

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

2 juni 2026

WETSONTWERP

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

Inhoud	Blz.
Samenvatting	3
Memorie van toelichting	4
Voorontwerp van wet.....	16
Impactanalyse	25
Advies van de Raad van State.....	41
Wetsontwerp	46
Concordantietabel Richtlijn-wetsontwerp	58
Concordantietabel wetsontwerp-Richtlijn	64
Coördinatie van de artikelen	68

DE URGENTIEVERKLARING WORDT DOOR DE REGERING GEVRAAGD OVEREENKOMSTIG ARTIKEL 51 VAN HET REGLEMENT.

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

2 juin 2026

PROJET DE LOI

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

Sommaire	Pages
Résumé	3
Exposé des motifs.....	4
Avant-projet de loi	16
Analyse d'impact	33
Avis du Conseil d'État	41
Projet de loi	46
Tableau de correspondance directive-projet de loi.....	61
Tableau de correspondance projet de loi-directive.....	66
Coordination des articles	84

L'URGENCE A ÉTÉ DEMANDÉE PAR LE GOUVERNEMENT CONFORMÉMENT À L'ARTICLE 51 DU RÈGLEMENT.

03766

<i>De regering heeft dit wetsontwerp op 2 juni 2026 ingediend.</i>	<i>Le gouvernement a déposé ce projet de loi le 2 juin 2026.</i>
<i>De “goedkeuring tot drukken” werd op 2 juni 2026 door de Kamer ontvangen.</i>	<i>Le “bon à tirer” a été reçu à la Chambre le 2 juin 2026.</i>

N-VA	: Nieuw-Vlaamse Alliantie
VB	: Vlaams Belang
MR	: Mouvement Réformateur
PS	: Parti Socialiste
PVDA-PTB	: Partij van de Arbeid van België – Parti du Travail de Belgique
Les Engagés	: Les Engagés
Vooruit	: Vooruit
cd&v	: Christen-Democratisch en Vlaams
Ecolo-Groen	: Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
Anders.	: Anders.
DéFI	: Démocrate Fédéraliste Indépendant
ONAFH/INDÉP	: Onafhankelijk-Indépendant

<i>Afkorting bij de nummering van de publicaties:</i>		<i>Abréviations dans la numérotation des publications:</i>	
DOC 56 0000/000	Parlementair document van de 56 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer	DOC 56 0000/000	Document de la 56 ^e législature, suivi du numéro de base et numéro de suivi
QRVA	Schriftelijke Vragen en Antwoorden	QRVA	Questions et Réponses écrites
CRIV	Voorlopige versie van het Integraal Verslag	CRIV	Version provisoire du Compte Rendu Intégral
CRABV	Beknopt Verslag	CRABV	Compte Rendu Analytique
CRIV	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaalde beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)	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	Plenum	PLEN	Séance plénière
COM	Commissievergadering	COM	Réunion de commission
MOT	Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)	MOT	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

SAMENVATTING

Dit wetsontwerp regelt de gedeeltelijke omzetting van Richtlijn 2023/2661/EU betreffende het kader voor de invoering van intelligente vervoerssystemen op het gebied van het wegvervoer en interfaces met andere vervoerswijzen (“ITS-Richtlijn”).

Het gaat om informatie- en communicatietechnologieën die bedoeld zijn om het verkeer beter te beheren, het wegvervoer veiliger en energie-efficiënter te maken en de impact ervan op het milieu te verminderen.

De eerste versie van de ITS-Richtlijn, namelijk Richtlijn 2010/40/EU, werd reeds omgezet door de wet van 17 augustus 2013 tot instelling van het kader voor de invoering van intelligente vervoerssystemen en tot wijziging van de wet van 10 april 1990 tot regeling van de particuliere en speciale beveiliging. Deze wet heeft ook de Europese regelgeving inzake “eCall” (“emergency call”), de in de voertuigen ingebouwde noodoproepdienst via het 112-nummer, ten uitvoer gelegd zoals bedoeld in de ITS-Richtlijn.

De Richtlijn 2023/2661/EU tot wijziging van de bovengenoemde Richtlijn 2010/40 actualiseert het bestaande rechtskader en houdt rekening met technologische ontwikkelingen zoals geconnecteerde en geautomatiseerde mobiliteit, mobiliteitstoepassingen op aanvraag en multimodaal vervoer. Deze nieuwe ITS-Richtlijn heeft voornamelijk tot doel de beschikbaarheid van digitale gegevens te versnellen en de interoperabiliteit ervan te verbeteren.

Het wetsontwerp zet dus de wijzigingen van Richtlijn 2023/2661/EU om en past ook de artikelen met betrekking tot “eCall” aan in overeenstemming met de nieuwe Europese regelgeving.

RÉSUMÉ

Ce projet de loi transpose partiellement la directive 2023/2661/UE concernant le cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et d’interfaces avec d’autres modes de transport (“directive STI”).

Il s’agit de technologies de l’information et de la communication pour améliorer la gestion de la circulation, renforcer la sécurité du transport routier, accroître son efficacité énergétique et réduire ses effets sur l’environnement.

La première version de la directive STI, à savoir la directive 2010/40/UE, avait déjà été transposée par la loi du 17 août 2013 portant création du cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents, modifiant la loi du 10 avril 1990 réglementant la sécurité privée et particulière. Cette loi a également mis en œuvre la réglementation européenne en matière d’“e-Call” (“emergency call”), à savoir: le service d’appel d’urgence embarqué fondé sur le numéro 112, tel que visé dans la directive STI.

La directive 2023/2661/UE modifiant la directive précitée 2010/40/UE met à jour le cadre juridique existant et tient compte des progrès technologiques tels que la mobilité connectée et automatisée, les applications de mobilité servicielle et l’offre en transport multimodal. Cette nouvelle directive STI vise principalement à accélérer la disponibilité des données numériques et à améliorer leur interoperabilité.

Ce projet de loi transpose donc les modifications de la directive 2023/2661/UE et adapte les articles relatifs à l’“eCall” pour les mettre en conformité avec la nouvelle réglementation européenne.

MEMORIE VAN TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

ALGEMENE TOELICHTING

Dit wetsontwerp beoogt de omzetting van Richtlijn (EU) 2023/2661 van het Europees Parlement en de Raad van 22 november 2023 tot wijziging van Richtlijn 2010/40/EU van 7 juli 2010 betreffende het kader voor het invoeren van intelligente vervoerssystemen op het gebied van wegvervoer en voor interfaces met andere vervoerswijzen, hierna “ITS-Richtlijn” genoemd.

De ITS-Richtlijn definieert in haar derde overweging “ITS” als volgt:

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

Ter herinnering, de wet van 17 augustus 2013 tot creatie van het kader voor het invoeren van intelligente vervoerssystemen en tot wijziging van de wet van 10 april 1990 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid voorzag in de omzetting van voornoemde Richtlijn 2010/40/EU, hierna “ITS-kaderwet” genoemd.

Deze wet gaf tevens uitvoering aan de Europese regelgeving inzake “eCall” (“*emergency Call*”), namelijk: de in voertuigen ingebouwde dienst voor noodoproepen gebaseerd op het nummer 112, zoals beoogd in artikel 3 van de ITS-Richtlijn.

Er werd toen verwezen naar de wet van 13 juni 2005 betreffende de elektronische communicatie en naar de wet van 10 april 1990 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid. Deze laatste wet is nu opgeheven en vervangen door de wet van 2 oktober 2017 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid.

Het operationaliseren van dit systeem behoort tot de bevoegdheid van verscheidene overheden: de FOD Binnenlandse Zaken, de FOD Economie en het BIPT.

Bovendien hebben de Federale Staat en de Gewesten, met het oog op de verwezenlijking van de

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

EXPOSÉ GÉNÉRAL

Le présent projet de loi vise à transposer la directive 2023/2661/UE du Parlement européen et du Conseil du 22 novembre 2023 modifiant la directive 2010/40/UE du 7 juillet 2010 concernant le cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et d’interfaces avec d’autres modes de transport, dénommée ci-après “directive STI”.

La directive STI, en son troisième considérant, définit les “STI” de la manière suivante:

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

Pour rappel, la loi du 17 août 2013 portant création du cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents et modifiant la loi du 10 avril 1990 réglementant la sécurité privée et particulière a transposé la directive 2010/40/UE précitée, dénommée ci-après “loi-cadre STI”.

Cette loi a également mis en œuvre la réglementation européenne en matière d’“eCall” (“*emergency Call*”) à savoir: le service d’appel d’urgence embarqué fondé sur le numéro 112, visé à l’article 3 de la directive STI.

Des renvois ont alors été mentionnés vers la loi du 13 juin 2005 relative aux communications électroniques et vers la loi du 10 avril 1990 réglementant la sécurité privée et particulière. Cette dernière loi est aujourd’hui abrogée et remplacée par la loi du la loi du 2 octobre 2017 réglementant la sécurité privée et particulière.

La mise en place de ce système relève des compétences de plusieurs autorités distinctes: le SPF Intérieur, le SPF Économie et l’IBPT.

En outre, en vue de réaliser les objectifs prescrits par ladite directive et conformément à l’article 92*bis*, § 1^{er},

doelstellingen van de voornoemde richtlijn en overeenkomstig artikel 92*bis*, § 1, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, op 15 juli 2014 een samenwerkingsakkoord ondertekend, dat op 12/08/2016 in het *Belgisch Staatsblad* is verschenen.

Sindsdien heeft de Commissie in haar mededeling van 9 december 2020, getiteld “Strategie voor duurzame en slimme mobiliteit”, aangeduid te streven naar een transformatie van het vervoerssysteem van de EU om de doelstelling van een duurzame, slimme en veerkrachtige mobiliteit te bereiken. Deze strategie heeft de invoering van ITS aangemerkt als een kernactie om een geconnecteerd en geautomatiseerd multimodaal mobiliteitssysteem tot stand te brengen.

Voorts bleek uit een evaluatie van Richtlijn 2010/40/EU dat de geografische reikwijdte van de invoering van ITS nog vaak beperkt was en dat aanvullende maatregelen op het gebied van interoperabiliteit, samenwerking en gegevensuitwisseling nodig bleken om continue en transparante ITS-diensten in de hele EU mogelijk te maken.

