostenverdeling.

In relatie tot artikel 11, is in artikel 12 voorgeschreven dat de grensoverschrijdende ambtenaar de beslissing van de aangezochte Verdragsluitende Partij betreffende het grensoverschrijdende optreden zo spoedig mogelijk in zijn bezit krijgt. Tevens heeft de grensoverschrijdende ambtenaar een overzicht van het in het kader van een grensoverschrijdend optreden meegevoerde middelen en materieel bij zich. Deze voorwaarde wordt ook gesteld in vergelijkbare bepalingen van verdragen of internationale overeenkomsten. Hierdoor kan geen verwarring ontstaan ten aanzien van het meegevoerde materieel, hetgeen met het oog op eventuele aansprakelijkheden van belang is.

Op het gebruik van dwangmiddelen zijn door artikel 13 verschillende “remmen” aangebracht. De ambtenaar mag zijn basisuitrusting dragen die hij normaal in zijn eigen land draagt, mits toegestaan in de ontvangststaat, en hij oefent de betrokken bevoegdheden uit in overeenstemming met het recht van de ontvangststaat. Het grensoverschrijdend optreden wordt uitgevoerd volgens de wettelijke procedures van de ontvangststaat (artikel 15). Dat geldt ook voor wat betreft regels van vertrouwelijkheid (artikel 14). De grensoverschrijdende ambtenaar staat gedurende het grensoverschrijdend optreden onder hiërarchisch gezag van de bevoegde autoriteit van de ontvangststaat (artikel 16).

Artikel 17 heeft betrekking op de identificatie van de grensoverschrijdende ambtenaar tijdens het grensoverschrijdend optreden.

In artikel 18 zijn de eisen ten aanzien van de herkenbaarheid van grensoverschrijdende ambtenaren neergelegd. Uitgangspunt is dat een grensoverschrijdende ambtenaar de kleding of het uniform draagt dat hij normaal ook in eigen land draagt, waaruit het multinationale karakter van de inspectie zal blijken. Er kan evenwel voorzien worden in een uiterlijk herkenningsteken, in de vorm van bijvoorbeeld een armband of een veiligheidsvest, dat specifiek wijst op het multinationale karakter van de inspectie. Het derde lid van artikel 18 bevat een uitzondering: de grensoverschrijdende ambtenaar of het door hem gebruikte voertuig hoeven niet als zodanig uiterlijk herkenbaar te zijn indien de aard van het grensoverschrijdend optreden zich hiertegen verzet.

décision au sujet de la demande dans les plus brefs délais. Cette décision doit être communiquée à l'autorité requérante. La Partie Contractante requise doit invoquer des motifs fondés pour ne pas satisfaire à la demande. Une demande pourrait par exemple être refusée en raison d'un manque de capacité, au motif que la capacité pourrait également ou mieux être obtenue dans le pays même ou parce que les parties ne sont pas d'accord au sujet de la répartition des frais.

En relation avec l'article 11, l'article 12 prescrit que le fonctionnaire transfrontalier reçoit dans les plus brefs délais la décision de la Partie Contractante requise en ce qui concerne l'intervention transfrontalière. Le fonctionnaire transfrontalier reçoit également un aperçu des moyens et du matériel apportés dans le cadre d'une intervention transfrontalière. Cette condition est également exposée dans des dispositions similaires de traités ou de conventions internationales. De la sorte, il ne peut y avoir aucun risque de confusion en ce qui concerne le matériel apporté, ce qui est important aux fins des responsabilités éventuelles.

Différents “freins” sont apportés à l'utilisation de moyens de contrainte. Le fonctionnaire peut porter l'équipement de base qu'il porte habituellement dans son propre pays, si autorisé dans l'État d'accueil (article 13) et il exerce les compétences conformément au droit de l'État d'accueil. L'intervention transfrontalière est exécutée conformément aux procédures légales de l'État d'accueil (article 15). Il en va de même pour ce qui concerne les règles de confidentialité (article 14). Le fonctionnaire transfrontalier se trouve, pendant l'intervention transfrontalière, sous l'autorité hiérarchique de l'autorité compétente de l'État d'accueil (article 16).

L'article 17 concerne l'identification du fonctionnaire transfrontalier durant l'intervention transfrontalière.

L'article 18 pose les conditions à l'égard du caractère reconnaissable des fonctionnaires transfrontaliers. Le principe est que le fonctionnaire transfrontalier porte la tenue ou l'uniforme qu'il porte normalement dans son propre pays, ce qui indique le caractère transfrontalier de l'intervention. On peut cependant prévoir un signe d'identification extérieure sous la forme, par exemple, d'un brassard ou d'une veste de sécurité qui indique spécifiquement le caractère multinational de l'inspection. Le troisième alinéa de l'article 18 comporte une exception: le fonctionnaire transfrontalier ou le véhicule qu'il utilise ne doivent pas être en apparence reconnaissables en tant que tels si la nature de l'intervention transfrontalière s'y oppose.

Aan de bevoegde autoriteiten van de ontvangststaat is het recht voorbehouden om in uitzonderlijke gevallen het optreden door grensoverschrijdende ambtenaren op hun grondgebied over te laten nemen door eigen ambtenaren, dan wel te bevelen dat het grensoverschrijdende optreden wordt gestaakt. Via uitvoeringsafspraken spreken de Verdragsluitende Partijen echter af wanneer een grensoverschrijdend optreden aanvangt, eindigt of geacht wordt geëindigd te zijn (artikel 19).

Ten behoeve van de transparantie van het optreden in het kader van het verdrag, is in artikel 20 de verplichting vervat om van elk grensoverschrijdend optreden schriftelijk verslag uit te brengen.

Artikel 21 verplicht de Verdragsluitende Partijen ertoe grensoverschrijdende ambtenaren een gelijke mate van bescherming en hulp te bieden als wat gebruikelijk is ten aanzien van eigen ambtenaren.

Artikelen 22 en 23

De artikelen 22 en 23 betreffen de burgerrechtelijke en strafrechtelijke aansprakelijkheid van grensoverschrijdende ambtenaren. Wat betreft de strafrechtelijke aansprakelijkheid is aangesloten bij het in EU-verband geldende beginsel dat grensoverschrijdende ambtenaren door de ontvangststaat voor rechtsbescherming en aansprakelijkheid met eigen ambtenaren worden gelijkgesteld. Tenzij de Verdragsluitende Partijen anders overeenkomen, geldt deze algemene bepaling.

Ten aanzien van de civielrechtelijke aansprakelijkheid geldt een vergelijkbare regeling. Door de Verdragsluitende Partijen wordt uitgegaan van de "*lex loci delicti*". Indien een grensoverschrijdende ambtenaar schade toebrengt, is het recht van de ontvangststaat van toepassing. Ten aanzien van de vergoeding van de schade is de zendstaat gehouden de financiële last te dragen. De ontvangststaat is ten algemene evenwel gehouden de schadevergoeding aan de gedupeerde uit te keren, hetgeen meebrengt dat de burger kan aankloppen bij zijn eigen overheid. Het tweede lid van artikel 23 voorziet in een regresrecht van de Verdragsluitende Partijen onderling.

Artikel 24

Artikel 24 bepaalt dat de arbeidsrechtelijke status van de ambtenaar die grensoverschrijdend optreedt, onverkort van toepassing blijft. Regelingen van de zendstaat

On réserve aux autorités compétentes de l'État d'accueil le droit de décider, dans des cas exceptionnels, de faire reprendre par ses propres fonctionnaires l'intervention sur leur territoire de fonctionnaires transfrontaliers de l'État expéditeur, ou d'ordonner qu'il soit mis un terme à l'intervention transfrontalière. Les Parties Contractantes conviennent cependant, par des mesures d'exécution, du moment où une intervention transfrontalière commence, prend fin ou est considérée avoir pris fin (article 19).

Afin de garantir la transparence de l'intervention dans le cadre du traité, l'article 20 contient l'obligation de remettre un rapport écrit de toute intervention transfrontalière.

L'article 21 oblige les Parties Contractantes à offrir aux fonctionnaires transfrontaliers le même degré de protection et d'assistance qu'envers leurs propres fonctionnaires.

Articles 22 et 23

Les articles 22 et 23 traitent de la responsabilité civile et pénale des fonctionnaires transfrontaliers. En ce qui concerne la responsabilité pénale, on adhère au principe en vigueur dans le contexte de l'UE, selon lequel les fonctionnaires transfrontaliers sont assimilés par l'État d'accueil aux fonctionnaires nationaux en ce qui concerne la protection juridique et la responsabilité. Cette disposition générale s'applique sauf disposition contraire convenue entre les Parties Contractantes.

Un règlement comparable s'applique en ce qui concerne la responsabilité civile. Les Parties Contractantes partent du principe de la "*lex loci delicti*". Au cas où un fonctionnaire transfrontalier causerait des dommages, c'est le droit de l'État d'accueil qui sera d'application. En ce qui concerne l'indemnisation des dommages, la charge financière incombe à l'État expéditeur. En règle générale, l'État d'accueil est cependant tenu de verser les dommages et intérêts à la partie lésée, ce qui implique que le citoyen peut s'adresser à ses propres autorités. Le deuxième alinéa de l'article 23 prévoit un droit de recours entre les Parties Contractantes.

Article 24

L'article 24 prévoit que la situation statutaire des fonctionnaires qui interviennent au niveau transfrontalier, reste intégralement en vigueur. Les règlements de l'État

ten aanzien van, bijvoorbeeld, pensioenopbouw, vakantietoelagen en verzekering, blijven kortom gelden.

Artikel 25

Artikel 25 bevat een regeling ten aanzien van de verdeling van de kosten die een grensoverschrijdend optreden met zich kan meebrengen: in principe betaalt elke Verdragsluitende Partij haar eigen kosten, tenzij de betrokken Verdragsluitende Partijen anders overeenkomen.

Artikel 26

Artikel 26 heeft betrekking op de uitvoeringsafspraken, zoals hierboven reeds behandeld in het algemene deel van deze toelichting.

Artikelen 27 en 28

Artikel 27 bepaalt dat, in het kader van de samenwerking op grond van onderhavig verdrag, er concrete periodieke actieplannen worden vastgesteld door een stuurgroep bestaande uit vertegenwoordigers van de Verdragsluitende Partijen.

De stuurgroep stuurt de actieplannen toe aan de regeringen van de Verdragsluitende Partijen, aan wie ook wordt gerapporteerd over de uitvoering ervan. Dit vormt een nuttig inhoudelijk instrument om de samenwerking aan te sturen.

Artikel 28 heeft betrekking op de instelling, samenstelling en werking van de stuurgroep. Zolang alleen de Benelux-landen betrokken zijn bij dit verdrag kan de stuurgroep eventueel samenvallen met het bestaande Benelux Directiecomité "Verkeer en Vervoer". In dat geval kunnen de in artikel 27 genoemde actieplannen doorgeleid worden aan het Benelux Comité van ministers, waaraan ook gerapporteerd kan worden.

De samenstelling van de stuurgroep wordt geregeld in een bijlage bij het verdrag. Een uitvoeringsafpraak kan echter bepalen hoe die samenstelling gewijzigd kan worden. Dit maakt het mogelijk om desgewenst de samenstelling op een eenvoudige wijze aan te passen.

expéditeur à l'égard, par exemple, de la constitution de la pension, des pécules de vacances et de l'assurance, restent applicables.

Article 25

L'article 25 comprend un règlement relatif à la répartition des frais pouvant être engendrés par une intervention transfrontalière: en principe, chaque Partie Contractante supporte ses propres frais sauf, convention contraire entre les Parties Contractantes concernées.

Article 26

L'article 26 prévoit les mesures d'exécution, telles que décrites ci-dessus dans la partie générale du présent exposé des motifs.

Articles 27 et 28

L'article 27 dispose que, dans le cadre de la coopération en vertu du présent traité, des plans d'action concrets et périodiques sont établis par un Comité de pilotage composé de représentants des Parties Contractantes.