Op basis van het bovenstaande stelden het Europees Parlement en de Raad op 22 november 2023 Richtlijn (EU) 2023/2661 tot wijziging van Richtlijn 2010/40/EU vast. Deze nieuwe wetgeving actualiseert het bestaande rechtskader. Het toepassingsgebied ervan is met name verruimd om rekening te houden met technologische ontwikkelingen zoals geconnecteerde en geautomatiseerde mobiliteit, MaaS-toepassingen (*Mobility as a Service*) en het aanbod aan multimodaal vervoer.

Deze nieuwe ITS-Richtlijn is bedoeld om de beschikbaarheid van digitale gegevens te versnellen en de interoperabiliteit ervan te verbeteren. Zo zijn de noodzakelijke gegevenscategorieën en de essentiële ITS-diensten die in de hele Unie via “Nationale Toegangspunten” (*National Access Points*) of “NAP”) beschikbaar moeten worden gesteld, in de bijlagen 3 en 4 opgesomd.

Meer bepaald voert deze nieuwe richtlijn de verplichting in om bepaalde inlichtingen te digitaliseren betreffende de verkeersveiligheid, het wegverkeer en multimodale verplaatsingen, eerst voor het TEN-T netwerk (“trans-Europees vervoersnetwerk”) en in een tweede fase voor het geheel van het wegennet.

Het Belgische toegangspunt is bereikbaar via de website www.transportdata.be. Nuttig om weten is dat de beheerder van het Belgische NAP wordt aangewezen door de verschillende partijen in de ITS-stuurgroep en momenteel het Nationaal Geografisch Instituut (“NGI”)

alinéa 1, de loi spéciale de réformes institutionnelles du 8 août 1980, l’État fédéral et les Régions ont signé un accord de coopération en date du 15 juillet 2014, ayant fait l’objet d’une publication au *Moniteur belge* le 12/08/2016.

Depuis lors, relevons que dans sa communication du 9 décembre 2020, intitulée “Stratégie de mobilité durable et intelligente”, la Commission a visé la transformation du système de transport de l’UE afin d’atteindre l’objectif d’une mobilité durable, intelligente et résiliente. Cette stratégie a identifié le déploiement des STI comme une action clé dans la mise en place d’un système de mobilité multimodale connecté et automatisé.

Par ailleurs, une évaluation de la directive 2010/40/UE a révélé que la portée géographique du déploiement des STI était encore souvent limitée et que des mesures supplémentaires apparaissaient nécessaires en matière d’interopérabilité, de coopération et de partage de données pour permettre des services STI continus et transparents dans l’ensemble de l’UE.

De ce qui précède, en date du 22 novembre 2023, le Parlement européen et le Conseil ont adopté la directive 2023/2661/UE modifiant la directive 2010/40/UE précitée. Cette nouvelle législation met à jour le cadre juridique existant. Son champ d’application est notamment élargi en prenant en compte les progrès technologiques tels que la mobilité connectée et automatisée, les applications de mobilité servicielle (MaaS) et l’offre en transport multimodal.

La présente nouvelle directive STI vise à accélérer la disponibilité des données numériques et à améliorer leur interopérabilité. En effet, les types de données nécessaires et les services STI essentiels qui doivent être mis obligatoirement à disposition dans l’ensemble de l’Union via les “Points d’Accès Nationaux” (*National Access Points*) ou “NAP”) sont énumérés dans les annexes 3 et 4.

Plus précisément, cette nouvelle directive rend obligatoire la numérisation de certaines informations liées à la sécurité routière, à la circulation et aux déplacements multimodaux, dans un premier temps, sur le réseau RTE-T (“réseau transeuropéen de transport global”), puis dans un second temps, sur l’ensemble du réseau routier.

Le point d’accès belge est accessible via le site web www.transportdata.be. Relevons enfin que le gestionnaire du NAP belge, désigné par les différentes parties du comité de pilotage STI est actuellement l’Institut géographique national (“IGN”), conformément au protocole

is, overeenkomstig de samenwerkingsovereenkomst die vanaf 1 januari 2025 gepubliceerd in het *Belgisch Staatsblad* op 4 april 2025.

Een andere wijziging betreft de samenwerking met andere lidstaten, met inbegrip van stakeholders zoals gegevensleveranciers, gegevensgebruikers en ITS-dienstverleners. Deze samenwerking behandelt operationele aspecten van de uitvoering van door de Commissie aangenomen specificaties, zoals geharmoniseerde normen en profielen op het niveau van de Unie, gemeenschappelijke definities, gemeenschappelijke metagegevens, kwaliteitseisen en gemeenschappelijke kwalitatieve aspecten verbonden met de interoperabiliteit van de architectuur van de nationale toegangspunten, de gemeenschappelijke voorwaarden tot gegevensuitwisseling, de beveiligde toegang en gezamenlijke activiteiten van vorming en communicatie.

Internationale samenwerking wordt ook ingevoerd waar het de praktijken betreft die toelaten om de naleving van deze eisen te evalueren, de uitwerking van controlemechanismen op die naleving en vragen over grensoverschrijdende samenwerking.

Ten slotte zijn er met betrekking tot “de specificaties” ook extra regels ingevoerd om de harmonisatie tussen de lidstaten te ontwikkelen naarmate de praktijken en normen evolueren.

Dit wetsontwerp zet de Richtlijn (EU) 2023/2661 om en past ook de artikelen betreffende “eCall” aan, in overeenstemming met de wet van 13 juni 2005 betreffende de elektronische communicatie, gewijzigd met name bij de omzetting van Richtlijn (EU) 2018/1972 tot vaststelling van het Europees wetboek voor elektronische communicatie en de wet van 2 oktober 2017 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid alsook aan de Gedelegeerde Verordening (EU) nr. 305/2013 van 26 november 2012 tot aanvulling van Richtlijn 2010/40/EU van het Europees Parlement en de Raad, wat de geharmoniseerde voorziening in de gehele Unie van een interoperabele eCall betreft en de Verordening (EU) nr. 2015/758 van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2015 inzake typegoedkeuringseisen voor de uitrol van het op de 112-dienst gebaseerde eCall-boordsysteem en houdende wijziging, beide recent gewijzigd in 2024. Tenslotte vermelden we nog dat de vier hogergenoemde teksten over “eCall” elk specifieke bepalingen bevatten met betrekking tot de bescherming van persoonsgegevens.

De Commissie heeft aanbevelingen gedaan over de omzetting, die op verzoek ter beschikking zijn.

de collaboration en vigueur depuis le 1^{er} janvier 2025, publié au *Moniteur belge* le 4 avril 2025.

Une autre modification concerne la coopération avec les autres États membres, y compris avec les parties prenantes concernées telles que les fournisseurs de données, les utilisateurs de données et les prestataires de services STI. Cette coopération porte sur les aspects opérationnels de la mise en œuvre des spécifications adoptées par la Commission, tels que les normes et les profils harmonisés au niveau de l’Union, les définitions communes, les métadonnées communes, les exigences de qualité et aspects qualitatifs communs liés à l’interopérabilité des architectures des Points d’accès nationaux, les conditions communes d’échange de données, l’accès sécurisé et les activités communes de formation et de communication.

Une coopération internationale est également introduite au sujet des pratiques permettant d’évaluer le respect de ces exigences, de l’élaboration de mécanismes de contrôle de ce respect et des questions relatives à la coopération transfrontière.

Enfin, concernant “les spécifications”, des règles supplémentaires sont également introduites afin de développer l’harmonisation entre États membres avec l’évolution des pratiques et des normes.

Le présent projet de loi transpose la directive (UE) 2023/2661 et adapte également les articles relatifs à la matière de l’“eCall” conformément à la loi du 13 juin 2005 relative aux communications électroniques modifiée notamment lors de la transposition de la directive (UE) 2018/1972 établissant le code des communications électroniques européen et à la loi du 2 octobre 2017 réglant la sécurité privée et particulière ainsi qu’au règlement délégué (UE) n° 305/2013 de la Commission du 26 novembre 2012 complétant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la mise à disposition harmonisée d’un service d’appel d’urgence (eCall) interopérable dans toute l’Union européenne et au règlement UE n° 2015/758 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2015 concernant les exigences en matière de réception par type pour le déploiement du système eCall embarqué fondé sur le service 112, tous les deux modifiés récemment en 2024. Relevons enfin que les quatre textes précités portant sur la matière de l’“eCall” contiennent chacun des dispositions spécifiques relatives à la protection des données et à la vie privée.

Des recommandations ont été émises par la Commission en matière de transposition, qui sont à votre disposition à votre demande.

TOELICHTING BIJ DE ARTIKELEN**HOOFDSTUK 1****Algemene bepalingen****Artikel 1**

Dit wetsontwerp regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 74 van de Grondwet (en niet langer artikel 78 zoals aangegeven in de ITS-kaderwet van 2013).

Bij wet van 6 januari 2014, dus na de aanneming van de wet ITS, zijn immers de artikelen 74, 77 en 78 van de Grondwet gewijzigd. Ten gevolge van de wijziging zitten de residuaire bevoegdheden voor aanneming van wetten thans vervat in artikel 74 van de Grondwet. Daardoor vallen de zaken die niet vermeld zijn onder de artikelen 77 en 78 van de Grondwet, onder artikel 74 van de Grondwet.

Aangezien de materie in het ontwerp van wet niet valt onder het toepassingsgebied van de artikelen 77 en 78 van de Grondwet, dient dit wetsontwerp dus in toepassing van art. 74 van de Grondwet te worden voorgelegd aan de Kamer (bevoegd onder het stelsel van monocameralisme).

Art. 2

Dit artikel bepaalt dat dit wetsontwerp voorziet in de gedeeltelijke omzetting van Richtlijn (EU) 2023/2661, aangezien het gewijzigde artikel 17 met betrekking tot de verslaglegging hier niet wordt omgezet en het onderwerp zal uitmaken van een latere wijziging van artikel 2, 3°, van het samenwerkingsakkoord van 15 juli 2014 betreffende de Richtlijn (EU) 2010/40 van het Europees Parlement en de Raad van 7 juli 2010 betreffende het kader voor het invoeren van intelligente vervoerssystemen op het gebied van wegvervoer en voor interfaces met andere vervoerswijzen.

Bovendien zullen bijlage 1 bij deze richtlijn en punt 4 van bijlage 3, die onder federale bevoegdheid vallen, worden omgezet in een toekomstig koninklijk besluit.

COMMENTAIRES DES ARTICLES**CHAPITRE 1^{ER}****Dispositions générales****Article 1**

Ce projet de loi règle une matière visée à l'article 74 de la Constitution (et plus l'article 78 comme indiqué dans la loi-cadre STI de 2013).

En effet, les articles 74, 77 et 78 de la Constitution ont été modifiés par la loi du 6 janvier 2014, soit postérieurement à la loi-cadre STI. À la suite de cet amendement, les pouvoirs résiduels pour l'adoption de lois sont désormais contenus dans l'article 74 de la Constitution. De ce fait, les questions qui ne sont pas mentionnées aux articles 77 et 78 de la Constitution tombent sous le coup de l'article 74 de la Constitution.

La matière du projet de loi n'entrant pas dans le champ d'application des articles 77 et 78 de la Constitution, ce projet de loi doit donc être soumis à la Chambre (compétente sous le régime du monocaméralisme) en application de l'article 74 de la Constitution.

Art. 2

Cet article énonce que ce projet de loi transpose partiellement la directive 2023/2661/UE dès lors que l'article 17 modifié portant sur le rapportage n'est pas transposé ici et fera l'objet d'une modification ultérieure de l'article 2, 3°, de l'accord de coopération du 15 juillet 2014 relatif à la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil du 7 juillet 2010 concernant le cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport.

De plus, l'Annexe 1 de la présente directive et le point 4 de l'Annexe 3 relevant de la compétence fédérale, seront transposées dans un futur arrêté royal.

HOOFDSTUK 2

Wijziging van de wet van 17 augustus 2013 tot creatie van het kader voor het invoeren van intelligente vervoerssystemen en tot wijziging van de wet van 10 april 1990 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid

Art. 3

Dit artikel beoogt de wijziging van het opschrift van de ITS-kaderwet door de verwijzing te schrappen naar de wet van 10 april 1990 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid, een wet die is opgeheven.

Art. 4

Dit artikel beoogt de wijziging van artikel 2 van de ITS-kaderwet:

1° het eerste lid wordt vervangen om te vermelden dat de voorliggende wet een gedeeltelijke omzetting is van Richtlijn (EU) 2010/40 zoals gewijzigd door Richtlijn (EU) 2023/2661;

2° er wordt een derde lid ingevoegd ter aanvulling van het voorwerp van deze wet, namelijk: de beschikbaarheid van gegevens en de invoering van ITS-diensten. Zie in dit verband artikel 9 hieronder, de analyse van het nieuwe artikel 6/1.

Art. 5

Dit artikel beoogt de wijziging van artikel 3 van de ITS-kaderwet met betrekking tot de definities van de termen die in deze wet en de uitvoeringsbesluiten ervan worden vermeld:

1° de punten 2, 4, 14 en 18 worden gewijzigd om te voorzien in de omzetting van artikel 1, 3), van de onderhavige richtlijn;

2° de punten 19 tot en met 27 met betrekking tot “eCall” worden gewijzigd overeenkomstig de wet van 13 juli 2005 betreffende de elektronische communicatie, de wet van 2 oktober 2017 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid en van de Gedelegeerde Verordening (EU) nr. 305/2013 en de Verordening nr. 2015/758:

a) er wordt een punt 19/1 ingevoegd dat gericht is op “noodcommunicatie”, een term die wordt geciteerd

CHAPITRE 2

Modification de la loi du 17 août 2013 portant création du cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents et modifiant la loi du 10 avril 1990 réglementant la sécurité privée et particulière

Art. 3

Cet article vise à modifier l’intitulé de la loi-cadre STI en supprimant la référence à la loi du 10 avril 1990 réglementant la sécurité privée et particulière, loi abrogée.

Art. 4

Cet article vise à modifier l’article 2 de la loi-cadre STI:

1° le premier alinéa est remplacé afin d’annoncer que la présente loi transpose partiellement la directive 2010/40/UE modifiée par la directive 2023/2661/UE;

2° un troisième alinéa est inséré afin de compléter l’objet de la présente loi, à savoir: la disponibilité des données et le déploiement des services STI. À ce sujet, voyez à l’article 9 ci-dessous, l’analyse du nouvel article 6/1.

Art. 5

Cet article vise à modifier l’article 3 de la loi-cadre STI portant sur les définitions des termes cités dans la présente loi et ses arrêtés d’exécution:

1° les points 2, 4, 14 et 18 sont modifiés afin de transposer l’article 1^{er}, 3), de la présente directive;

2° les points 19 à 27 relatifs à la matière de l’“eCall” sont modifiés conformément à la loi du 13 juillet 2005 relative aux communications électroniques, à la loi du 2 octobre 2017 réglementant la sécurité privée et particulière ainsi qu’au règlement délégué UE n° 305/2013 et règlement n° 2015/758:

a) un point 19/1 définissant la “communication d’urgence” est inséré, terme cité au point 20 et défini à

in punt 20 en gedefinieerd in artikel 2, 60°, van de wet van 13 juni 2005 betreffende de elektronische communicatie;

b) het punt 20 dat de “centrale voor het beheer van noodoproepen” of “PSAP” definieert, wordt vervangen om helemaal overeen te komen met de definitie beoogd in artikel 2, 61°, van de wet van 13 juni 2005 betreffende de elektronische communicatie;

c) de punten 20/1 en 20/2 worden ingevoegd ter aanvulling van punt 20 met betrekking tot het “PSAP”, overeenkomstig artikel 2, punten 62 en 62/1 van de voornoemde wet van 13 juni 2005;

d) het punt 20/03 dat de “PSAP eCall” definieert wordt ingevoegd, een term die wordt geciteerd in de definitie die hernomen is in punt 21 en gedefinieerd in artikel 2, d) van de Gedelegeerde Verordening (EU) nr. 305/2013;

e) het punt 21 tot definiëring van “eCall” (of “publieke eCall”) wordt vervangen om uitdrukkelijk overeen te komen met de definitie opgenomen in artikel 2, h), van de Gedelegeerde Verordening (EU) nr. 305/2013. Meer bepaald is het zo dat, in vergelijking met de vroegere definitie van punt 21 van de ITS-kaderwet van 17 augustus 2013, de benaming van “voorziening in de gehele Unie van een interoperabele noodoproepdienst (eCall)” is toegevoegd en dat de woorden “met gebruikmaking van openbare netwerken voor mobiele elektronische communicatie [...] een spraakcommunicatie tussen het voertuig en de centrale die de eCall verwerkt tot stand wordt gebracht” worden vervangen door “met gebruikmaking van openbare netwerken voor draadloze mobiele communicatie [...] een audiokanaal tussen het voertuig en de PSAP eCall tot stand wordt gebracht”;

f) punt 22 dat de “particuliere eCall” definieert, wordt vervangen om de terminologie over te nemen zoals gebruikt in de definitie beoogd in artikel 3, 10), van de Verordening (EU) nr. 2015/758. Meer bepaald wordt, in vergelijking met de vroegere definitie van punt 22 van de ITS-kaderwet van 17 augustus 2013, de verwijzing naar “TPS eCall” toegevoegd en worden de woorden “een spraakcommunicatie “tussen de inzittenden van het voertuig” en “via openbare mobiele elektronische communicatienetwerken” respectievelijk vervangen door “een audioverbinding tussen het voertuig” en “met gebruikmaking van openbare netwerken voor draadloze mobiele communicatie”. Overigens worden de woorden “de oproepcentrale van de particuliere ITS-dienstaanbieder die de eCall verwerkt” vervangen door “de alarmcentrale van de particuliere dienaar die de particuliere eCall verwerkt”, om de precieze termen te citeren die opgenomen zijn in punt 27 en zo verwarring te vermijden met de (“publieke”) eCall;

l'article 2, 60°, de la loi du 13 juin 2005 relative aux communications électroniques;

b) le point 20 définissant le “centre de gestion des appels d'urgence” ou “PSAP” est remplacé afin de correspondre exactement avec la définition visée à l'article 2, 61°, de la loi du 13 juin 2005 relative aux communications électroniques;

c) les points 20/1 et 20/2 sont insérés, afin de compléter le point 20 portant sur le “PSAP”, tels que définis à l'article 2, points 62 et 62/1, de la loi du 13 juin 2005 précitée;

d) le point 20/03 définissant le “PSAP eCall” est inséré, terme cité dans la définition reprise au point 21, défini à l'article 2, d), du règlement délégué (UE) n° 305/2013;

e) le point 21 définissant “eCall” (ou “eCall public”) est remplacé afin de correspondre expressément à la définition reprise à l'article 2, h), du règlement délégué (UE) n° 305/2013. Plus précisément, par rapport à l'ancienne définition du point 21 de la loi cadre STI du 17 août 2013, la dénomination du “service d'appel d'urgence (“eCall”) interopérable dans toute l'Union” est ajoutée et les mots “une communication vocale entre le véhicule et la centrale qui traite l'eCall par les réseaux publics de communication électronique mobile” sont remplacés par “une communication audio entre le véhicule et le PSAP eCall par les réseaux publics de communication mobile sans fil”;

f) le point 22 définissant “l'eCall privé” est remplacé afin de reprendre les termes cités dans la définition visée à l'article 3, 10), du règlement (UE) n° 2015/758. Plus précisément, par rapport à l'ancienne définition du point 22 de la loi-cadre STI du 17 août 2013, la référence au “TPS eCall” est ajoutée et les mots “une communication vocale entre les occupants du véhicule” et “par les réseaux publics de communication électronique mobile” sont remplacés respectivement par “une communication audio entre le véhicule” et “grâce à des réseaux publics de communication mobile sans fil”. Par ailleurs, les mots “la centrale d'appel du prestataire privé de services STI qui traite l'eCall” sont remplacés par “la centrale d'alarme du prestataire privé qui traite l'eCall privé”, afin de citer les termes exacts repris au point 27 et éviter ainsi les confusions avec l'eCall (“public”);

g) punt 25 met betrekking tot de definitie van de “minimumreeks van gegevens” of “MSD” (“*minimum set of data*”), wordt gewijzigd overeenkomstig artikel 2, j), van Gedelegeerde Verordening (EU) nr. 305/2013;

h) punt 26 met betrekking tot de definitie van de “exploitant van mobiel-elektronisch communicatienetwerk” of “MNO” (“*mobile network operator*”) wordt vervangen, als bedoeld in artikel 2, 89°, van de voormelde wet van 13 juli 2005;

i) punt 27 dat handelt over de “eCall-alarmcentrale” wordt vervangen door de woorden “alarmcentrale voor particuliere eCalls” aangezien hier enkel de particuliere ITS-dienstaanbieder wordt beoogd en niet de PSAP’s (namelijk de 112-centra in ons land). De definitie wordt ook vervangen opdat duidelijk zou zijn dat de private alarmcentrales (bewakingsondernemingen die vergund zijn voor het beheer van een alarmcentrale in toepassing van de wet tot regeling van de private en bijzondere veiligheid) enkel particuliere eCalls behandelen en geen publieke eCalls. Bijgevolg wordt de vermelding van eCalls (die overeenkomen met publieke eCalls) geschrapt uit de oude definitie, want dat was foutief.