Le Comité de pilotage soumet les plans d'action aux gouvernements des Parties Contractantes, auxquels il est également fait rapport sur l'exécution de ceux-ci. Cela constitue un instrument utile sur le plan du contenu pour piloter la coopération.

L'article 28 vise l'institution, la composition et le fonctionnement du Comité de pilotage. Aussi longtemps que seuls les pays du Benelux sont associés à ce traité, le Comité de pilotage peut éventuellement se confondre avec le Comité de direction Benelux "Communication et transports". Dans ce cas, les plans d'actions visés à l'article 27 peuvent être soumis au Comité de ministres Benelux, auquel il peut également être fait rapport.

La composition du Comité de pilotage est régie dans une annexe au traité. Une mesure d'exécution peut cependant déterminer la manière dont cette composition peut être modifiée, ce qui permet de l'adapter facilement, s'il y a lieu.

Artikel 29

Artikel 29 bevat een geschillenregeling in verband met geschillen over de interpretatie of uitvoering van het verdrag.

Artikel 30

Dit artikel behoeft geen verdere toelichting.

Artikel 31

Artikel 31 bepaalt dat de Verdragsluitende Partijen een systeem van informatie-uitwisseling ontwikkelen over zaken die dienstig zijn aan de realisatie van de doelstelling van het verdrag. Een dergelijk systeem dient strikt de in de Benelux-landen geldende voorschriften betreffende de bescherming van persoonsgegevens na te leven, met name wat betreft de controle op de verwerking van persoonlijke gegevens door de overheid, het recht op informatie van de betrokken personen en hun andere rechten dienaangaande.

Artikel 32

Artikel 32 bepaalt dat na een periode van drie jaar na inwerkingtreding van het verdrag een evaluatie uitgevoerd wordt met betrekking tot de werking en resultaten ervan.

Artikel 33

Artikel 33 bepaalt het territoriaal toepassingsgebied van het verdrag.

Artikel 34

Artikel 34 bepaalt dat de Secretaris-generaal van de Benelux Unie optreedt als depositaris en legt de procedures in verband met bekrachtiging en inwerkingtreding van het verdrag vast.

Artikel 35

Artikel 35 bepaalt uitdrukkelijk de mogelijkheid voor andere landen en, indien zij verdragsluitende bevoegdheid hebben, deelstaten om toe te treden tot dit verdrag. Dit is ook volledig in lijn met het Verdrag tot instelling van de Benelux Unie en met name artikel 26 van dat verdrag.

Article 29

L'article 29 comprend un règlement relatif aux litiges en ce qui concerne l'interprétation ou l'application du traité.

Article 30

Cet article n'appelle pas de commentaire.

Article 31

L'article 31 dispose que les Parties Contractantes élaborent un système d'échange d'informations sur les questions qui sont utiles à la réalisation de l'objectif du traité. Un tel système doit respecter strictement les prescriptions applicables dans les pays du Benelux concernant la protection des données à caractère personnel, en particulier en ce qui concerne le contrôle du traitement des données à caractère personnel par les autorités publiques, le droit à l'information des personnes concernées et leurs autres droits en cette matière.

Article 32

L'article 32 dispose qu'après une période de trois ans à compter de l'entrée en vigueur du traité, une évaluation sur le fonctionnement et les résultats du traité doit être effectuée.

Article 33

L'article 33 détermine le champ d'application territorial du traité.

Article 34

L'article 34 prévoit que le Secrétaire général de l'Union Benelux est le depositaire du traité et fixe les procédures relatives à la ratification et à l'entrée en vigueur du traité.

Article 35

L'article 35 prévoit explicitement la possibilité pour d'autres pays et, si elles ont la capacité de conclure des traités, d'autres entités fédérées d'adhérer au présent traité, conformément au Traité instituant l'Union Benelux et en particulier son l'article 26.

Artikel 36

Artikel 36 tenslotte bevat de procedure voor opzegging van het verdrag door een Verdragsluitende Partij en bepaalt dat dergelijke opzegging geen gevolgen heeft in verband met de werking van het verdrag tussen de overige Verdragsluitende partijen.

Advies van de Raad van State

De Raad van State, afdeling wetgeving, die op 7 juni 2016 door de minister van Buitenlandse Zaken verzocht werd binnen een termijn van 30 dagen een advies uit te brengen, heeft op 28 juni 2016 zijn advies over het voorontwerp van wet gegeven.

Er werd maximaal rekening gehouden met de opmerkingen van de Raad van State. De Raad van State werd echter niet gevolgd in zijn aanbeveling om het wetsontwerp uit te breiden met een verplichting voor de regering om de krachtens artikel 28, lid 3, van het verdrag goedgekeurde wijzigingen van de bijlage van het verdrag binnen een bepaalde termijn aan het Parlement mee te delen zodat deze laatste zich alsnog hiertegen zou kunnen verzetten.

Deze wijzigingen kunnen immers enkel betrekking hebben op de samenstelling van de in het verdrag bedoelde stuurgroep wegvervoerinspectie waarin hoe dan ook alle Verdragsluitende Partijen vertegenwoordigd moeten blijven. Het betreft dus een uitvoeringsmaatregel van beperkte draagwijdte waarvan de begrenzingen duidelijk gekend zijn door het Parlement.

De minister van Buitenlandse Zaken,

Didier REYNERS

De minister van Binnenlandse Zaken,

Jan JAMBON

De minister van Justitie,

Koen GEENS

De minister van Mobiliteit,

François BELLOT

Article 36

L'article 36, enfin, fixe la procédure de dénonciation du traité par une Partie Contractante et prévoit qu'une telle dénonciation n'a pas de conséquences en ce qui concerne les effets du traité entre les autres Parties Contractantes.

Avis du Conseil d'État

Le Conseil d'État, section législation, qui a été requis le 7 juin 2016 par le ministre des Affaires étrangères de donner un avis dans les 30 jours, a rendu son avis sur l'avant-projet de loi le 28 juin 2016.

Il a été tenu compte au maximum des remarques formulées par le Conseil d'État. Le Conseil d'État n'a cependant pas été suivi dans sa recommandation relative à l'ajout au projet de loi, d'une disposition prévoyant l'obligation pour le gouvernement, de notifier au Parlement, dans un délai précis, les modifications à l'annexe du traité approuvées en vertu de l'article 28, alinéa 3 de celui-ci, et ce afin que le Parlement puisse s'y opposer.

En effet, ces modifications concernent uniquement la composition du groupe de pilotage "inspection transport par route" au sein duquel toutes les Parties Contractantes au traité doivent un tout cas demeurer représentées. Cela concerne donc une mesure d'exécution dont la portée limitée est parfaitement connue du Parlement.

Le ministre des Affaires étrangères,

Didier REYNERS

Le ministre de l'Intérieur,

Jan JAMBON

Le ministre de la Justice,

Koen GEENS

Le ministre de la Mobilité,

François BELLOT

VOORONTWERP VAN WET

onderworpen aan het advies van de Raad van State

Voorontwerp van wet houdende instemming met het Benelux-Verdrag betreffende grensoverschrijdende samenwerking inzake wegvervoerinspectie, gedaan te Luik op 3 oktober 2014

Artikel 1

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 74 van de Grondwet.

Art. 2

Het Benelux-Verdrag betreffende grensoverschrijdende samenwerking inzake wegvervoerinspectie, gedaan te Luik op 3 oktober 2014, zal volkomen gevolg hebben.

AVANT-PROJET DE LOI

soumis à l'avis du Conseil d'État

Avant-projet de loi portant assentiment au Traité Benelux relatif à la coopération transfrontalière en matière d'inspection du transport routier, fait à Liège le 3 octobre 2014

Article 1^{er}

La présente loi règle une matière visée à l'article 74 de la Constitution.

Art. 2

Le Traité Benelux relatif à la coopération transfrontalière en matière d'inspection du transport routier, fait à Liège le 3 octobre 2014, sortira son plein et entier effet.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE
NR. 59 549
VAN 28 JUNI 2016

Op 7 juni 2016 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de vice-eersteminister en minister van Buitenlandse en Europese Zaken, belast met Beliris en de Federale Culturele Instellingen verzocht binnen een termijn van dertig dagen een advies te verstrekken over een voorontwerp van wet “houdende instemming met het Benelux-Verdrag betreffende grensoverschrijdende samenwerking inzake wegvervoerinspectie, gedaan te Luik op 3 oktober 2014”.

Het voorontwerp is door de vierde kamer onderzocht op 28 juni 2016. De kamer was samengesteld uit Pierre Liénardy, kamervoorzitter, Martine Baguet en Bernard Blero, staatsraden, en Colette Gigot, griffier.

Het verslag is uitgebracht door Yves Chauffoureaux, eerste auditeur.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst van het advies is nagezien onder toezicht van Pierre Vandernoot, kamervoorzitter.

Het advies, waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 28 juni 2016.

*

Aangezien de adviesaanvraag ingediend is op basis van artikel 84, § 1, eerste lid, 2°, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State, 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 die drie punten betreft, geeft het voorontwerp aanleiding tot de volgende opmerkingen.

ONDERZOEK VAN HET VERDRAG

In advies 57 050/VR, dat op 19 maart 2015 is gegeven over een voorontwerp van decreet (Vlaams Gewest) houdende instemming met datzelfde Verdrag en heeft geleid tot het decreet van 22 januari 2016,³ heeft de afdeling Wetgeving in verenigde kamers de volgende opmerkingen geformuleerd:

“2.1. Het om advies voorgelegde voorontwerp van decreet strekt tot het verlenen van instemming met het “Benelux-verdrag betreffende grensoverschrijdende samenwerking inzake wegvervoerinspectie”, gedaan te Luik op 3 oktober 2014 (hierna: het verdrag).

³ *Parl. St.* VI. Parl. 2015-16, nr. 548/1, 23-28.

AVIS DU CONSEIL D'ÉTAT
N° 59 549
DU 28 JUIN 2016

Le 7 juin 2016, le Conseil d'État, section de législation, a été invité par le Vice-Premier ministre et ministre des Affaires étrangères et européennes, chargé de Beliris et des Institutions culturelles fédérales à communiquer un avis, dans un délai de trente jours, sur un avant-projet de loi “portant assentiment au Traité Benelux relatif à la coopération transfrontalière en matière d'inspection du transport routier, fait à Liège le 3 octobre 2014”.

L'avant-projet a été examiné par la quatrième chambre le 28 juin 2016. La chambre était composée de Pierre Liénardy, président de chambre, Martine Baguet et Bernard Blero, conseillers d'État, et Colette Gigot, greffier.

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

La concordance entre la version française et la version néerlandaise a été vérifiée sous le contrôle de Pierre Vandernoot, président de chambre.

L'avis, dont le texte suit, a été donné le 28 juin 2016.

*

Comme la demande d'avis est introduite sur la base de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 2°, des lois coordonnées sur le Conseil d'État, 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.

EXAMEN DU TRAITÉ

Dans l'avis 57 050/VR donné le 19 mars 2015 sur un avant-projet de décret (Région flamande) portant assentiment au même Traité et devenu le décret du 22 janvier 2016, les chambres réunies de la section de législation ont formulé les observations suivantes ³:

(Traduction)

“2.1. L'avant-projet de décret soumis pour avis a pour objet de donner assentiment au “Traité Benelux relatif à la coopération transfrontalière en matière d'inspection du transport routier”, fait à Liège le 3 octobre 2014 (ci-après: le traité).

³ *Doc. parl.*, VI. Parl., 2015-2016, n° 548/1, pp. 23-28.

2.2. Overeenkomstig artikel 28 van het verdrag wordt een stuurgroep wegvervoerinspectie ingesteld, waarin alle verdragssluitende partijen vertegenwoordigd zijn, en waarvan de samenstelling wordt vastgesteld in de bijlage bij het verdrag. Luidens lid 3 van artikel 28 kan in een uitvoeringsafspraken als bedoeld bij artikel 26 van het verdrag een procedure tot wijziging van de samenstelling van de stuurgroep worden bepaald. Die bepaling voorziet in een procedure van wijziging van de bijlage bij het verdrag die ertoe kan leiden dat het Vlaamse Gewest erdoor wordt gebonden zonder dat het Vlaams Parlement ermee zijn instemming heeft kunnen betuigen.

Krachtens artikel 167, § 3, van de Grondwet dient evenwel ook met deze wijzigingen te worden ingestemd door het Vlaams Parlement. Er bestaat evenwel geen beletsel tegen dat deze instemming, onder bepaalde voorwaarden, vooraf zou worden gegeven.⁴ Wat dit laatste betreft, kan worden verwezen naar advies 37 954/AV-37 970/AV-37 977/AV-37 978/AV van 15 februari 2005,⁵ waarin de Raad van State, afdeling Wetgeving, zitting houdend in algemene vergadering, het volgende heeft opgemerkt:

‘Zowel het Hof van Cassatie⁶ als de afdeling Wetgeving van de Raad van State⁷ aanvaarden dat onder bepaalde voorwaarden de wetgevende vergaderingen vooraf kunnen instemmen met een verdrag of met een wijziging van een verdrag. Opdat zulke voorafgaande instemming verenigbaar zou zijn met artikel 167, § 2 tot 4, van de Grondwet en met artikel 16 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, moet aan twee voorwaarden worden voldaan: met name is vereist dat de Wetgevende Kamers en

2.2. Conformément à l'article 28 du traité, il est institué un Comité de pilotage inspection des transports routiers, où toutes les parties contractantes sont représentées et dont la composition est fixée dans l'annexe du traité. Selon le paragraphe 3 de l'article 28, une mesure d'exécution au sens de l'article 26 du traité peut arrêter une procédure pour la modification de la composition du Comité de pilotage. Cette disposition prévoit une procédure de modification de l'annexe du traité qui est susceptible de lier la Région flamande, sans que le Parlement flamand ait pu donner son assentiment.

En vertu de l'article 167, § 3, de la Constitution, ces modifications doivent cependant également recevoir l'assentiment du Parlement flamand. Rien ne s'oppose toutefois à ce que, sous certaines conditions, cet assentiment soit donné anticipativement⁴. À cet égard, on peut se reporter à l'avis 37 954/AG-37 970/AG-37 977/AG-37 978/AG du 15 février 2005⁵, dans lequel le Conseil d'État, section de législation, siégeant en assemblée générale, a observé ce qui suit:

‘Tant la Cour de cassation⁶ que la section de législation du Conseil d'État⁷ admettent que, dans certaines conditions, les Chambres législatives peuvent donner leur assentiment préalable à un traité ou à une modification à celui-ci. Pour qu'un tel assentiment préalable soit compatible avec l'article 167, § 2 à 4, de la Constitution et avec l'article 16 de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, deux conditions doivent être réunies: il faut notamment que les Chambres législatives et, le cas échéant, les parlements

⁴ Voetnoot 2 van advies 57 050/VR: Zie over de problematiek van de parlementaire instemming met vereenvoudigde verdragswijzigingen: D. Van Eeckhoutte en T. Loose, “Wijziging zkt. Instemming. Het probleem van de parlementaire instemming met vereenvoudigde verdragswijzigingen”, *TvW* 2007, 3-27 en L. Van Looy, “Parlementaire instemming met verdragswijzigingen: meer dan een verplicht nummer?”, *TvW* 2010, 283-298.

⁵ Voetnoot 3 van advies 57 050/VR: Advies over onder meer een voorontwerp dat geleid heeft tot het decreet van de Vlaamse Gemeenschap van 9 juni 2006 “houdende instemming met het Verdrag tot vaststelling van een Grondwet voor Europa en de Slotakte, ondertekend in Rome op 29 oktober 2004”, *Parl. St. VI*. Parl. 2004-05, nr. 358/1, (41) 64.

⁶ Voetnoot 4 van advies 57 050/VR: Voetnoot 35 uit het geciteerde advies: Cass. 19 maart 1981, Arr. Cass. 1980-1981, 808; JT 1982, 565, en noot J. Verhoeven; Cass., 2 mei 2002, nr. C.99 0518.N.

⁷ Voetnoot 5 van advies 57 050/VR: Voetnoot 36 uit het geciteerde advies: Zie o.m. advies nr. 33 510/3 van 28 mei 2002 over een voorontwerp dat ontstaan gegeven heeft aan de wet van 17 december 2002 houdende instemming met het Verdrag betreffende toegang tot informatie, inspraak bij besluitvorming en toegang tot de rechter inzake milieuaangelegenheden, en met de Bijlagen I en II, gedaan te Aarhus op 25 juni 1998 (*Parl. St. Senaat*, 2001-2002, nr. 2-1235/1, blz. 48); advies 35 792/2/V van 20 augustus 2003 over het voorontwerp dat ontstaan heeft gegeven aan het decreet van 27 november 2003 houdende instemming met het Verdrag inzake persistente organische verontreinigende stoffen, gesloten te Stockholm op 22 mei 2001, alsmede met de Bijlagen erbij (*Parl.St., W.G.R., 2003/2004*, nr. 575/1, blz. 10); advies 36 170/1 van 11 december 2003 over het voorontwerp van wet houdende instemming met de Overeenkomst betreffende de sociale zekerheid tussen het Koninkrijk België en de Republiek Kroatië, ondertekend te Brussel op 31 oktober 2001 (*Parl.St., Senaat*, 2004-2005, nr. 957/1).

⁴ *Note de bas de page 2 de l'avis 57 050/VR*: Voir au sujet de la problématique de l'assentiment parlementaire à des modifications simplifiées d'un traité: D. Van Eeckhoutte et T. Loose, “Wijziging zkt. Instemming. Het probleem van de parlementaire instemming met vereenvoudigde verdragswijzigingen”, *TvW*, 2007, 3-27, et L. Van Looy, “Parlementaire instemming met verdragswijzigingen: meer dan een verplicht nummer?”, *TvW* 2010, 283-298.

⁵ *Note de bas de page 3 de l'avis 57 050/VR*: Avis portant notamment sur un avant-projet devenu le décret de la Communauté flamande du 9 juin 2006 “portant assentiment au traité établissant une Constitution pour l'Europe, et à l'Acte final, faits à Rome le 29 octobre 2004”, *Doc. parl., Parl. fl., 2004-05*, n° 358/1, (41) 64.

⁶ *Note de bas de page 4 de l'avis 57 050/VR*: *Note 35 de l'avis cité*: Cass., 19 mars 1981, *Pas.*, 1981, I, n° 417; *J.T.*, 1982, 565, et la note de J. Verhoeven; Cass., 2 mai 2002, n° C.99 0518.N.

⁷ *Note de bas de page 5 de l'avis 57 050/VR*: *Note 36 de l'avis cité*: Voir notamment l'avis n° 33 510/3 du 28 mai 2002 sur l'avant-projet devenu la loi du 17 décembre 2002 portant assentiment à la Convention sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement, et aux annexes I et II, faites à Aarhus le 25 juin 1998 (*Doc. parl., Sénat*, 2001-2002, n° 2-1235/1, p. 48); l'avis 35 792/2/V du 20 août 2003 sur l'avant-projet devenu le décret du 27 novembre 2003 portant assentiment à la Convention sur les polluants organiques persistants, faite à Stockholm, le 22 mai 2001, ainsi qu'à ses annexes (*Doc. parl., C.R.W.*, 2003/2004, n° 575/1, p. 10); l'avis n° 36 170/1 du 11 décembre 2003 sur l'avant-projet de loi portant assentiment à la Convention sur la sécurité sociale entre le Royaume de Belgique et la République de Croatie, signée à Bruxelles le 31 octobre 2001 (*Doc. parl., Sénat*, 2004-2005, n° 957/1).

desgevallend de Gemeenschaps- en Gewestparlementen de grenzen van de toekomstige wijzigingen kennen⁸ en dat ze uitdrukkelijk aangeven dat ze met die wijzigingen instemmen¹.

Ten aanzien van het verdrag waarmee de instemming wordt beoogd, kan worden aangenomen dat voldaan is aan het vereiste dat de grenzen van de toekomstige wijzigingen voldoende gekend zijn. Om die reden is het raadzaam het ontwerp van decreet aan te vullen met een uitdrukkelijke bepaling waarin een voorafgaande instemming wordt verleend met de wijzigingen van de bijlage overeenkomstig artikel 28, lid 3, van het verdrag.

2.3. Het voorgaande neemt nochtans niet weg dat met toepassing van artikel 28, lid 3, van het verdrag wijzigingen in de bijlage bij het verdrag kunnen worden aangenomen waarmee het Vlaams Parlement het eventueel niet eens is. Om het Vlaams Parlement de mogelijkheid te bieden om aan de Vlaamse regering duidelijk te maken dat zij het niet eens is met een bepaalde wijziging, zou het ontwerp het best worden aangevuld met een bepaling waarin voorzien wordt in de verplichting voor de regering om elke goedgekeurde wijziging binnen een bepaalde termijn aan het Vlaams Parlement mee te delen.⁹

2.4. De voorafgaande instemming met zulke wijzigingen houdt geen afwijking in van de verplichting, voortvloeiend uit artikel 190 van de Grondwet en uit artikel 56 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 “tot hervorming der instellingen”, om die wijzigingen bekend te maken in het *Belgisch Staatsblad* opdat ze in het interne recht ten volle uitwerking zouden kunnen hebben.¹⁰

3.1. Verschillende bepalingen van het verdrag voorzien in het sluiten van uitvoeringsafspraken, namelijk voor het vaststellen en het actualiseren van de lijst van bevoegde autoriteiten en ambtenaren (artikel 2, lid 2), voor het verlenen van een recht van toegang tot andere nationale registers (artikel 6, h)), voor de praktische modaliteiten van de samenwerking op grond van het verdrag (artikel 7), voor de praktische modaliteiten van de samenwerking en de toekenning van taken bij deelname aan een grensoverschrijdend optreden (artikel 10), voor het bepalen van het begin en het einde van het grensoverschrijdend optreden (artikel 19), voor het bepalen van het voorzitterschap en de werking van de stuurgroep

⁸ Voetnoot 6 van advies 57 050/VR: Voetnoot 37 uit het geciteerde advies: Zie inzonderheid de adviezen waarnaar in de vorige voetnoot wordt verwezen.

⁹ Voetnoot 7 van advies 57 050/VR: Hiertoe kan bijvoorbeeld inspiratie worden gezocht in de artikelen 3 en 4 van het decreet van het Vlaamse Gewest van 25 april 2014 “houdende instemming met het Europees verdrag inzake het internationaal vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren (ADN), opgemaakt in Genève op 26 mei 2000, en met de geactualiseerde voorschriften ADN 2013”.

¹⁰ Voetnoot 8 van advies 57 050/VR: Indien de uitvoeringsafpraak zou worden aangenomen in de vorm van een instrument dat onder het toepassingsgebied van artikel 23 van het verdrag “tot herziening van het op 3 februari 1958 gesloten Verdrag tot instelling van de Benelux Economische Unie”, gedaan te 's-Gravenhage op 17 juni 2008 valt, zou de bekendmaking kunnen plaatsvinden in het Benelux Publicatieblad.

des communautés et des régions connaissent les limites des futurs amendements⁸ et qu'ils indiquent expressément qu'ils donnent leur assentiment à ces amendements¹.

En ce qui concerne le traité auquel on entend porter assentiment, on peut admettre que l'exigence imposant de connaître suffisamment les limites des futurs amendements est rencontrée. Pour cette raison, il serait judicieux de compléter le projet de décret par une disposition expresse donnant assentiment préalable aux amendements des annexes, conformément à l'article 28, paragraphe 3, du traité.

2.3. Il n'en demeure cependant pas moins qu'en application de l'article 28, paragraphe 3, du traité, l'annexe de celui-ci peut faire l'objet de modifications que le Parlement flamand n'approuve pas nécessairement. Afin de permettre au Parlement flamand de signaler au gouvernement flamand qu'il n'approuve pas un amendement déterminé, il serait préférable de compléter le projet par une disposition prévoyant l'obligation pour le gouvernement de notifier au Parlement, dans un délai déterminé, tout amendement approuvé⁹.