Er dient te worden opgemerkt dat “publieke eCalls” rechtstreeks worden verwerkt door de 112-centra, die niet onder het toepassingsgebied van de wet tot regeling van de private en bijzondere veiligheid vallen. Nog een toevoeging: de hier opgenomen nieuwe definitie is identiek aan die bedoeld in artikel 1, 25°, van het koninklijk besluit van 25 april 2007 tot vaststelling van de voorwaarden voor installatie, onderhoud en gebruik van alarmsystemen en beheer van alarmcentrales, zoals gewijzigd door het koninklijk besluit van 6 december 2018, uitgevaardigd ter uitvoering van de voornoemde wet van 2 oktober 2007. Tot slot dient te worden opgemerkt dat dit koninklijk besluit ook gedetailleerde regels bevat met betrekking tot de beoordeling van de ontvangen oproepen en de doorzending ervan naar het nummer 112 in situaties die de tussenkomst van de hulpdiensten en de politie vereisen;

3° de punten 28 tot en met 35 worden toegevoegd om te voorzien in de omzetting van artikel 1, 3), e), van de voornoemde richtlijn. Bij punt 31 vermelden we dat de definitie van het NAP werd aangepast om overeen te komen met de specifieke kenmerken van het Belgische NAP;

4° punt 36 wordt ingevoegd om het “ITS-samenwerkingsakkoord” te definiëren dat op 15 juli 2014, zijnde na de ITS-kaderwet, tussen de Federale Staat en de Gewesten werd ondertekend; artikel aangevuld met het nieuwe punt 37 dat de “ITS-stuurgroep” definieert, opgericht bij het voornoemde akkoord;

g) le point 25 relatif à la définition de “l’ensemble minimal de données” ou “MSD” (“*minimum set of data*”), est modifié conformément à l’article 2, j), du règlement délégué (UE) n° 305/2013;

h) le point 26 portant sur la définition de “l’exploitant de réseau de communication électronique mobile”, est remplacé, tel que visé à l’article 2, 89°, de la loi du 13 juillet 2005 susvisée;

i) le point 27 portant sur la “centrale d’alarme eCall” est remplacé par les mots “centrale d’alarme pour eCalls privés” dès lors que l’on vise uniquement ici un prestataire privé de services STI et non les PSAP (à savoir les centres 112 dans notre pays). La définition est également remplacée afin qu’il soit clair que les centrales d’alarme privées (entreprises de gardiennage autorisées pour la gestion d’une centrale d’alarme en application de la loi réglementant la sécurité privée et particulière) ne traitent que des eCalls privés et non des eCalls publics. Par conséquent, la mention des eCalls (qui correspondent aux eCalls publics) est supprimée dans l’ancienne définition car erronée.

Relevons que les “eCalls publics” sont traités directement par les centres 112, qui ne tombent pas sous le champ d’application de la loi réglementant la sécurité privée et particulière. Ajoutons que la nouvelle définition reprise ici est identique à celle visée à l’article 1^{er}, 25°, de l’arrêté royal du 25 avril 2007 fixant les conditions d’installation, d’entretien et d’utilisation des systèmes d’alarme et de gestion des centraux d’alarme, tel que modifié par l’arrêté royal du 6 décembre 2018, pris en exécution de la loi du 2 octobre 2007 précitée. Notons enfin que cet arrêté royal comprend aussi des règles détaillées concernant l’évaluation des appels reçus et la transmission au 112 dans les situations nécessitant l’intervention des services de secours et de police;

3° les points 28 à 35 sont ajoutés afin de transposer l’article premier, 3), e), de la directive précitée. Concernant le point 31, relevons que la définition du NAP a été adaptée pour correspondre aux spécificités du NAP belge;

4° le point 36 est inséré afin de définir “l’accord de coopération STI” signé entre l’État fédéral et les Régions en date du 15 juillet 2014, soit postérieurement à la loi-cadre STI; article complété par le nouveau point 37 définissant “le comité de pilotage STI”, créé par ledit accord;

5° punten 38 en 39 betreffende de Europese regelgeving over “eCall” worden toegevoegd om te bepalen wat in dit wetsontwerp moet worden verstaan onder “Gedelegeerde Verordening (EU) nr. 305/2013” en onder “Verordening (EU) nr. 2015/758”.

Art. 6

Dit artikel beoogt de wijziging van artikel 4 van de ITS-kaderwet om er de thematiek met betrekking tot de “toepassing van specificaties op de invoering van ITS”, als bedoeld in artikel 1, 5), van de voornoemde richtlijn, uit te werken:

1° het tweede lid wordt vervangen en herneemt de in de nieuwe bijlage 2 genoemde beginselen:

a) in punt h wordt de verwijzing naar artikel 121/4 van de wet van 13 juni 2005 betreffende de elektronische communicatie ingevoegd, voor zover dit artikel voorziet in de omzetting van Richtlijn (EU) 2019/882 betreffende de toegankelijkheidsvoorschriften voor producten en diensten. De vermelding van het uitvoeringsbesluit van 13 september 2023 is ook toegevoegd;

b) in punt l wordt de verwijzing naar artikel 7, 3°, van de voornoemde wet van 13 juni 2005 toegevoegd met het oog op het “beginsel van technologie-neutraliteit” zoals vermeld in hogergenoemde Richtlijn (EU) 2018/1972;

2° er wordt een derde lid ingevoegd met betrekking tot de samenwerking tussen de betrokken federale administraties en de betrokken gewestelijke administraties binnen de ITS-stuurgroep, in overeenstemming met het ITS-samenwerkingsakkoord. Daarnaast worden er voorbeelden gegeven van “belanghebbenden” zoals genoemd in artikel 1, 5), 3, van deze richtlijn;

3° er wordt een vierde lid ingevoegd met betrekking tot de samenwerking met de lidstaten, ook met belanghebbenden, in de gevallen waarin de Commissie geen specificaties met betrekking tot de prioritaire gebieden heeft vastgesteld;

4° er wordt een vijfde lid ingevoegd met betrekking tot de samenwerking met de lidstaten in de gevallen waarin de Commissie specificaties heeft vastgesteld.

Art. 7

Dit artikel beoogt de wijziging van het eerste lid van artikel 5 van de ITS-kaderwet door te preciseren wat

5° les points 38 et 39 portant sur la réglementation européenne concernant “l’eCall” sont ajoutés, afin de définir ce qu’il faut entendre dans ce projet de loi par “règlement délégué (UE) n° 305/2013” et par “règlement (UE) n° 2015/758”.

Art. 6

Cet article vise à modifier l’article 4 de la loi-cadre STI afin d’y développer la thématique relative à “l’application des spécifications au déploiement des STI”, telle que visée à l’article premier, 5 de la directive précitée:

1° le deuxième alinéa est remplacé et reprend les principes cités dans la nouvelle annexe 2:

a) au point h, le renvoi à l’article 121/4 de la loi du 13 juin 2005 relative aux communications électroniques est inséré dans la mesure où celui-ci transpose la directive (UE) 2019/882 relative aux exigences en matière d’accessibilité applicables aux produits et services. La mention de l’arrêté d’exécution du 13 septembre 2023 est aussi ajoutée;

b) au point l, le renvoi à l’article 7, 3°, de la loi du 13 juin 2005 précitée est ajouté ici afin de viser le “principe de neutralité technologique” énoncé dans la directive (UE) 2018/1972 précitée;

2° un troisième alinéa est inséré portant sur la coopération entre les Administrations fédérales concernées et les Administrations régionales concernées au sein du comité de pilotage STI, conformément à l’accord de coopération STI. De plus, des exemples de “parties prenantes concernées” sont mentionnés tels que cités à l’article premier, 5), 3, de la présente directive;

3° un quatrième alinéa est inséré portant sur la coopération avec les États membres, y compris avec les parties prenantes concernées, dans les cas où des spécifications relatives aux domaines prioritaires n’ont pas été adoptées par la Commission;

4° un cinquième alinéa est inséré portant sur la coopération avec les États membres, dans les cas où des spécifications ont été adoptées par la Commission.

Art. 7

Cet article vise à modifier le premier alinéa de l’article 5 de la loi-cadre STI en précisant ce qu’il faut

er onder “prioritaire gebieden” moet worden verstaan, teneinde te voorzien in de omzetting van artikel 1, lid 2, van Richtlijn (EU) 2023/2661.

Art. 8

1° Dit artikel beoogt de wijziging van het tweede lid van artikel 6 van de ITS-kaderwet door te voorzien in de opheffing van de woorden “de verplichtingen van België in het kader van de Europese Unie en van andere intergouvernementele organisaties waarvan België lid is”, om gevolg te geven aan het advies nr. 52.783/4 van de Raad van State van 3 maart 2013, waarin deze woorden “overbodig” worden geacht.

2° De vierde alinea van hetzelfde artikel 6 werd vervolgens aangepast om de verwijzing naar de wet van 10 april 1990 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid te vervangen door een verwijzing naar de wet van 2 oktober 2017 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid. De tekst werd ook vervolledigd opdat heel duidelijk zou zijn dat de bepalingen van de wet van 2 oktober 2017 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid en haar uitvoeringsbesluiten enkel betrekking hebben op particuliere eCalls.

Art. 9

Dit artikel beoogt de invoeging van een nieuw Hoofdstuk 4/1 in de ITS-kaderwet, getiteld “Beschikbaarheid van gegevens en invoering van ITS-diensten”, aangevuld met een artikel 6/1 om te voorzien in de omzetting van artikel 1, 7), van de onderhavige richtlijn.

De gegevenstypes en de ITS-diensten die op het NAP moeten worden gemeld, zoals bedoeld in artikel 6/1, zullen gepreciseerd worden in een toekomstig koninklijk besluit, waarin de vereiste termijnen en geografische dekking worden gepreciseerd. Wat de bevoegdheden van de Federale Staat betreft, moet worden verwezen naar punt 4 van bijlage 3 bij de onderhavige richtlijn met betrekking tot de “statische multimodale verkeersgegevens voor Uniebrede multimodale reisinformatiediensten (als bedoeld in bijlage I, prioritair gebied I, punten 1.1 en 1.3)”.

Art. 10

Dit artikel beoogt de vervanging van het opschrift van hoofdstuk 5 van de ITS-kaderwet door de woorden “Regels betreffende gegevensbescherming en privacy”, aangevuld met een nieuw artikel 7, om te voldoen aan artikel 1, 11), van Richtlijn (EU) 2023/2661.

entendre par “domaines prioritaires”, afin de transposer l’article premier, 2, de la directive (UE) 2023/2661.

Art. 8

1° Le deuxième alinéa de l’article 6 de la loi-cadre STI est modifié en abrogeant les mots relatifs au “respect des obligations de la Belgique dans le cadre de l’Union européenne et des autres organisations intergouvernementales dont la Belgique est membre”, et ce, afin de suivre l’avis n° 52.783/4 formulé par le Conseil d’État en date du 3 mars 2013, les jugeant “inutiles”.

2° Le quatrième alinéa du même article 6 a ensuite été adapté afin de remplacer la référence à la loi du 10 avril 1990 réglementant la sécurité privée et particulière par une référence à la loi du 2 octobre 2017 réglementant la sécurité privée et particulière. Le texte a également été complété afin qu’il soit bien clair que les dispositions de la loi du 2 octobre 2017 réglementant la sécurité privée et particulière et ses arrêtés d’exécution ne concernent que les eCalls privés.

Art. 9

Cet article vise à insérer un nouveau Chapitre 4/1 dans la loi-cadre STI intitulé “Disponibilité des données et déploiement des services STI”, complété par un article 6/1 afin de transposer l’article premier, 7, de la présente directive.

Les types de données et de services STI à enregistrer sur le NAP, visés à l’article 6/1, seront précisés dans un futur arrêté royal, en précisant les délais et couvertures géographiques requis. Relevons que concernant les compétences de l’État fédéral, il revient ici de se référer au point 4 de l’annexe 3 de la présente directive portant sur “les données statiques relatives à la circulation multimodale pour les services d’informations sur les déplacements multimodaux mis à disposition dans l’ensemble de l’Union (visés à l’annexe I, domaine prioritaire I, paragraphes 1.1 et 1.3)”.

Art. 10

Cet article vise à remplacer l’intitulé du Chapitre 5 de la loi-cadre STI par les mots “Règles relatives à la protection des données et à la vie privée”, complété par un nouvel article 7, afin de se conformer à l’article premier, 11), de la directive (UE) 2023/2661.

Art. 11

Dit artikel beoogt de vervanging van artikel 7 van de ITS-kaderwet. Het zet de algemene principes uiteen tot regeling van de verwerking van persoonsgegevens (zoals bepaald in de Verordening (EU) 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad van 27 april 2016 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens ("AVG") en in de wet van 30 juli 2018 betreffende de bescherming van natuurlijke personen met betrekking tot de verwerking van persoonsgegevens) zoals van toepassing voor de voorliggende wet.

De eerste paragraaf bepaalt de doeleinden van de verwerking van persoonsgegevens die hier wordt bedoeld, namelijk: het waarborgen van de verkeersveiligheid of -beveiliging en een verbeterd verkeers-, mobiliteits- of incidentenbeheer.

Paragrafen 2 en 3 beogen respectievelijk de situaties waarin de anonimisering van de persoonsgegevens technisch mogelijk is en waar dat niet het geval is (en in dat laatste, zal pseudonimisering nuttig zijn indien dat wel mogelijk is).

Art. 12

Dit artikel beoogt de vervanging van het eerste lid van artikel 8 van de ITS-kaderwet met betrekking van het Boek 6, Hoofdstuk 7, Afdeling 1, van het Burgerlijk Wetboek, betreffende de aansprakelijkheid voor gebrekkige producten, behorend tot de bevoegdheid van de FOD Justitie.

Art. 13

Dit artikel beoogt om Hoofdstuk 8 van de oude ITS-kaderwet te schrappen (dat de artikelen 12 en 13 bevat) betreffende de wijzigingen aangebracht door de wet van 10 april 1990, een wet die vandaag is opgeheven.

Art. 14

Dit artikel beoogt om Hoofdstuk 9 van dezelfde wet als volgt te wijzigen:

1° artikel 14 wordt opgeheven;

2° artikel 16 wordt vervangen om te vermelden dat de bepalingen zoals gewijzigd door deze wet, in werking

Art. 11

Cet article vise à remplacer l'article 7 de la loi-cadre STI. Il énonce les principes généraux régissant le traitement des données à caractère personnel (telles que définies dans le règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données ("RGPD") et dans la loi du 30 juillet 2018 relative à la protection des personnes physiques à l'égard des traitements de données à caractère personnel) dans le cadre de la présente loi.

Le premier paragraphe définit les finalités du traitement des données à caractère personnel visé ici, à savoir: assurer la sécurité ou la sûreté routière et améliorer la gestion de la circulation, de la mobilité ou des incidents.

Les paragraphes 2 et 3 visent respectivement les situations où l'anonymisation des données à caractère personnel est techniquement possible ou ne l'est pas (dans ce cas, la pseudonymisation sera utilisée si elle est possible).

Art. 12

Cet article vise à remplacer le premier alinéa de l'article 8 de la loi-cadre STI portant sur le Livre 6, Chapitre 7, Section 1^{re}, du Code civil relatif à la responsabilité du fait des produits défectueux, relevant de la compétence du SPF Justice.

Art. 13

Cet article vise à supprimer le Chapitre 8 de l'ancienne loi-cadre STI (comportant les articles 12 et 13) portant sur les modifications apportées à la loi du 10 avril 1990, loi aujourd'hui abrogée.

Art. 14

Cet article vise à modifier le Chapitre 9 de la même loi comme suit:

1° l'article 14 est abrogé;

2° l'article 16 est remplacé afin de mentionner que les dispositions telles que modifiées par la présente loi,

treden op de dag van zijn publicatie in het *Belgisch Staatsblad*.

HOOFDSTUK 3

Wijziging van de wet van 2 oktober 2017 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid

Art. 15

De wet tot regeling van de private en bijzondere veiligheid definieert momenteel de term “eCall” door te verwijzen naar artikel 3 van de ITS-kaderwet, zonder te preciseren of het punt 21 dan wel punt 22 betreft. Welnu, de wet tot regeling van de private en bijzondere veiligheid en haar uitvoeringsbesluiten betreffen enkel de particuliere eCalls (oproepen behandeld door een particuliere ITS-dienstaanbieder, zoals beoogd in het artikel 3, 22°, van de ITS-kaderwet) en niet de publieke eCalls die bestemd zijn voor de 112 (eCalls in de zin van artikel 3, 21°, van de ITS-kaderwet). Het is dus gepast om in artikel 2 enkel de particuliere eCalls te definiëren en dat te doen via een verwijzing naar artikel 3, 22°, van de ITS-kaderwet.

Art. 16

Zoals aangeduid in de toelichting bij artikel 10 en in overeenstemming met de bepalingen van de ITS-wet, zijn de oproepen behandeld door een bewakingsonderneming die activiteiten uitoefent van beheer van een alarmcentrale voor particuliere eCalls. Het behoeft om dat te preciseren in artikel 158 van de wet tot regeling van de private en bijzondere veiligheid.

De minister van Economie,

David Clarinval

De minister van Justitie,

Annelies Verlinden

De minister van Binnenlandse Zaken,

Bernard Quintin

entrent en vigueur le jour de sa publication au *Moniteur belge*.

CHAPITRE 3

Modification de la loi du 2 octobre 2017 réglementant la sécurité privée et particulière

Art. 15

La loi réglementant la sécurité privée et particulière définit actuellement le terme “eCall” en renvoyant à l’article 3 de la loi-cadre STI, sans préciser s’il s’agit du point 21 ou 22. Or, la loi réglementant la sécurité privée et particulière et ses arrêtés d’exécution ne concernent que les eCalls privés (appels traités par un prestataire privé de services STI, tels que visés à l’article 3, 22°, de la loi-cadre STI) et non les eCalls publics adressés au 112 (eCalls au sens de l’article 3, 21°, de la loi-cadre STI). Il convient donc de ne définir à l’article 2 que les eCalls privés et de renvoyer pour ce faire à l’article 3, 22°, de la loi-cadre STI.

Art. 16

Comme indiqué sous le commentaire de l’article 10 et conformément aux dispositions de la loi-cadre STI, les appels traités par une entreprise de gardiennage exerçant des activités de gestion d’une centrale d’alarme sont des eCalls privés. Il convient de le préciser à l’article 158 de la loi réglementant la sécurité privée et particulière.

Le ministre de l’Économie,

David Clarinval

La ministre de la Justice,

Annelies Verlinden

Le ministre de l’Intérieur,

Bernard Quintin

De minister van Mobiliteit,

Jean-Luc Crucke

*De minister van Modernisering van de overheid,
belast met Digitalisering,*

Vanessa Matz

Le ministre de la Mobilité,

Jean-Luc Crucke

*La ministre de l'Action et de la Modernisation
publiques, chargée du Numérique,*

Vanessa Matz

VOORONTWERP VAN WET

onderworpen aan het advies van de Raad van State

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

Hoofdstuk 1 - Algemene bepalingen

Artikel 1. Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 74 van de Grondwet.

Art. 2. Deze wet voorziet in de gedeeltelijke omzetting van Richtlijn (EU) 2023/2661 van het Europees Parlement en de Raad van 22 november 2023 tot wijziging van Richtlijn 2010/40/EU van het Europees Parlement en de Raad van 7 juli 2010 betreffende het kader voor het invoeren van intelligente vervoerssystemen op het gebied van wegvervoer en voor interfaces met andere vervoerswijzen.

Hoofdstuk 2 - Wijziging van de wet van 17 augustus 2013 tot creatie van het kader voor het invoeren van intelligente vervoerssystemen en tot wijziging van de wet van 10 april 1990 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid (geciteerd als "ITS-kaderwet")

Art. 3. In het opschrift van de wet van 17 augustus 2013 tot creatie van het kader voor het invoeren van intelligente vervoerssystemen en tot wijziging van de wet van 10 april 1990 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid worden de woorden "en tot wijziging van de wet van 10 april 1990 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid" opgeheven.