2.4. L'assentiment préalable à pareils amendements ne déroge pas à l'obligation, résultant de l'article 190 de la Constitution et de l'article 56 de la loi spéciale du 8 août 1980 “de réformes institutionnelles”, de publier ces amendements au *Moniteur belge*, afin qu'ils puissent produire leurs pleins effets dans le droit interne¹⁰.

3.1. Plusieurs dispositions du traité prévoient l'adoption de mesures d'exécution, notamment pour établir et mettre à jour la liste des autorités et fonctionnaires compétents (article 2, paragraphe 2), pour donner un droit d'accès à d'autres registres nationaux (article 6, h)), pour déterminer les modalités pratiques de la coopération en vertu du traité (article 7), pour déterminer les modalités pratiques de la coopération et l'attribution des tâches lors de la participation à une intervention transfrontalière (article 10), pour fixer le début et la fin de l'intervention transfrontalière (article 19), pour arrêter la présidence et le fonctionnement du Comité de pilotage inspection des transports routiers (article 28, paragraphe 3)

⁸ Note de bas de page 6 de l'avis 57 050/VR: Note 37 de l'avis cité: Voir notamment les avis cités dans la note précédente.

⁹ Note de bas de page 7 de l'avis 57 050/VR: À cet effet, on pourrait par exemple s'inspirer des articles 3 et 4 du décret de la Région flamande du 25 avril 2014 “portant assentiment à l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN), fait à Genève le 26 mai 2000, et aux prescriptions actualisées ADN 2013”.

¹⁰ Note de bas de page 8 de l'avis 57 050/VR: Si la mesure d'exécution devait être arrêtée sous la forme d'un instrument qui tombe sous l'application de l'article 23 du traité “portant révision du Traité instituant l'Union économique Benelux, signé le 3 février 1958”, fait à La Haye le 17 juin 2008, la publication pourrait être faite dans le Bulletin Benelux.

wegvervoerinspectie (artikel 28, lid 3) en voor het bepalen van de lijst met namen en contactgegevens van de leden van de stuurgroep (bijlage, lid 3).

De uitvoeringsafspraken worden gemaakt door de bevoegde autoriteiten (artikel 26), dit zijn de autoriteiten die op het grondgebied van een partij op grond van de interne bevoegdheidsverdeling verantwoordelijk zijn voor het toezicht op en de handhaving van de regelgeving inzake wegvervoer van goederen en personen (artikel 2, lid 1, a)). Hieromtrent om nadere toelichting gevraagd, antwoordde de gemachtigde dat voor het Vlaamse Gewest het Agentschap Wegen en Verkeer¹¹ als bevoegde autoriteit zal optreden.

3.2. Zoals de algemene vergadering van de afdeling Wetgeving heeft opgemerkt in advies 42 631/AV van 8 mei 2007 zijn dergelijke afspraken enkel toelaatbaar "[v]oor zover deze akkoorden alleen maar voorzien in de administratieve en technische uitvoering van een verdrag en ermee slechts beoogd wordt de rechten en verplichtingen die in het verdrag zelf reeds zijn opgenomen uitvoerbaar te maken".¹²

3.3. Hieromtrent om nadere toelichting gevraagd, antwoordde de gemachtigde:

'Uitvoeringsafspraken zijn praktische afspraken.

Zo zal in uitvoeringsafspraken bijvoorbeeld worden geregeld op welke wijze de communicatie in verband met de geplande acties zal verlopen.

Ook zal concreet worden bepaald op welke tijdstippen de acties zullen gevoerd worden.

Welke uitrusting bij de inspecties zal worden gebruikt zal eveneens worden geregeld'.

en

'Het is zeker niet de bedoeling dat uit de uitvoeringsafspraken nieuwe rechten of verplichtingen voor de burgers voortvloeien. Het gaat louter om praktische afspraken.

Wanneer aan het verdrag uitvoering wordt gegeven, zal dit gebeuren in respect met de respectievelijke wetgeving van de verschillende partijen'.

Deze verduidelijking dient te worden opgenomen in de memorie van toelichting.

¹¹ Voetnoot 9 van advies 57 050/VR: Het betreft het agentschap opgericht bij artikel 2 van het besluit van de Vlaamse regering van 7 oktober 2005 "tot oprichting van het intern verzelfstandigd agentschap zonder rechtspersoonlijkheid Agentschap Wegen en Verkeer".

¹² Voetnoot 10 van advies 57 050/VR: adv.RvS 42 631/AV van 8 mei 2007 over een voorontwerp dat heeft geleid tot de wet van 9 februari 2009 "houdende instemming met het Raamakkoord tussen de regering van het Koninkrijk België en de regering van de Franse Republiek betreffende de grensoverschrijdende samenwerking inzake gezondheidszorg, ondertekend te Moeskroen op 30 september 2005", *Parl. St.* Senaat 2007-08, nr. 4-912/1, (11) 15.

et pour établir la liste des noms et coordonnées des membres du Comité de pilotage (annexe, paragraphe 3).

Les mesures d'exécution sont arrêtées par les autorités compétentes (article 26), à savoir les autorités qui, en vertu de la répartition interne des compétences, sont responsables sur le territoire d'une partie contractante du contrôle et de l'application de la réglementation en matière de transport routier des marchandises et des personnes (article 2, paragraphe 1, a)). Invité à apporter des précisions à ce sujet, le délégué a répondu que pour la Région flamande, c'est l'*Agentschap Wegen en Verkeer*¹¹ qui interviendra comme autorité compétente.

3.2. Comme l'assemblée générale de la section de législation l'a observé dans l'avis 42 631/AG du 8 mai 2007, de telles mesures ne peuvent être admises que "[p]our autant que ces accords se limitent à prévoir l'exécution administrative et technique d'un traité et ne visent qu'à permettre l'exécution des droits et obligations qui y figurent"¹².

3.3. Invité à fournir des précisions à ce sujet, le délégué a répondu en ces termes:

'Uitvoeringsafspraken zijn praktische afspraken.

Zo zal in uitvoeringsafspraken bijvoorbeeld worden geregeld op welke wijze de communicatie in verband met de geplande acties zal verlopen.

Ook zal concreet worden bepaald op welke tijdstippen de acties zullen gevoerd worden.

Welke uitrusting bij de inspecties zal worden gebruikt zal eveneens worden geregeld'.

et

'Het is zeker niet de bedoeling dat uit de uitvoeringsafspraken nieuwe rechten of verplichtingen voor de burgers voortvloeien. Het gaat louter om praktische afspraken.

Wanneer aan het verdrag uitvoering wordt gegeven, zal dit gebeuren in respect met de respectievelijke wetgeving van de verschillende partijen'.

Cette précision devra être inscrite dans l'exposé des motifs.

¹¹ Note de bas de page 9 de l'avis 57 050/VR: Il s'agit de l'agence créée par l'article 2 de l'arrêté du gouvernement flamand du 7 octobre 2005 "portant création de l'agence autonomisée interne sans personnalité juridique Agence Routes et Circulation".

¹² Note de bas de page 10 de l'avis 57 050/VR: Avis C.E. 42 631/AG du 8 mai 2007 sur un avant-projet devenu la loi du 9 février 2009 "portant assentiment à l'Accord-cadre entre le gouvernement du Royaume de Belgique et le gouvernement de la République française sur la coopération sanitaire transfrontalière, signé à Mouscron le 30 septembre 2005", *Doc. parl.*, Sénat, 2007-08, n° 4-912/1, (11) 15.

De toelichting bij artikel 19 van het verdrag wordt eveneens het best aangepast (schrappen van de woorden “in zijn algemeenheid”) om niet – ten onrechte – de indruk te wekken dat met de uitvoeringsafspraken een algemeen verbindende regeling zou worden beoogd.

4. Gevraagd om toelichting, werd door de gemachtigde verduidelijkt dat in lid 1 van de bij het verdrag gevoegde bijlage met een “vertegenwoordiger van het Koninkrijk België” een “vertegenwoordiger van de federale overheid” wordt bedoeld. In de toekomst moet er bij het sluiten van verdragen zorg voor worden gedragen om de termen “federale overheid” en “Koninkrijk België” niet door elkaar te halen. Internationaalrechtelijk heeft het “Koninkrijk België” immers verschillende organen waarvan de “federale overheid” er slechts één is, naast onder meer het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest. Als het de bedoeling is om in een verdrag specifieke rechten of plichten toe te kennen aan de ‘federale overheid’ dan dient deze ook als dusdanig te worden aangewezen.”

Die opmerkingen gelden *mutatis mutandis* ook voor het voorliggende voorontwerp van wet.

ONDERZOEK VAN HET VOORONTWERP VAN INSTEMMINGSWET

Er wordt verwezen naar de opmerkingen 2.2 en 2.3 in advies 57 050/VR.¹³

*

De griffier,
Colette GIGOT

De voorzitter,
Pierre LIÉNARDY

Mieux vaudrait également adapter le commentaire de l’article 19 du traité (omettre les mots “in zijn algemeenheid”) pour ne pas donner à penser – à tort – que les mesures d’exécution auraient le caractère d’une réglementation contraignante de portée générale.

4. Invité à fournir des éclaircissements, le délégué a précisé que dans le paragraphe 1^{er} de l’annexe jointe au traité, les termes un “représentant du Royaume de Belgique” visent un “représentant de l’autorité fédérale”. À l’avenir, lors de la conclusion de traités, on veillera à ne pas confondre les termes “autorité fédérale” et “Royaume de Belgique”. Sur le plan du droit international, le “Royaume de Belgique” compte en effet différents organes, l’“autorité fédérale” n’étant qu’un parmi d’autres, à côté notamment de la Région flamande, de la Région wallonne et de la Région de Bruxelles-Capitale. Si l’intention est, par la voie d’un traité, de prévoir des droits ou des obligations spécifiques pour l’“autorité fédérale”, il faut le mentionner expressément”.

Ces observations valent également, *mutatis mutandis*, pour l’avant-projet de loi examiné.

EXAMEN DE L’AVANT-PROJET DE LOI D’ASSENTIMENT

Il est renvoyé aux observations 2.2 et 2.3 formulées dans l’avis 57 050/VR.¹³

*

Le greffier,
Colette GIGOT

Le président,
Pierre LIÉNARDY

¹³ Zie artikel 2 van het Vlaams decreet van 22 januari 2016 “houdende instemming met het Benelux-Verdrag betreffende grensoverschrijdende samenwerking inzake wegvervoerinspectie, gedaan te Luik op 3 oktober 2014”.

¹³ Voir l’article 2 du décret flamand du 22 janvier 2016 “portant assentiment au Traité Benelux relatif à la coopération transfrontière en matière d’inspection du transport routier, fait à Liège le 3 octobre 2014”.

WETSONTWERP

FILIP

KONING DER BELGEN,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen,
ONZE GROET.

Op de voordracht van de Minister van Buitenlandse Zaken, van de Minister van Binnenlandse Zaken, van de Minister van Justitie, en van de Minister van Mobiliteit,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ:

De Minister van Buitenlandse Zaken, de Minister van Binnenlandse Zaken, de Minister van Justitie, en de Minister van Mobiliteit, zijn ermee belast, in Onze naam, bij de Kamer van Volksvertegenwoordigers het ontwerp van wet in te dienen waarvan de tekst hierna volgt:

Artikel 1

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 74 van de Grondwet.

Art. 2.

Zullen volkomen gevolg hebben:

1°. het Benelux-Verdrag betreffende grensoverschrijdende samenwerking inzake wegvervoerinspectie, gedaan te Luik op 3 oktober 2014;

PROJET DE LOI

PHILIPPE,

ROI DES BELGES,

À tous, présents et à venir,
SALUT.

Sur la proposition du ministre des Affaires étrangères, du ministre de l'Intérieur, du ministre de la Justice, et du ministre de la Mobilité,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS:

Le ministre des Affaires étrangères, le ministre de l'Intérieur, le ministre de la Justice, et le ministre de la Mobilité, sont chargés de présenter, en Notre nom, à la Chambre des représentants le projet de loi dont la teneur suit:

Article 1^{er}

La présente loi règle une matière visée à l'article 74 de la Constitution.

Art. 2

Sortiront leur plein et entier effet:

1°. le Traité Benelux relatif à la coopération transfrontalière en matière d'inspection du transport routier, fait à Liège le 3 octobre 2014;

2°. de wijzigingen van de bijlage overeenkomstig artikel 28, lid 3, van het Verdrag.

Gegeven te Brussel, 18 december 2016

FILIP

VAN KONINGSWEGE:

De Minister van Buitenlandse Zaken,

Didier REYNDEERS

De Minister van Binnenlandse Zaken,

Jan JAMBON

De Minister van Justitie,

Koen GEENS

De Minister van Mobiliteit,

François BELLOT

2°. les modifications de l'annexe conformément à l'article 28, alinéa 3, du Traité.

Donné à Bruxelles, le 18 décembre 2016

PHILIPPE

PAR LE ROI:

Le ministre des Affaires étrangères,

Didier REYNDEERS

Le ministre de l'Intérieur,

Jan JAMBON

Le ministre de la Justice,

Koen GEENS

Le ministre de la Mobilité,

François BELLOT

BIJLAGE

ANNEXE

BENELUX-VERDRAG BETREFFENDE GRENSOVERSCHRIJDENDE SAMENWERKING INZAKE WEGVERVOERINSPECTIE

Het Koninkrijk België, vertegenwoordigd door:

De Federale Regering,
De Vlaamse Regering,
De Waalse Regering,
De Brusselse Hoofdstedelijke Regering,

Het Groothertogdom Luxemburg

en

Het Koninkrijk der Nederlanden,

hierna te noemen “de Verdragsluitende Partijen”,

Gelet op artikel 6, tweede lid, onder f), van het Verdrag tot instelling van de Benelux Unie,

Gezien artikel 3, tweede lid, onder a), van het Verdrag tot instelling van de Benelux Unie, alsmede hoofdstuk 3.5 van het Gemeenschappelijk Werkprogramma 2013-2016,

Gezien Beschikking M (2013) 6 van het Benelux Comité van Ministers van 18 november 2013 betreffende grensoverschrijdende samenwerking tussen de inspectiediensten inzake wegvervoer,

Overwegende dat Verordening (EG) nr. 1071/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels betreffende de voorwaarden waaraan moet zijn voldaan om het beroep van wegvervoerondernemer uit te oefenen en tot intrekking van Richtlijn 96/26/EG van de Raad, de bestuurlijke samenwerking tussen lidstaten en wederzijdse bijstand bepaalt,

Overwegende dat Richtlijn 2006/22/EG van het Europees Parlement en de Raad van 15 maart 2006 inzake minimumvoorwaarden voor de uitvoering van de Verordeningen (EEG) nr. 3820/85 en (EEG) nr. 3821/85 van de Raad betreffende voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer en tot intrekking van Richtlijn 88/599/EEG van de Raad, intracommunautaire contacten in de vorm van uitwisseling van gegevens, ervaringen en inlichtingen tussen de lidstaten aanmoedigt,

Overwegende dat Richtlijn 2000/30/EG van het Europees Parlement en de Raad van 6 juni 2000 betreffende de technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen die in de Gemeenschap deelnemen aan het verkeer, de lidstaten gelast elkaar wederzijds bijstand te verlenen voor de toepassing van die Richtlijn,

Overwegende dat Richtlijn 95/50/EG van de Raad van 6 oktober 1995 betreffende uniforme procedures voor de controle op het vervoer van gevaarlijke goederen over de weg bepaalt dat lidstaten elkaar de nodige bijstand verlenen met het oog op de juiste toepassing van die Richtlijn, Overwegende dat de artikelen 24 tot en met 26 van het Verdrag tot instelling van de Benelux Unie samenwerking mogelijk maken tussen enerzijds de Benelux Unie en anderzijds derde staten en deelstaten en met name de staten, deelstaten en bestuurlijke entiteiten die grenzen aan de grondgebieden van de Benelux-landen,

Overwegende de reeds bestaande samenwerking in het kader van Euro Contrôle Route,

Overwegende dat het Europese wegvervoer, ook binnen de Benelux-landen, zich in hoog tempo internationaal ontwikkelt, niet alleen qua kwantiteit maar ook qua operationeel kader waarbinnen dit vervoer wordt uitgevoerd,

Overwegende dat ondanks de ontwikkeling van de Europese Unie tot interne markt, het toezicht op en de handhaving van de EU-regelgeving inzake wegvervoer een nationale aangelegenheid blijven, hetgeen leidt tot pluriformiteit binnen de uitvoering tussen de lidstaten, en dat dit haaks staat op de gewenste uniformiteit van het EU-acquis,

Overwegende dat grotere uniformiteit bij de uitvoering van de EU-wegvervoerregelgeving bewerkstelligd kan worden door nauwere samenwerking tussen de inspectiediensten binnen de Benelux en dat tot belangrijke kostenbesparingen, rendementsverhoging en schaalvoordelen gekomen kan worden door benutting van elkaars capaciteit, expertise en ervaring,

Zijn het volgende overeengekomen:

Hoofdstuk I

Doel, begripsomschrijvingen en verhouding tot andere regelingen

Artikel 1

Doel

Dit Verdrag beoogt:

- a) de verdergaande harmonisatie van het toezicht op en de handhaving van de EU-regelgeving inzake wegvervoer van goederen en personen;
- b) het benutten van schaalvoordelen op het terrein van capaciteit (personeel, middelen en materieel), expertise, ervaring en opleiding;
- c) de grensoverschrijdende, wederzijdse bijstand van de inspectiediensten inzake wegvervoer en de modaliteiten ervan.

Artikel 2

Begripsomschrijvingen

1. Voor de toepassing van dit Verdrag wordt verstaan onder:

- a) bevoegde autoriteit: een autoriteit die op het grondgebied van een Verdragsluitende Partij op grond van de interne bevoegdheidsverdeling verantwoordelijk is voor het toezicht op en de handhaving van de regelgeving inzake wegvervoer van goederen en personen;
- b) ambtenaar: de bevoegde ambtenaar aangeduid door middel van een in artikel 26 van dit Verdrag bedoelde uitvoeringsafpraak;
- c) grensoverschrijdend optreden: het optreden van ambtenaren van een Verdragsluitende Partij op het grondgebied van een andere Verdragsluitende Partij ter uitvoering van de doelstellingen bedoeld in artikel 1, onder c), van dit Verdrag;
- d) grensoverschrijdende ambtenaar: een ambtenaar die grensoverschrijdend optreedt;
- e) grensoverschrijdende inspectie-eenheid: een eenheid bestaande uit ambtenaren die in organisatorische en logistieke zin als één geheel grensoverschrijdend optreedt;
- f) ontvangststaat: de Verdragsluitende Partij op wiens grondgebied een grensoverschrijdend optreden plaatsvindt;
- g) zendstaat: de Verdragsluitende Partij waarvan grensoverschrijdende ambtenaren, grensoverschrijdende inspectie-eenheden of middelen en materieel afkomstig zijn;
- h) verzoekende Verdragsluitende Partij: de Verdragsluitende Partij die een verzoek om grensoverschrijdend optreden of om het ter beschikking stellen van middelen en/of materieel doet;

- i) aangezochte Verdragsluitende Partij: de Verdragsluitende Partij waaraan een verzoek als bedoeld onder g) is gericht;
 - j) toezicht: de werkzaamheden die door of namens de bevoegde autoriteiten worden verricht, zonder dat er een indicatie van overtreding is, om na te gaan of de toepasselijke voorschriften worden nageleefd;
 - k) handhaving: een gedragsbeïnvloedend optreden door de bevoegde autoriteit dat leidt of moet leiden tot de naleving van de toepasselijke voorschriften;
 - l) opsporing: een onderzoek dat geschiedt ter opheldering of ter voorkoming van een vermoedelijk gepleegd dan wel te plegen strafbaar feit en ter voorbereiding van een ter zake daarvan eventueel op te leggen strafrechtelijke sanctie.
2. Een lijst van bevoegde autoriteiten en ambtenaren wordt vastgesteld en geactualiseerd door middel van een in artikel 26 van dit Verdrag bedoelde uitvoeringsafpraak.

Artikel 3

Verhouding tot andere regelingen

Voor zover in dit Verdrag niet uitdrukkelijk anders is bepaald, geschiedt de samenwerking in het kader van het respectievelijke recht en de internationale verplichtingen van de Verdragsluitende Partijen.

Hoofdstuk II

De verdergaande harmonisatie van het toezicht op en de handhaving van de EU-wegvervoerregelgeving

Artikel 4

Harmonisatie

1. De Verdragsluitende Partijen streven naar een verdergaande harmonisatie van het toezicht op en de handhaving van de EU-wegvervoerregelgeving.
2. In de in artikel 27 van dit Verdrag genoemde actieplannen worden ter zake voorstellen opgenomen.

Artikel 5

Risicoclassificatiesystemen

De Verdragsluitende Partijen streven naar een onderlinge afstemming van hun risicoclassificatiesystemen zoals bedoeld in artikel 9 van Richtlijn 2006/22/EG van het Europees Parlement en de Raad van 15 maart 2006 inzake minimumvoorwaarden voor de uitvoering van de Verordeningen (EEG) nr. 3820/85 en (EEG) nr. 3821/85 van de Raad betreffende voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer en tot intrekking van Richtlijn 88/599/EEG van de Raad.

Hoofdstuk III

Het benutten van schaalvoordelen op het terrein van capaciteit (personeel, middelen en materieel), expertise, ervaring en opleiding

Artikel 6

Kennis, expertise, ervaring, opleiding, personeel, middelen en materieel

De Verdragsluitende Partijen ondersteunen de grensoverschrijdende samenwerking in het kader van dit Verdrag door:

- a) de uitwisseling van informatie betreffende hun nationale wet- en regelgeving, hun toezicht- en handavingsstructuren en hun toezicht- en handavingspraktijk;
- b) het verstrekken van een forum voor de uitwisseling van goede praktijken en ervaringen;
- c) de organisatie van samenwerking op het vlak van opleidingen;
- d) het onderling verlenen van technische en wetenschappelijke ondersteuning;
- e) de uitwisseling van middelen en materieel;
- f) het vooraf informeren van de andere Verdragsluitende Partijen bij de aanschaf van middelen en materieel die grensoverschrijdend gebruikt kunnen worden;
- g) de uitwisseling van personeel;
- h) het verlenen van een recht tot toegang in het kader van een grensoverschrijdend optreden aan de grensoverschrijdende ambtenaren van de andere Verdragsluitende Partijen tot de nationale elektronische registers die elke Verdragsluitende Partij bijhoudt overeenkomstig de artikelen 16 en 17 van Verordening (EG) nr. 1071/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels betreffende de voorwaarden waaraan moet zijn voldaan om het beroep van wegvervoerder uit te oefenen en tot intrekking van Richtlijn 96/26/EG van de Raad, alsmede tot andere nationale registers bepaald in een uitvoeringsafpraak zoals bedoeld in artikel 26 van dit Verdrag, met inachtneming van de op die registers van toepassing zijnde wetgeving inzake de verwerking van persoonsgegevens en de bescherming van de persoonlijke levenssfeer.

Artikel 7

Praktische modaliteiten van samenwerking

De praktische modaliteiten van de samenwerking op grond van dit Verdrag worden door de bevoegde autoriteiten geregeld door middel van uitvoeringsafspraken zoals bedoeld in artikel 26 van dit Verdrag.

Artikel 8

Middelen en materieel

1. De bevoegde autoriteit van de zendstaat kan op verzoek van de ontvangststaat middelen en materieel ter beschikking stellen. Bij de terbeschikkingstelling van de middelen en het materieel gaat een inventaris, die desgevraagd wordt voorgelegd aan de bevoegde autoriteit van de ontvangststaat.
2. Bij het ter beschikking stellen van middelen en materieel staat de zendstaat in voor de noodzakelijke opleiding en toelichting ten behoeve van het gebruik van deze middelen en dit materieel.
3. De kosten ontstaan bij verlies of beschadiging van door een Verdragsluitende Partij ter beschikking gesteld materieel komen ten laste van die Verdragsluitende Partij.