Art. 4. In artikel 2 van dezelfde wet worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° het eerste lid wordt vervangen als volgt:

"Deze wet voorziet in de gedeeltelijke omzetting van Richtlijn (EU) 2023/2661 van het Europees Parlement en de Raad van 22 november 2023 tot wijziging van Richtlijn 2010/40/EU van het Europees Parlement en de Raad van 7 juli 2010 betreffende het kader voor het invoeren van intelligente vervoerssystemen op het gebied van wegvervoer en voor interfaces met andere vervoerswijzen.;"

2° er wordt een derde lid ingevoegd, luidende:

"Deze wet voorziet tevens in zijn artikel 6/1 de beschikbaarheid van gegevens en de invoering van ITS-diensten op de in artikel 5 vastgelegde prioritaire gebieden.;"

Art. 5. In artikel 3 van dezelfde wet worden de volgende wijzigingen aangebracht:

AVANT-PROJET DE LOI

soumis à l'avis du Conseil d'État

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

Chapitre 1^{er} - Dispositions générales

Article 1^{er}. La présente loi règle une matière visée à l'article 74 de la Constitution.

Art. 2. La présente loi transpose partiellement la Directive (UE) 2023/2661 du Parlement européen et du Conseil du 22 novembre 2023 modifiant la Directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil du 7 juillet 2010 concernant le cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport.

Chapitre 2 - Modification de la loi du 17 août 2013 portant création du cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents et modifiant la loi du 10 avril 1990 réglementant la sécurité privée et particulière (dénommée "loi-cadre STI")

Art. 3. Dans l'intitulé de la loi du 17 août 2013 portant création du cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents et modifiant la loi du 10 avril 1990 réglementant la sécurité privée et particulière, les mots "et modifiant la loi du 10 avril 1990 réglementant la sécurité privée et particulière" sont abrogés.

Art. 4. Dans l'article 2 de la même loi, les modifications suivantes sont apportées:

1° l'alinéa 1^{er} est remplacé par ce qui suit:

"La présente loi transpose partiellement la Directive (UE) 2023/2661 du Parlement européen et du Conseil du 22 novembre 2023 modifiant la Directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil du 7 juillet 2010 concernant le cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport.;"

2° il est inséré un alinéa 3, rédigé comme suit:

"Cette loi prévoit également en son article 6/1 la disponibilité des données et le déploiement de services STI dans les domaines prioritaires fixés à l'article 5.;"

Art. 5. Dans l'article 3 de la même loi, les modifications suivantes sont apportées:

1° punt 2 wordt vervangen als volgt:

“2. “interoperabiliteit”: het vermogen van systemen en van de daaraan ten grondslag liggende bedrijfsprocessen om onderling gegevens uit te wisselen en informatie en kennis te delen en aldus de continuïteit van ITS-diensten mogelijk te maken;”;

2° punt 4 wordt vervangen als volgt:

“4. “ITS-dienst”: het verschaffen van een ITS-toepassing door middel van een duidelijk omlijnd organisatorisch en operationeel kader met als doel bij te dragen tot de veiligheid van de gebruikers, de efficiëntie, de duurzame mobiliteit of het comfort, of vervoers- en reisdiensten te faciliteren of te ondersteunen;”;

3° punt 14 wordt vervangen als volgt:

“14. “weggegevens”: gegevens over kenmerken van de weginfrastructuur, waaronder vaste verkeersborden en hun voorgeschreven veiligheidsattributen, alsmede over de laadinfrastructuur en de infrastructuur voor tanken met alternatieve brandstoffen;”;

4° punt 18 wordt vervangen als volgt:

“18. “norm”: norm in de zin van artikel 2, punt 1), van Verordening (EU) nr. 1025/2012 van het Europees Parlement en de Raad van 25 oktober 2012 betreffende Europese normalisatie;”;

5° er wordt een punt 19/1 ingevoegd, luidende:

“19/1. “noodcommunicatie”: communicatie door middel van interpersoonlijke communicatiediensten tussen een eindgebruiker en een hierna gedefinieerd “PSAP” met het doel noodhulp te ontvangen van hulpdiensten, als bedoeld in artikel 2, 60°, van de wet van 13 juni 2005 betreffende de elektronische communicatie;”;

6° punt 20 wordt vervangen als volgt:

“20. “centrale voor het beheer van noodoproepen” of “PSAP” (“*public safety answering point*”): de fysieke locatie waar noodcommunicatie initieel wordt ontvangen onder de verantwoordelijkheid van een openbare instantie of een erkende private organisatie, als bedoeld in artikel 2, 61°, van de wet van 13 juni 2005 betreffende de elektronische communicatie;”;

7° er wordt een punt 20/1 ingevoegd, luidende:

“20/1. “werkingsgebied van een PSAP”: geografisch gebied waarvoor een PSAP alle noodcommunicatie naar de nooddienst beheert, als bedoeld in artikel 2, 62°, van de wet van 13 juni 2005 betreffende de elektronische communicatie;”;

8° er wordt een punt 20/2 ingevoegd, luidende:

1° le point 2 est remplacé par ce qui suit:

“2. “interopérabilité”: la capacité des systèmes et des processus industriels qui les sous-tendent à échanger des données et à partager des informations et des connaissances, permettant la continuité des services STI;”;

2° le point 4 est remplacé par ce qui suit:

“4. “service STI”: la mise en place d’une application STI dans un cadre organisationnel et opérationnel clairement défini en vue d’améliorer la sécurité de l’utilisateur, l’efficacité, la mobilité durable ou le confort, ou de faciliter ou de soutenir les opérations de transport et de voyage;”;

3° le point 14 est remplacé par ce qui suit:

“14. “données routières”: les données relatives aux caractéristiques de l’infrastructure routière, y compris les panneaux de signalisation fixes et leurs attributs réglementaires liés à la sécurité, ainsi que l’infrastructure de recharge et de ravitaillement en carburants alternatifs;”;

4° le point 18 est remplacé par ce qui suit:

“18. “norme”: une norme au sens de l’article 2, point 1), du règlement (UE) n° 1025/2012 du Parlement européen et du Conseil du 25 octobre 2012 relatif à la normalisation européenne;”;

5° il est inséré un point 19/1, rédigé comme suit:

“19/1. “communication d’urgence”: une communication effectuée au moyen de services de communications interpersonnelles, entre un utilisateur final et un “PSAP” défini ci-après, dont le but est de recevoir de l’aide d’urgence de la part de services d’urgence, telle que visée à l’article 2, 60°, de la loi du 13 juin 2005 relative aux communications électroniques;”;

6° le point 20 est remplacé par ce qui suit:

“20. “centre de gestion des appels d’urgence” ou “PSAP” (“*public safety answering point*”): un lieu physique où est réceptionnée initialement une communication d’urgence sous la responsabilité d’une autorité publique ou d’un organisme privé reconnu, tel que visé à l’article 2, 61°, de la loi du 13 juin 2005 relative aux communications électroniques;”;

7° il est inséré un point 20/1, rédigé comme suit:

“20/1. “zone d’activité d’un PSAP”: zone géographique pour laquelle un PSAP gère toutes les communications d’urgence vers le service d’urgence, tel que visé à l’article 2, 62°, de la loi du 13 juin 2005 relative aux communications électroniques;”;

8° il est inséré un point 20/2, rédigé comme suit:

“20/2. “meest geschikte PSAP”: een PSAP die door de bevoegde instanties is opgericht om noodcommunicatie uit een bepaald gebied of van een bepaald type te behandelen, als bedoeld in artikel 2, 62°/1, van de wet van 13 juni 2005 betreffende de elektronische communicatie;”;

9° er wordt een punt 20/3 ingevoegd, luidende:

“20/3. “SAP eCall”: de meest geschikte PSAP die vooraf door de autoriteiten is aangewezen om eCalls te ontvangen en te behandelen, zoals bedoeld in artikel 2, d), van de Gedelegeerde Verordening (EU) nr. 305/2013;”;

10° punt 21 wordt vervangen als volgt:

“21. “eCall” (zoals benoemd in de richtlijn 2010/40/EU: “voorziening in de gehele Unie van een interoperabele noodoproepdienst (eCall))”: een noodoproep vanuit een voertuig naar het nummer 112, die ofwel automatisch door activering van sensoren in het voertuig, ofwel handmatig tot stand wordt gebracht en waardoor met gebruikmaking van openbare netwerken voor draadloze mobiele communicatie een gestandaardiseerde minimumreeks van gegevens wordt doorgezonden en een audiokanaal tussen het voertuig en de PSAP eCall tot stand wordt gebracht, ook “publieke eCall” genoemd, zoals bedoeld in artikel 2, h), van de Gedelegeerde Verordening (EU) nr. 305/2013;”;

11° punt 22 wordt vervangen als volgt:

“22. “particuliere eCall” of “TPS eCall” (*third party services supported eCall*): een noodoproep vanuit een voertuig naar het nummer van een particuliere ITS-dienstaanbieder, die automatisch door activering van sensoren in het voertuig of manueel tot stand wordt gebracht, en waardoor met gebruikmaking van openbare netwerken voor draadloze mobiele communicatie een gestandaardiseerde minimumreeks van gegevens wordt doorgezonden en een audioverbinding tussen het voertuig en de alarmcentrale van de particuliere dienaar aanbieder die de particuliere eCall verwerkt, tot stand wordt gebracht, bedoeld in artikel 3,10), van de Gedelegeerde Verordening (EU) nr. 2015/758;”;

12° punt 25 wordt vervangen als volgt:

“25. “minimumreeks van gegevens” of “MSD” (*minimum set of data*): de bij een “eCall” door het voertuig doorgezonden contextuele informatie zoals gedefinieerd in norm “EN 15722”, bedoeld in artikel 2, j), van de Gedelegeerde Verordening (EU) nr. 305/2013;”;

13° punt 26 wordt vervangen als volgt:

“26. “exploitant van mobiel-elektronisch communicatienetwerk” of “MNO” (“mobile network operator”): een operator die mobiele elektronische-communicatiediensten aanbiedt en die beschikt over een eigen radiotoegangsnetwerk, alsook over alle nuttige elementen voor de exploitatie van het netwerk, als bedoeld in artikel 2, 89°, van de wet van 13 juni 2005 betreffende de elektronische communicatie;”;

“20/2. “PSAP le plus approprié”: un PSAP établi par les autorités compétentes pour prendre en charge les communications d’urgence provenant d’une certaine zone ou les communications d’urgence d’un certain type, tel que visé à l’article 2, 62°/1, de la loi du 13 juin 2005 relative aux communications électroniques;”;