Hoofdstuk IV
De grensoverschrijdende, wederzijdse bijstand van de inspectiediensten inzake
wegvervoer en de modaliteiten ervan

Artikel 9
Grensoverschrijdend optreden

De bevoegde autoriteiten van de Verdragsluitende Partijen kunnen, afhankelijk van hun operationele behoeften, een grensoverschrijdend optreden organiseren.

Artikel 10
Taken bij grensoverschrijdend optreden

De praktische modaliteiten van de samenwerking en de toekenning van taken bij deelname aan een grensoverschrijdend optreden worden door de bevoegde autoriteiten geregeld door middel van uitvoeringsafspraken zoals bedoeld in artikel 26 van dit Verdrag. Daarbij wordt bij de toekenning van taken rekening gehouden met eventueel tussen de ambtenaren bestaande verschillen in de bevoegdheden waarover zij op hun eigen grondgebied beschikken.

Artikel 11
Verzoek tot grensoverschrijdend optreden

1. Een grensoverschrijdend optreden is slechts mogelijk op verzoek. Het verzoek wordt schriftelijk of elektronisch door de bevoegde autoriteit van de verzoekende Verdragsluitende Partij gericht aan de bevoegde autoriteit van de aangezochte Verdragsluitende Partij. Het verzoek wordt ondertekend door de bevoegde autoriteit van de verzoekende Verdragsluitende Partij. In geval van een elektronisch verzoek is een ondertekening met een elektronische handtekening vereist.
2. Het verzoek bevat een omschrijving van de aard van het gewenste grensoverschrijdend optreden, alsmede van het operationele nut van dit optreden.
3. De bevoegde autoriteit van de aangezochte Verdragsluitende Partij neemt onverwijld een beslissing betreffende het verzoek. Van die beslissing wordt zo spoedig mogelijk maar in ieder geval ten laatste een week voor het beoogde grensoverschrijdend optreden schriftelijk of elektronisch mededeling gedaan aan de bevoegde autoriteit van de verzoekende Verdragsluitende Partij. De beslissing wordt ondertekend door de aangezochte Verdragsluitende Partij. In geval van een elektronische beslissing is een ondertekening met een elektronische handtekening vereist.

Artikel 12
Informatieplicht

1. De grensoverschrijdende ambtenaar wordt onverwijld in het bezit gesteld van een afschrift van de beslissing bedoeld in artikel 11, derde lid, van dit Verdrag.
2. De grensoverschrijdende ambtenaar is in het bezit van een inventaris van desgevallend meegevoerde middelen en materieel, zoals vastgesteld door de bevoegde autoriteit. Hij legt deze inventaris desgevraagd voor aan de daartoe bevoegde autoriteit van de ontvangststaat.

Artikel 13
Gebruik van dwangmiddelen

Tijdens een grensoverschrijdend optreden mogen de ambtenaren de tot de basisuitrusting in de zendstaat behorende individuele materiële dwangmiddelen vervoeren, meevoeren of dragen, mits deze zijn toegestaan door de ontvangststaat. Deze dwangmiddelen mogen alleen worden gebruikt met inachtneming van de wetgeving toepasselijk in de ontvangststaat.

Artikel 14
Vertrouwelijkheid

Voor de grensoverschrijdende ambtenaar, de grensoverschrijdende inspectie-eenheid en de bevoegde autoriteit van de zendstaat gelden dezelfde regels inzake vertrouwelijkheid als die welke gelden voor de ambtenaren en bevoegde autoriteiten van de ontvangststaat.

Hoofdstuk V

Algemene bepalingen betreffende grensoverschrijdend optreden

Artikel 15

Toepasselijk recht en procedures

1. De ambtenaar treedt tijdens het grensoverschrijdend optreden op in overeenstemming met het in de ontvangststaat geldende recht.
2. Een grensoverschrijdend optreden wordt uitgevoerd volgens de wettelijke procedures van de ontvangststaat.

Artikel 16

Gezag

Gedurende het grensoverschrijdend optreden is de grensoverschrijdende ambtenaar gehouden de aanwijzingen van de betreffende bevoegde autoriteiten en de bevelen van de betreffende leidinggevende van de ontvangststaat op te volgen.

Artikel 17

Identificatie

De grensoverschrijdende ambtenaar is te allen tijde in staat zijn officiële functie aan te tonen, door middel van een legitimatiebewijs dat aan hem is verstrekt in de zendstaat.

Artikel 18

Uiterlijke herkenbaarheid

1. De grensoverschrijdende ambtenaar is als zodanig uiterlijk herkenbaar door het dragen van dienstkleedij of herkenningstekens die wijzen op het grensoverschrijdend karakter van het optreden.
2. Tijdens een grensoverschrijdend optreden zijn aan het voertuig dat wordt gebruikt door een grensoverschrijdende ambtenaar voorzieningen aangebracht die wijzen op het grensoverschrijdend karakter van het optreden.
3. De voorgaande leden zijn niet van toepassing indien dit gezien de aard van het grensoverschrijdend optreden van inspectiediensten inzake wegvervoer noodzakelijk is.

Artikel 19

Overname en beëindiging

1. Het begin en het einde van het grensoverschrijdend optreden worden vastgesteld in een uitvoeringsafpraak zoals bedoeld in artikel 26 van dit Verdrag.
2. In uitzonderlijke gevallen kan de bevoegde autoriteit van de ontvangststaat het grensoverschrijdend optreden overnemen, zo nodig in afwijking van de in het eerste lid genoemde uitvoeringsafpraak. Het grensoverschrijdend optreden wordt beëindigd zodra de bevoegde autoriteit van de ontvangststaat kennis geeft van deze overname.

Artikel 20

Verslag

De grensoverschrijdende ambtenaar of de leidinggevende van een grensoverschrijdende inspectie-eenheid, doet na elk grensoverschrijdend optreden verslag van dit optreden aan de bevoegde autoriteiten van de ontvangststaat.

Artikel 21

Hulpverlening

Een ontvangststaat is jegens de grensoverschrijdende ambtenaren van de zendstaat tijdens het grensoverschrijdend optreden verplicht tot dezelfde bescherming en hulpverlening als jegens de eigen ambtenaren.

Hoofdstuk VI
**Bepalingen betreffende de burgerrechtelijke en strafrechtelijke aansprakelijkheid en
betreffende de kosten**

Artikel 22

Strafrechtelijke aansprakelijkheid

In het kader van de taken vallende onder de toepassing van dit Verdrag worden de ambtenaren van de zendstaat met ambtenaren van de ontvangststaat gelijkgesteld, voor wat betreft de strafbare feiten die tegen of door hen mochten worden begaan, tenzij de Verdragsluitende Partijen anders overeenkomen.

Artikel 23

Burgerrechtelijke aansprakelijkheid

1. Verbintenissen uit onrechtmatige daad begaan door een ambtenaar van de zendstaat tijdens een grensoverschrijdend optreden, worden beheerst door het recht van de ontvangststaat.
2. In het geval van een grensoverschrijdend optreden, komt de vergoeding van schade toegebracht door een ambtenaar van de zendstaat op het grondgebied van de ontvangststaat ten laste van de zendstaat. In dergelijk geval vergoedt de ontvangststaat de door de benadeelden of hun rechthebbenden geleden schade op de wijze waarop zij daartoe gehouden zou zijn, indien de schade door haar eigen ambtenaren zou zijn aangebracht. De zendstaat betaalt vervolgens de ontvangststaat het volledige bedrag terug dat deze aan de benadeelden of hun rechthebbenden heeft uitgekeerd.

Artikel 24

Arbeidsrelatie

De rechten en verplichtingen die voortvloeien uit de arbeidsrelatie van de grensoverschrijdende ambtenaar in de zendstaat, blijven tijdens het grensoverschrijdend optreden onverkort van kracht. Hieronder worden mede verstaan de rechten en verplichtingen op het gebied van burgerrechtelijke aansprakelijkheid.

Artikel 25

Kosten van het grensoverschrijdend optreden

Elke Verdragsluitende Partij draagt de kosten met betrekking tot de eigen deelname aan een grensoverschrijdend optreden, tenzij anders overeengekomen.

Hoofdstuk VII

Uitvoeringsafspraken en actieplannen

Artikel 26

Uitvoeringsafspraken

De bevoegde autoriteiten maken op basis van en in het kader van dit Verdrag afspraken met betrekking tot de uitvoeringsmodaliteiten.

Artikel 27

Actieplannen

1. De in artikel 28 genoemde stuurgroep stelt periodieke actieplannen ter uitvoering van dit Verdrag vast en stuurt deze toe aan de regeringen van de Verdragsluitende Partijen.
2. De in artikel 28 genoemde stuurgroep rapporteert jaarlijks aan de regeringen van de Verdragsluitende Partijen over de uitvoering van de in het eerste lid genoemde actieplannen.

Artikel 28

Stuurgroep wegvervoerinspectie

1. Een stuurgroep wegvervoerinspectie, waarin alle Verdragsluitende Partijen vertegenwoordigd zijn, wordt ingesteld.
2. De samenstelling van de in het eerste lid genoemde stuurgroep is vastgesteld in de bijlage bij dit Verdrag.
3. Het voorzitterschap, de werking en de te volgen procedure tot wijziging van de samenstelling van de in het eerste lid genoemde stuurgroep worden bepaald in een uitvoeringsafpraak zoals bedoeld in artikel 26 van dit Verdrag.

Hoofdstuk VIII

Slotbepalingen

Artikel 29

Geschillenbeslechting

1. De Verdragsluitende Partijen werken samen bij kwesties omtrent de interpretatie of toepassing van dit Verdrag.
2. Hiertoe wordt een commissie van deskundigen ingesteld, bestaande uit vertegenwoordigers van de bevoegde autoriteiten van de Verdragsluitende Partijen.
3. Indien nodig komt de commissie van deskundigen op verzoek van een van de Verdragsluitende Partijen bijeen.
4. Geschillen betreffende de interpretatie of toepassing van dit Verdrag waarover de commissie van deskundigen geen overeenstemming kan bereiken worden bij wege van overleg tussen de regeringen van de Verdragsluitende Partijen beslecht.

Artikel 30

Toepassing van het Verdrag

De Verdragsluitende Partijen treffen de maatregelen welke nodig zijn voor de toepassing van dit Verdrag.

Artikel 31

Uitwisseling van informatie

De Verdragsluitende Partijen ontwikkelen gezamenlijk een mechanisme voor de uitwisseling van informatie en evaluaties op het gebied van de controle van het wegvervoer bij toepassing van dit Verdrag, in strikte overeenstemming met de geldende voorschriften betreffende de verwerking van persoonsgegevens en de bescherming van de persoonlijke levenssfeer.

Artikel 32

Evaluatie

Uiterlijk drie jaren na de inwerkingtreding van dit Verdrag evalueren de Verdragsluitende Partijen de werking en effectiviteit ervan.

Artikel 33

Territoriaal toepassingsgebied

Onverminderd artikel 35 van dit Verdrag, is dit Verdrag van toepassing op het grondgebied van het Koninkrijk België, het Groothertogdom Luxemburg en het Koninkrijk der Nederlanden in Europa.

Artikel 34

Bekräftiging en inwerkingtreding

1. De Secretaris-generaal van de Benelux Unie is depositaris van dit Verdrag, waarvan hij een eensluidend afschrift aan elke Verdragsluitende Partij doet toekomen.
2. Dit Verdrag wordt bekräftigd, aanvaard of goedgekeurd door de Verdragsluitende Partijen.
3. De Verdragsluitende Partijen leggen hun akte van bekräftiging, aanvaarding of goedkeuring neer bij de depositaris.
4. De depositaris brengt de Verdragsluitende Partijen op de hoogte van de neerlegging van de akten van bekräftiging, aanvaarding of goedkeuring.
5. Dit Verdrag treedt in werking op de eerste dag van de tweede maand volgend op de neerlegging van de laatste akte van bekräftiging, aanvaarding of goedkeuring.
6. De depositaris stelt de Verdragsluitende Partijen op de hoogte van de datum van inwerkingtreding van dit Verdrag.