9° il est inséré un point 20/3, rédigé comme suit:

“20/3. “PSAP eCall”: le PSAP le plus approprié, préalablement désigné par les autorités compétentes pour recevoir et traiter les appels eCall, tel que visé à l’article 2, d), du règlement délégué (UE) n° 305/2013;”;

10° le point 21 est remplacé par ce qui suit:

“21. “eCall” (dénommé dans la directive 2010/40/UE: “service d’appel d’urgence (eCall) interopérable dans toute l’Union”): un appel d’urgence vers le numéro 112 depuis un véhicule, effectué soit automatiquement par l’activation de capteurs embarqués, soit manuellement, qui achemine un ensemble minimal de données standardisé et établit une communication audio entre le véhicule et le PSAP eCall par les réseaux publics de communication mobile sans fil, aussi appelé “eCall public”, tel que visé à l’article 2, h), du règlement délégué (UE) n°305/2013;”;

11° le point 22 est remplacé par ce qui suit:

“22. “eCall privé” ou “TPS eCall” (*third party services supported eCall*): un appel d’urgence en provenance d’un véhicule vers le numéro d’un prestataire privé de service STI, effectué soit automatiquement par l’activation de capteurs embarqués dans le véhicule, soit manuellement, qui transmet un ensemble minimal de données standardisé et établit une communication audio entre le véhicule et la centrale d’alarme du prestataire privé qui traite l’eCall privé, grâce à des réseaux publics de communication mobile sans fil, tel que visé à l’article 3,10), du règlement délégué (UE) n°2015/758;”;

12° le point 25 est remplacé par ce qui suit:

“25. “ensemble minimal de données” ou “MSD” (*minimum set of data*): les informations contextuelles qui sont envoyées par le véhicule lors d’un eCall, définies par la norme “EN 15722”, visée à l’article 2, j), du règlement délégué (UE) n° 305/2013;”;

13° le point 26 est remplacé par ce qui suit:

“26. “exploitant de réseau de communication électronique mobile”, ou “MNO” (“mobile network operator”): un opérateur qui offre des services de communications électroniques mobiles et qui dispose d’un réseau d’accès radioélectrique propre, ainsi que de tous les éléments utiles à l’exploitation du réseau, tel que visé à l’article 2, 89°, de la loi du 13 juin 2005 relative aux communications électroniques;”;

14° punt 27 wordt vervangen als volgt:

“27. “alarmcentrale voor “particuliere Calls”: de oproepcentrale van de particuliere ITS-dienstaanbieder die de particuliere eCall verwerkt en die, overeenkomstig artikel 16 van de wet van 2 oktober 2017 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid, hiervoor een vergunning heeft bekomen van de minister van Binnenlandse Zaken;”;

15° artikel 3 wordt aangevuld met de punten 28 tot en met 37, luidende:

“28. “coöperatieve intelligente vervoerssystemen” of “C-ITS”: intelligente vervoerssystemen die ITS-gebruikers in staat stellen om met elkaar te communiceren en samen te werken door de uitwisseling van beveiligde en betrouwbare berichten, zonder dat ze elkaar vooraf kennen en op niet-discriminerende wijze;

29. “C-ITS-dienst”: een ITS-dienst die via C-ITS wordt verleend;

30. “beschikbaarheid van gegevens”: gegevens bestaan in een digitaal, machineleesbaar formaat;

31. “nationaal toegangspunt” of “NAP” (“national access point”): een digitale interface die één toegangspunt tot gegevens vormt via de door publieke of private belanghebbenden geregistreerde metagegevens;

32. “toegankelijkheid van gegevens”: gegevens kunnen in een digitaal machineleesbaar formaat worden opgevraagd en verkregen;

33. “multimodale digitale mobiliteitsdienst”: een dienst die informatie verstrekt over verkeers- en reisgegevens, zoals de locatie van vervoersvoorzieningen, dienstregelingen, de beschikbaarheid van of tarieven voor meer dan één vervoerswijze, eventueel met inbegrip van elementen die het mogelijk maken reserveringen, boekingen of betalingen te verrichten of tickets uit te geven;

34. “onderliggende informatie”: informatie die binnen het toepassingsgebied van deze richtlijn valt en waarvan is vastgesteld dat zij relevant is voor het informeren van weg- en ITS-gebruikers, met name door wegenautoriteiten, indien deze verantwoordelijk zijn voor een dergelijke informatieverstrekking;

35. “hoofdweg”: een door een lidstaat aangewezen weg buiten stedelijke gebieden, die grote steden en/of regio's verbindt en die niet geclassificeerd is als onderdeel van het uitgebreide trans-Europese wegennet of als autosnelweg;

36. “ITS-samenwerkingsakkoord”: het samenwerkingsakkoord van 15 juli 2014 tussen de Belgische Staat, het Vlaams Gewest, het Waals Gewest en het Brussels-Hoofdstedelijk Gewest met betrekking tot Richtlijn 2010/40/EU betreffende het kader voor het invoeren van intelligente vervoerssystemen op het gebied van wegvervoer en van interfaces met andere vervoerswijzen;

14° le point 27 est remplacé par ce qui suit:

“27. “centrale d’alarme pour “eCalls privés””: la centrale d’appels du prestataire privé de services STI qui traite l’eCall privé et qui, conformément à l’article 16 de la loi du 2 octobre 2017 réglementant la sécurité privée et particulière, a obtenu une autorisation à cet effet du ministre de l’Intérieur;”;

15° l’article 3 est complété par les points 28 à 37, rédigés comme suit:

“28. “systèmes de transport intelligents coopératifs” ou “STI-C”: des systèmes de transport intelligents qui permettent aux utilisateurs de STI d’interagir et de coopérer en échangeant des messages sécurisés et fiables, sans se connaître au préalable et de manière non discriminatoire;

29. “service STI-C”: un service STI fourni par l’intermédiaire d’un STI-C;

30. “disponibilité des données”: l’existence de données dans un format numérique lisible par machine;

31. “point d’accès national” ou “NAP” (“national access point”): une interface numérique qui constitue un point d’accès unique aux données via les métadonnées enregistrées par des parties prenantes publiques ou privées;

32. “accessibilité des données”: la possibilité de demander et d’obtenir des données dans un format numérique lisible par machine;

33. “service numérique de mobilité multimodale”: un service fournissant des informations sur les données relatives à la circulation et aux déplacements, telles que la localisation des installations de transport, les horaires, les places disponibles ou les tarifs pour plusieurs modes de transport, qui peut comprendre des fonctionnalités permettant d’effectuer des réservations ou des paiements, ou encore d’émettre des billets;

34. “informations sous-jacentes”: des informations relevant du champ d’application de la présente directive dont il a été déterminé qu’elles sont pertinentes pour informer les usagers de la route et de STI, en particulier par les autorités routières lorsqu’elles sont responsables de telles informations;

35. “route principale”: une route située en dehors des zones urbaines, désignée par un État membre, qui relie les principales villes ou régions, ou les deux, et qui n’est pas considérée comme faisant partie du réseau routier transeuropéen global ou comme une autoroute;

36. “accord de coopération STI”: l’accord de coopération du 15 juillet 2014 entre l’État belge, la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale, relatif à la Directive 2010/40/UE concernant le cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et d’interfaces avec d’autres modes de transport;

37. "ITS-stuurgroep": een instantie voor samenwerking tussen de entiteiten die is opgericht bij artikel 1 van het ITS-samenwerkingsakkoord."

Art. 6. In artikel 4 van dezelfde wet worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° het tweede lid wordt vervangen als volgt:

"Het toepassen van de door de Commissie vastgestelde specificaties alsook het selecteren en invoeren van ITS-toepassingen en -diensten, onverminderd artikel 6/1, is gebaseerd op een evaluatie van de behoeften, waarbij alle belanghebbenden worden betrokken, en overeenkomstig onderstaande beginselen. Deze maatregelen moeten:

a) effectief zijn - een tastbare bijdrage leveren tot het oplossen van de belangrijkste problemen in verband met het wegvervoer in Europa (bijv. het terugdringen van verkeersopstoppingen, het anticiperen op noodsituaties en weersverschijnselen, het verlagen van de uitstoot, het verbeteren van de energie-efficiëntie, het bevorderen van de veiligheid en beveiliging, onder meer van kwetsbare weggebruikers);

b) kosteneffectief zijn - de kosten- batenverhouding met betrekking tot het halen van doelstellingen optimaliseren;

c) proportioneel zijn - waar passend voorzien in verschillende niveaus van haalbare dienstverleningskwaliteit en invoering, met inachtneming van de plaatselijke, regionale, nationale en Europese specifieke kenmerken;

d) de continuïteit van dienstverlening ondersteunen - naadloze dienstverlening in de hele Unie - met name op het trans-Europese wegennet, en waar mogelijk aan de buitengrenzen - garanderen wanneer ITS-diensten worden ingevoerd. De continuïteit van de dienstverlening moet worden gewaarborgd op een niveau dat is aangepast aan de kenmerken van de vervoersnetwerken waarin verschillende landen onderling, en in voorkomend geval regio's onderling, en steden met plattelandsgebieden verbonden zijn;

e) interoperabiliteit bieden - ervoor zorgen dat systeemtoepassingen, -diensten en de onderliggende bedrijfsprocessen onderling gegevens kunnen uitwisselen en informatie en kennis kunnen delen in een gestandaardiseerd formaat, zodat een effectieve ITS-dienstverlening mogelijk is;

f) achterwaartse compatibiliteit ondersteunen - waar gerechtvaardigd ervoor zorgen dat ITS-systemen kunnen werken met reeds bestaande systemen met eenzelfde opzet, zonder dat de ontwikkeling van nieuwe technologieën daardoor wordt belemmerd en met ondersteuning, voor zover nodig, van de complementariteit met of overgang naar nieuwe technologieën;

g) de kenmerken van de bestaande nationale infrastructuur en netwerken in acht nemen - rekening houden met de inherente verschillen in de kenmerken van de vervoersnetwerken, met name wat betreft de omvang van de verkeersvolumes en de

37. "comité de pilotage STI": instance de coopération entre les entités créé à l'article 1^{er} de l'accord de coopération STI."