Artikel 35

Toetreding derde landen en deelstaten

Het staat derde landen en, indien zij verdragsluitende bevoegdheid hebben, deelstaten vrij toe te treden tot dit Verdrag door de neerlegging van een akte van toetreding bij de depositaris. Voor toetredende landen of deelstaten treedt het Verdrag in werking op de eerste dag van de tweede maand volgend op de datum van neerlegging van de akte van toetreding en ten vroegste op de dag van inwerkingtreding van het Verdrag overeenkomstig het vijfde lid van artikel 34 van dit Verdrag. De depositaris brengt de Verdragsluitende Partijen op de hoogte van de neerlegging van de akte van toetreding en van de datum van inwerkingtreding van dit Verdrag voor het toetredende land of de toetredende deelstaat.

Artikel 36

Opzegging

Dit Verdrag kan door elke Verdragsluitende Partij te allen tijde worden opgezegd door de neerlegging van een schriftelijke verklaring bij de depositaris. De opzegging wordt zes maanden na de neerlegging van deze schriftelijke verklaring van kracht. Het Verdrag blijft in werking tussen de overige Verdragsluitende Partijen. De depositaris brengt de Verdragsluitende Partijen op de hoogte van de neerlegging van dergelijke verklaring.

TEN BLIJKE WAARVAN de ondergetekenden, daartoe naar behoren gemachtigd, dit Verdrag hebben ondertekend en voorzien van hun zegel.

GEDAAN te Luik, op 3 oktober 2014, in één exemplaar, in de Nederlandse en Franse taal, zijnde beide teksten gelijkelijk authentiek.

BIJLAGE**Samenstelling van de stuurgroep wegvervoerinspectie**

1. De stuurgroep wegvervoerinspectie ingesteld krachtens artikel 28 van dit Verdrag is samengesteld uit ten minste één vertegenwoordiger van het Koninkrijk België, van Vlaamse Gewest, van het Waalse Gewest, van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, van het Groothertogdom Luxemburg en van het Koninkrijk der Nederlanden.
2. De leden van de stuurgroep zijn werkzaam in een overheidsdienst bevoegd voor wegvervoerinspectie en omvatten, voor elk der Verdragsluitende Partijen, ten minste één vertegenwoordiger die binnen de betrokken overheidsdienst ten minste de functie van directeur, dan wel een leidinggevende functie van een vergelijkbaar niveau, vervult.
3. Een lijst met de namen en contactgegevens van de leden van de stuurgroep wordt vastgesteld door middel van een uitvoeringsafpraak zoals bedoeld in artikel 26 van dit Verdrag.

TRAITÉ BENELUX RELATIF À LA COOPÉRATION TRANSFRONTALIÈRE EN MATIÈRE D'INSPECTION DU TRANSPORT ROUTIER

Le Royaume de Belgique, représenté par :

Le Gouvernement fédéral,
Le Gouvernement flamand,
Le Gouvernement wallon,
Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale,

Le Royaume des Pays-Bas

et

Le Grand-Duché de Luxembourg

dénommés ci-après « les Parties Contractantes »,

Vu l'article 6, alinéa 2, sous f), du Traité instituant l'Union Benelux,

Vu l'article 3, alinéa 2, sous a), du Traité instituant l'Union Benelux et le chapitre 3.5 du programme de travail commun 2013-2016,

Vu la Décision M (2013) 6 du 18 novembre 2013 du Comité de Ministres Benelux concernant la coopération transfrontalière entre les services d'inspection en matière de transport routier,

Considérant que le Règlement (CE) n° 1071/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route, et abrogeant la Directive 96/26/CE du Conseil, régit la coopération administrative et l'assistance mutuelle entre États membres,

Considérant que la Directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 établissant les conditions minimales à respecter pour la mise en œuvre des Règlements du Conseil (CEE) n° 3820/85 et (CEE) n° 3821/85 concernant la législation sociale relative aux activités de transport routier et abrogeant la Directive 88/599/CEE du Conseil, encourage les contacts intracommunautaires entre les États membres sous la forme d'échange de données, d'expériences et d'informations,

Considérant que la Directive 2000/30/CE du Parlement européen et du Conseil du 6 juin 2000 relative au contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans la Communauté ordonne les États membres à s'accorder mutuellement assistance pour l'application de la Directive,

Considérant que la Directive 95/50/CE du Conseil du 6 octobre 1995 concernant des procédures uniformes en matière de contrôle des transports de marchandises dangereuses par route oblige les États membres à s'accorder mutuellement assistance pour la bonne application de la Directive,

Considérant que les articles 24 à 26 du Traité instituant l'Union Benelux permettent la coopération entre, d'une part, l'Union Benelux et, d'autre part, des Etats et entités fédérées tiers et notamment les États, entités fédérées et entités administratives limitrophes du territoire des pays du Benelux,

Considérant la coopération déjà mise en place dans le cadre d'Euro Contrôle Route,

Considérant qu'en Europe, et également au sein du Benelux, les transports routiers se sont développés à un rythme effréné à l'échelle internationale, non seulement en nombre, mais également au niveau du cadre opérationnel dans lequel ils sont effectués,

Considérant que malgré le développement de l'Union européenne en tant que marché intérieur, le contrôle et l'application de la réglementation de l'UE en matière de transport routier restent du ressort national, ce qui conduit à une grande diversité en termes de mise en œuvre entre les États membres, au mépris de l'uniformité souhaitée de l'acquis de l'UE,

Considérant qu'une uniformité accrue dans la mise en œuvre de la réglementation de l'UE en matière de transport routier peut être réalisée grâce à une collaboration plus étroite entre les services d'inspection au sein du Benelux, et que la mise en commun des effectifs, de l'expertise et de l'expérience de chacun peut procurer des économies significatives, une importante augmentation de rendement et des avantages d'échelle significatifs,

Sont convenus des dispositions qui suivent :

Chapitre premier

Objet, définitions et incidence d'autres règlements

Article premier

Objet

Le présent Traité vise à :

- a) l'harmonisation plus approfondie du contrôle et de l'application de la réglementation de l'UE en matière de transports routiers de marchandises et de personnes ;
- b) la mise à profit d'avantages d'échelle en termes de capacité (personnel, moyens et matériel), d'expertise, d'expérience et de formation ;
- c) l'assistance transfrontalière mutuelle des services d'inspection en matière de transport routier et ses modalités.

Article 2

Définitions

1. Au sens du présent Traité, on entend par :

- a) Autorité compétente : une autorité qui, en vertu de la répartition interne des compétences, est responsable sur le territoire d'une Partie Contractante du contrôle et de l'application de la réglementation en matière de transport routier des marchandises et des personnes ;
- b) Fonctionnaire : le fonctionnaire compétent désigné au moyen d'une mesure d'exécution telle que visée à l'article 26 du présent Traité ;
- c) Intervention transfrontalière : l'intervention de fonctionnaires d'une Partie Contractante sur le territoire d'une autre Partie Contractante afin d'exécuter les objectifs définis à l'article 1^{er}, sous c), du présent Traité ;
- d) Fonctionnaire transfrontalier : le fonctionnaire qui effectue une intervention transfrontalière ;
- e) Unité transfrontalière d'inspection : l'unité constituée de fonctionnaires qui, au sens organisationnel et logistique du terme, effectue comme une entité globale une intervention transfrontalière ;
- f) État d'accueil : la Partie Contractante sur le territoire de laquelle a lieu une intervention transfrontalière ;
- g) État expéditeur : la Partie Contractante d'où les fonctionnaires transfrontaliers, les unités transfrontalières d'inspection ou les moyens et le matériel sont originaires ;
- h) Partie Contractante requérante : la Partie Contractante qui fait une demande d'intervention transfrontalière ou de mise à disposition de ressources ou de matériel ;

- i) Partie Contractante requise : la Partie Contractante à laquelle une demande visée sous g) est adressée ;
 - j) Contrôle : les activités entreprises par ou au nom des autorités compétentes sans qu'il y ait un indice d'infraction pour vérifier si les prescriptions applicables sont respectées ;
 - k) Application : toute intervention de l'autorité compétente destinée à induire un changement de comportement qui conduit ou doit conduire au respect des prescriptions applicables ;
 - l) Recherche: enquête effectuée pour élucider ou prévenir un fait punissable probablement commis ou à commettre et pour préparer une sanction pénale à infliger éventuellement à ce titre.
2. Une liste des autorités compétentes et des fonctionnaires compétents est dressée et mise à jour au moyen de mesures d'exécution telles que visées à l'article 26 du présent Traité.

Article 3

Incidence d'autres règlements

Sauf disposition contraire expresse dans le présent Traité, la coopération a lieu dans le cadre du droit respectif des Parties Contractantes ainsi que de leurs obligations internationales.

Chapitre II

Harmonisation plus approfondie du contrôle et de l'application de la réglementation de l'UE en matière de transports routiers

Article 4

Harmonisation

1. Les Parties Contractantes visent à une harmonisation plus approfondie du contrôle et de l'application de la réglementation de l'UE en matière de transport routier.
2. Les plans d'action visés à l'article 27 du présent Traité comportent des propositions en la matière.

Article 5

Systèmes de classification des risques

Les Parties Contractantes s'efforcent de rapprocher leurs systèmes de classification des risques tels que visés à l'article 9 de la Directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 établissant les conditions minimales à respecter pour la mise en œuvre des Règlements du Conseil (CEE) n° 3820/85 et (CEE) n° 3821/85 concernant la législation sociale relative aux activités de transport routier et abrogeant la Directive 88/599/CEE du Conseil.

Chapitre III
**Mise à profit d'avantages d'échelle en termes de capacité (personnel, moyens et matériel),
d'expertise, d'expérience et de formation**

Article 6

Connaissance, expertise, expérience, formation, personnel, moyens et matériel

Les Parties Contractantes soutiennent la coopération transfrontalière dans le cadre du présent Traité :

- a) par l'échange d'informations relatives à leurs législations et réglementations nationales, leurs structures de contrôle et d'application et leurs pratiques de contrôle et d'application ;
- b) en fournissant un forum pour l'échange de bonnes pratiques et d'expériences ;
- c) par l'organisation d'une coopération en matière de formations ;
- d) en fournissant un soutien technique et scientifique ;
- e) par l'échange de moyens et de matériel ;
- f) en informant au préalable les autres Parties Contractantes lors de l'acquisition de moyens et de matériel qui peuvent être utilisés de façon transfrontalière ;
- g) en échangeant du personnel ;
- h) en fournissant, dans le cadre d'une intervention transfrontalière, un droit d'accès aux fonctionnaires transfrontaliers des autres Parties Contractantes aux registres électroniques nationaux que la Partie Contractante tient conformément aux articles 16 et 17 du Règlement (CE) N° 1071/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route, et abrogeant la Directive 96/26/CE du Conseil, ainsi qu'à d'autres registres nationaux déterminés dans une mesure d'exécution telle que visée à l'article 26 du présent Traité, dans le respect de la législation applicable à ces registres en matière de traitement des données à caractère personnel et de protection de la vie privée

Article 7

Modalités pratiques de la coopération

Les modalités pratiques de la coopération en vertu du présent Traité sont réglées par les autorités compétentes au moyen de mesures d'exécution telles que visées à l'article 26 du présent Traité.

Article 8

Moyens et matériel

1. L'autorité compétente de l'État expéditeur peut, sur demande de l'État d'accueil, fournir des moyens et du matériel. La fourniture des moyens et du matériel s'accompagne d'un inventaire, qui est soumis sur demande à l'autorité compétente de l'État d'accueil.
2. Lorsque des moyens et du matériel sont fournis, l'État expéditeur se charge de la formation et des explications nécessaires à l'utilisation de ces moyens et de ce matériel.
3. Les frais engendrés par la perte ou l'endommagement de matériel fourni par une Partie Contractante sont à charge de cette dernière.

Chapitre IV
Assistance transfrontalière, mutuelle des services d'inspection en matière de transport routier et ses modalités

Article 9
Interventions transfrontalières

Les autorités compétentes des Parties Contractantes peuvent organiser, en fonction de leurs besoins opérationnels, une intervention transfrontalière.

Article 10
Tâches lors des interventions transfrontalières

Les modalités pratiques de la coopération et l'attribution de tâches lors de la participation à une intervention transfrontalière sont réglées par les autorités compétentes au moyen de mesures d'exécution telles que visées à l'article 26 du présent Traité, en tenant compte des différences éventuelles existant entre les fonctionnaires dans les compétences dont ils disposent sur leur propre territoire.

Article 11
Demande d'intervention transfrontalière

1. Une intervention transfrontalière n'est possible que sur demande. La demande est adressée par écrit ou par voie électronique par l'autorité compétente de la Partie Contractante requérante à l'autorité compétente de la Partie Contractante requise. La demande est signée par l'autorité compétente de la Partie Contractante requérante. Dans le cas des demandes électroniques, une signature électronique est exigée.
2. La demande contient une description de la nature de l'intervention transfrontalière souhaitée de même qu'une description de la nécessité opérationnelle de cette intervention.
3. L'autorité compétente de la Partie Contractante requise prend sans délai une décision relative à la demande. La décision est communiquée aussi rapidement que possible, mais dans tous les cas au plus tard une semaine avant l'intervention transfrontalière envisagée, par écrit ou par voie électronique à l'autorité compétente de la Partie Contractante requérante. La décision est signée par l'autorité compétente de la Partie Contractante requérante. Dans le cas des demandes électroniques, une signature électronique est exigée.

Article 12

Devoir d'information

1. Le fonctionnaire transfrontalier est mis en possession d'une copie de la décision visée à l'article 11, alinéa 3, du présent Traité.
2. Le cas échéant, le fonctionnaire transfrontalier est en possession d'un inventaire des moyens et du matériel qu'il a apportés, tel qu'arrêté par l'autorité compétente. Il soumet cet inventaire sur demande à l'autorité compétente de l'État d'accueil.

Article 13

Usage de moyens de contrainte

Lors d'une intervention transfrontalière, les fonctionnaires peuvent transporter, emporter ou porter les moyens de contrainte matériels individuels faisant partie de l'équipement de base dans l'État expéditeur moyennant l'autorisation de l'État d'accueil. Ces moyens de contrainte peuvent uniquement être utilisés dans le respect de la législation applicable dans l'État d'accueil.

Article 14

Confidentialité

Les mêmes règles de confidentialité valent pour le fonctionnaire transfrontalier, pour l'unité transfrontalière d'inspection et pour les autorités compétentes de l'État expéditeur que celles en vigueur pour les fonctionnaires et les autorités compétentes de l'État d'accueil.

Chapitre V

Dispositions générales relatives aux interventions transfrontalières

Article 15

Droit et procédures applicables

1. Le fonctionnaire se conforme au droit en vigueur dans l'État d'accueil pendant l'intervention transfrontalière.
2. L'intervention transfrontalière est effectuée suivant les procédures légales de l'État d'accueil.

Article 16

Autorité

Pendant l'intervention transfrontalière, le fonctionnaire transfrontalier est tenu d'obtempérer aux instructions des autorités compétentes concernées et aux ordres du supérieur concerné de l'État d'accueil.

Article 17

Identification

Le fonctionnaire transfrontalier est en mesure de justifier en tout temps de sa qualité officielle au moyen d'une pièce d'identité qui lui a été délivrée dans l'État expéditeur.

Article 18

Caractère reconnaissable

1. Le fonctionnaire transfrontalier est extérieurement identifiable en tant que tel par le port d'une tenue de service ou de signes d'identification qui indiquent le caractère transfrontalier de l'intervention.
2. Pendant une intervention transfrontalière, des dispositifs qui indiquent le caractère transfrontalier de l'intervention sont placés sur le véhicule utilisé par le fonctionnaire transfrontalier.
3. Les alinéas précédents ne sont pas applicables si la nature de l'intervention transfrontalière des services d'inspection du transport routier l'impose.

Article 19

Reprise et fin

1. Le début et la fin de l'intervention transfrontalière sont fixés dans des mesures d'exécution telles que visées à l'article 26 du présent Traité.
2. Dans des cas exceptionnels, l'autorité compétente de l'État d'accueil peut reprendre l'intervention transfrontalière, si nécessaire en dérogeant aux mesures d'exécution mentionnées au premier alinéa. L'intervention transfrontalière prend fin dès que l'autorité compétente de l'État d'accueil communique cette reprise.

Article 20

Rapport

Le fonctionnaire transfrontalier ou le supérieur d'une unité transfrontalière d'inspection dresse, après chaque intervention transfrontalière, un rapport de cette intervention aux autorités compétentes de l'État d'accueil.

Article 21

Assistance

L'État d'accueil est tenu envers les fonctionnaires transfrontaliers de l'Etat expéditeur pendant l'intervention transfrontalière à la même protection et à la même assistance qu'envers ses propres fonctionnaires.

Chapitre VI

Dispositions en matière de responsabilité civile et pénale et en matière de frais

Article 22

Responsabilité pénale

Dans le cadre des missions relevant du champ d'application du présent Traité, les fonctionnaires de l'État expéditeur sont assimilés aux fonctionnaires de l'État d'accueil en ce qui concerne les infractions dont ils seraient victimes ou qu'ils commettraient, sauf si les Parties Contractantes en conviennent autrement.

Article 23

Responsabilité civile

1. Les obligations résultant d'un acte illicite commis par un fonctionnaire de l'État expéditeur lors d'une intervention transfrontalière sont régies par le droit de l'État d'accueil.
2. Dans le cas d'interventions transfrontalières, l'État expéditeur assume la réparation des dommages causés par son fonctionnaire sur le territoire de l'État d'accueil. Dans ce cas, l'État d'accueil répare le préjudice subi par les parties lésées ou leurs ayants droit dans les conditions applicables aux dommages causés par ses propres fonctionnaires. L'État expéditeur rembourse ensuite à l'État d'accueil le montant intégral que ce dernier a versé aux parties lésées ou à leurs ayants droit.

Article 24

Relation de travail

Les droits et obligations qui découlent de la relation de travail du fonctionnaire transfrontalier dans l'État expéditeur restent en vigueur pendant l'intervention transfrontalière. On entend entre autres par-là les droits et obligations dans le domaine de la responsabilité civile.

Article 25

Frais de l'intervention transfrontalière

Chaque Partie Contractante supporte les coûts de sa propre participation à une intervention transfrontalière, sauf accord contraire.

Chapitre VII

Mesures d'exécution et plans d'action

Article 26

Mesures d'exécution

Sur la base et dans le cadre du présent Traité, les autorités compétentes conviennent de mesures relatives à son exécution.

Article 27

Plans d'action

1. Le Comité de pilotage mentionné à l'article 28 établit les plans d'action périodiques visant l'application du présent Traité et les soumet aux gouvernements des Parties Contractantes.
2. Le Comité de pilotage mentionné à l'article 28 fait rapport annuellement aux gouvernements des Parties Contractantes au sujet de la mise en œuvre des plans d'action mentionnés à l'alinéa premier.

Article 28

Comité de pilotage inspection du transport routier

1. Il est institué un Comité de pilotage inspection des transports routiers où toutes les Parties Contractantes sont représentées.
2. La composition du Comité de pilotage mentionné à l'alinéa premier est fixée dans l'annexe au présent Traité.
3. La présidence, le fonctionnement et la procédure à suivre pour la modification de la composition du Comité de pilotage visé à l'alinéa premier sont arrêtés dans une mesure d'exécution telle que visée à l'article 26 du présent Traité.

Chapitre VIII

Dispositions finales

Article 29

Règlement des différends

1. Les Parties Contractantes coopèrent en cas de questions relatives à l'interprétation ou à l'application du présent Traité.
2. A cette fin, une commission d'experts, composée de représentants des autorités compétentes des Parties Contractantes, est instituée.
3. Si nécessaire, la commission d'experts se réunit à la demande d'une Partie Contractante.
4. Tout différend relatif à l'interprétation ou à l'application du présent Traité faisant l'objet d'un désaccord au sein de la commission d'experts est réglé en concertation entre les gouvernements des Parties Contractantes.

Article 30

Mise en œuvre du Traité

Les Parties Contractantes prennent les mesures nécessaires à la mise en œuvre du présent Traité.

Article 31

Echange d'informations

Les Parties Contractantes développent conjointement un mécanisme pour l'échange d'informations et d'évaluations dans le domaine du contrôle du transport routier en application du présent Traité, en stricte conformité avec les prescriptions applicables concernant le traitement des données à caractère personnel et la protection de la vie privée.

Article 32

Evaluation

Au plus tard trois ans après l'entrée en vigueur du présent Traité, les Parties Contractantes évaluent son fonctionnement et son efficacité.

Article 33

Champ d'application territorial

Sous réserve des dispositions de l'article 35 du présent Traité, le présent Traité s'applique au territoire du Royaume de Belgique, du Grand-Duché de Luxembourg et du Royaume des Pays-Bas en Europe.

Article 34

Ratification et entrée en vigueur

1. Le Secrétaire général de l'Union Benelux est le dépositaire du présent Traité, dont il fournit une copie certifiée conforme à chaque Partie Contractante.
2. Le présent Traité est ratifié, accepté ou approuvé par les Parties Contractantes.
3. Les Parties Contractantes déposent leur instrument de ratification, d'acceptation ou d'approbation auprès du dépositaire.
4. Le dépositaire informe les Parties Contractantes du dépôt des instruments de ratification, d'acceptation ou d'approbation.
5. Le présent Traité entre en vigueur le premier jour du deuxième mois suivant le dépôt du dernier instrument de ratification, d'acceptation ou d'approbation.
6. Le dépositaire communique la date d'entrée en vigueur du présent Traité aux Parties Contractantes.

Article 35

Adhésion de pays tiers et d'entités fédérées

Il est loisible à des pays tiers et, si elles ont la capacité de conclure des Traités, à des entités fédérées d'adhérer au présent Traité par le dépôt d'un instrument d'adhésion auprès du dépositaire. Pour les pays ou entités fédérées adhérents, le Traité entre en vigueur le premier jour du deuxième mois suivant le dépôt de l'instrument d'adhésion et au plus tôt le jour de l'entrée en vigueur du Traité conformément à l'article 34, alinéa 5, du présent Traité. Le dépositaire informe les Parties Contractantes du dépôt de l'instrument d'adhésion et de la date d'entrée en vigueur du présent Traité pour l'état ou l'entité fédérée adhérent au Traité.

Article 36
Dénonciation

Chaque Partie Contractante peut dénoncer à tout moment le présent Traité par le dépôt d'une déclaration écrite auprès du dépositaire. La dénonciation prend effet six mois après le dépôt de cette déclaration écrite. Le Traité reste en vigueur entre les autres Parties Contractantes. Le dépositaire informe les Parties Contractantes du dépôt d'une telle déclaration.

EN FOI DE QUOI, les soussignés, dûment mandatés à cet effet, ont signé le présent Traité et l'ont revêtu de leur sceau.

FAIT à .Liège, le 3 octobre 2014, en un exemplaire, en langue néerlandaise et en langue française, les deux textes faisant également foi.

ANNEXE

Composition du Comité de pilotage inspection du transport routier

1. Le Comité de pilotage inspection du transport routier institué en vertu de l'article 28 du présent Traité est composé d'au moins un représentant du Royaume de Belgique, de la Région flamande, de la Région wallonne, de la Région de Bruxelles-Capitale, du Grand-Duché de Luxembourg et du Royaume des Pays-Bas.
2. Les membres du Comité de pilotage sont actifs au sein d'un service public compétent en matière d'inspection du transport routier et incluent, pour chaque Partie Contractante, au moins un représentant exerçant au sein du service public concerné au moins la fonction de directeur ou une fonction dirigeante à un niveau comparable.
3. Une liste avec les noms et les coordonnées des membres du Comité de pilotage est arrêtée au moyen d'une mesure d'exécution telle que visée à l'article 26 du présent Traité.