Art. 6. Dans l'article 4 de la même loi, les modifications suivantes sont apportées:

1° l'alinéa 2 est remplacé par ce qui suit:

"L'application des spécifications adoptées par la Commission ainsi que le choix et le déploiement des applications et services STI, sans préjudice de l'article 6/1, se fondent sur une évaluation des besoins, à laquelle sont associées toutes les parties prenantes concernées, en conformité avec les principes selon lesquels ces mesures doivent:

a) être efficaces - elles apportent une contribution tangible à la résolution des principaux problèmes du transport routier en Europe (tels que la réduction des embouteillages et des émissions polluantes, la gestion des situations d'urgence et des phénomènes météorologiques, l'amélioration de l'efficacité énergétique, le renforcement de la sûreté et de la sécurité, y compris pour les usagers de la route vulnérables);

b) avoir un rapport coût - efficacité satisfaisant - elles optimisent le rapport entre les coûts et les moyens mis en œuvre pour atteindre les objectifs;

c) être proportionnées - elles établissent, le cas échéant, différents niveaux réalisables en termes de qualité et de déploiement des services, en tenant compte des particularités locales, régionales, nationales et européennes;

d) favoriser la continuité des services - elles assurent que les services sont fournis sans interruption dans l'ensemble de l'Union, en particulier sur le réseau transeuropéen et, le cas échéant, à ses frontières extérieures, lorsque les services STI sont déployés. La continuité des services devrait être assurée à un niveau adapté aux caractéristiques des réseaux de transport reliant les pays entre eux et, le cas échéant, les régions entre elles, et les villes avec les zones rurales;

e) réaliser l'interopérabilité - elles garantissent que les systèmes et les processus industriels qui les sous-tendent ont la capacité d'échanger des données et de partager des informations et des connaissances afin de faire en sorte que les services STI soient fournis de manière efficace;

f) respecter la comptabilité ascendante - elles permettent d'assurer, lorsque cela est justifié, que les systèmes STI ont la capacité d'interagir avec les systèmes existants dont ils partagent la finalité, sans entraver le développement de nouvelles technologies et tout en soutenant, le cas échéant, la complémentarité avec les nouvelles technologies ou la transition vers de nouvelles technologies;

g) respecter les particularités des infrastructures et des réseaux nationaux existants - elles tiennent compte des différences inhérentes aux caractéristiques des réseaux de transport, particulièrement en ce qui concerne le volume du

weers- en weggesteldheid, en met de specifieke kenmerken van de infrastructuur;

h) gelijke toegang bevorderen - de toegang tot ITS-toepassingen en -diensten voor kwetsbare weggebruikers niet belemmeren, noch daarbij discrimineren; Voor zover relevant, toegankelijk zijn voor personen met een handicap, overeenkomstig de toegankelijkheidseisen van artikel 121/4 van de wet van 13 juni 2005 betreffende de elektronische communicatie tot omzetting van Richtlijn (EU) 2019/882, indien de ITS-toepassingen en -diensten bedoeld zijn als interface met of om informatie te verstrekken aan ITS-gebruikers met een handicap en het koninklijk besluit van 13 september 2023 tot vaststelling van de voorschriften en nadere bepalingen inzake toegankelijkheid voor personen met een handicap tot elektronische communicatiediensten;

i) maturiteit ondersteunen - na een adequate risicobeoordeling de soliditeit van innoverende ITS-systemen aantonen door middel van een toereikend niveau van technische ontwikkeling en operationele exploitatie;

j) zorgen voor kwaliteit van de tijds- en plaatsbepaling - zorgen voor de verenigbaarheid van ITS-toepassingen en -diensten die gebaseerd zijn op tijds- en plaatsbepaling met minstens de navigatiediensten van Galileo, met inbegrip van *Open Service Navigation Message Authentication* (authenticatie van de navigatieberichten van de open dienst van Galileo) en andere diensten van Galileo zoals de hogeprecisiedienst, als deze dienst beschikbaar wordt, en de systemen van EGNOS (*European Geostationary Navigation Overlay Service* - Europees overlaysysteem voor geostationaire navigatie). In voorkomend geval ervoor zorgen dat ITS-toepassingen en -diensten die berusten op aardobservatiegegevens, gebruikmaken van gegevens, informatie of diensten van Copernicus. Andere gegevens en diensten mogen worden gebruikt ter aanvulling van Copernicusgegevens;

k) intermodaliteit vergemakkelijken - bij de invoering van ITS rekening houden met de coördinatie van verschillende vervoerswijzen, waar dat passend is;

l) samenhang in acht nemen - rekening houden met de bestaande regelgeving, beleidsmaatregelen en activiteiten van de Unie die betrekking hebben op ITS, in het bijzonder wat normalisatie betreft en, voor de specificaties, met het beginsel van technologie-neutraliteit zoals bedoeld in artikel 7, 3°, van de wet van 13 juni 2005 betreffende de elektronische communicatie tot omzetting van Richtlijn (EU) 2018/1972;

m) transparantie en vertrouwen bieden - transparantie bieden, bijvoorbeeld door de transparantie van de klassering, onder meer van milieueffecten, te waarborgen wanneer mobiliteitsoplossingen worden voorgesteld aan klanten.”;

2° er wordt een derde lid ingevoegd, luidende:

“De ITS-stuurgroep zorgt voor de coördinatie en de goede samenwerking tussen de betrokken federale en gewestelijke

trafic, les conditions météorologiques et les spécificités des infrastructures;

h) promouvoir l'égalité d'accès - elles n'opposent pas d'obstacles ou de discriminations en ce qui concerne l'accès des usagers de la route vulnérables aux applications et services STI. Le cas échéant, lorsque les applications et services STI sont destinés à assurer l'interface ou à fournir des informations aux utilisateurs de STI en situation de handicap, ceux-ci sont accessibles aux personnes en situation de handicap conformément aux exigences en matière d'accessibilité énoncées à l'article 121/4 de la loi du 13 juin 2005 relative aux communications électronique transposant la directive (UE) 2019/882 et l'arrêté royal du 13 septembre 2023 fixant les exigences et modalités d'accessibilité des utilisateurs finaux handicapés aux services de communications électroniques;

i) favoriser la maturité - elles font la démonstration, après une évaluation des risques appropriée, de la solidité des STI innovants grâce à un niveau suffisant de développement technique et d'exploitation opérationnelle;

j) apporter la qualité de la datation et du positionnement - elles garantissent la compatibilité des applications et services STI, qui dépendent de la datation et du positionnement, au moins avec les services de navigation fournis par Galileo, y compris le service d'authentification des messages de navigation en libre-service de Galileo et d'autres services Galileo tels que le service de haute précision, lorsque ce dernier sera disponible, et avec les systèmes du système européen de navigation par recouvrement géostationnaire (EGNOS). Le cas échéant, elles veillent à ce que les applications et services STI reposant sur des données d'observation de la Terre utilisent les données, informations ou services Copernicus. D'autres données et services peuvent également être utilisés en plus des données Copernicus;

k) faciliter l'intermodalité - elles prennent en compte la coordination des différents modes de transport, le cas échéant, lors du déploiement des STI;

l) respecter la cohérence - elles tiennent compte de la réglementation, des politiques et des activités qui existent au niveau de l'Union et qui sont pertinentes pour ce qui est des STI, particulièrement dans le domaine de la normalisation et, en ce qui concerne les spécifications, du principe de neutralité technologique tel que visé à l'article 7, 3°, de la loi du 13 juin 2005 relative aux communications électroniques transposant la Directive (UE) 2018/1972;

m) garantissent la transparence et la confiance - elles garantissent la transparence en veillant par exemple à la transparence du classement, y compris concernant les effets sur l'environnement, lorsqu'il s'agit de proposer des options de mobilité aux clients.”;

2° il est inséré un alinéa 3, rédigé comme suit:

“Le comité de pilotage STI assure la coordination et la bonne coopération entre les Administrations fédérales et

administraties op het gebied van mobiliteit en vervoer, onder meer met belanghebbenden zoals gegevensverstrekkers, gegevensgebruikers en ITS-dienstaanbieders.”;

3° er wordt een vierde lid ingevoegd, luidende:

“In voorkomend geval werken de betrokken federale administraties met de andere lidstaten, ook met belanghebbenden, samen met betrekking tot de prioritaire gebieden, voor zover er voor die prioritaire gebieden geen specificaties zijn vastgesteld.”;

4° er wordt een vijfde lid ingevoegd, luidende:

“De betrokken federale administraties werken ook samen met de andere lidstaten, en waar nodig met belanghebbenden, met betrekking tot operationele aspecten van de uitvoering van de door de Commissie vastgestelde specificaties, zoals normen en geharmoniseerde Unieprofielen, gemeenschappelijke definities, gemeenschappelijke metagegevens, gemeenschappelijke kwaliteits-eisen en aspecten die verband houden met de interoperabiliteit van de architectuur van NAP's, gemeenschappelijke voorwaarden voor gegevensuitwisseling, beveiligde toegang en gemeenschappelijke opleidings- en voorlichtingsactiviteiten.

Wat betreft de eisen voor de specificaties die van toepassing zijn op belanghebbenden, werken de federale administraties ook samen met de andere lidstaten met betrekking tot praktijken ter beoordeling van de naleving van die eisen, tot de ontwikkeling van mechanismen voor handhaving van de naleving en tot aangelegenheden in verband met grensoverschrijdende samenwerking.”.

Art. 7. In artikel 5 van dezelfde wet wordt het eerste lid vervangen als volgt:

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

I: ITS-diensten voor informatie en mobiliteit;

II: ITS-diensten voor reizen, vervoer en verkeersbeheer;

III: ITS-diensten voor verkeersveiligheid en -beveiliging;

IV: ITS-diensten voor coöperatieve, geconnecteerde en geautomatiseerde mobiliteit.”.

Art. 8. In artikel 6 van dezelfde wet worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° het tweede lid wordt vervangen als volgt:

“De Koning bepaalt in de context zoals omschreven in het eerste lid voor elk van de in artikel 5, eerste lid, bedoelde prioritaire gebieden, de prioritaire acties.”;

régionales concernées en matière de mobilité et de transports, y compris avec les parties prenantes concernées telles que les fournisseurs de données, les utilisateurs de données et les prestataires de services STI.”;

3° il est inséré un alinéa 4, rédigé comme suit:

“Le cas échéant, les Administrations fédérales concernées coopèrent avec les autres États membres, y compris avec les parties prenantes concernées, dans les domaines prioritaires dans la mesure où aucune spécification n'a été adoptée en ce qui concerne ces domaines prioritaires.”;

4° il est inséré un alinéa 5, rédigé comme suit:

“Les Administrations fédérales concernées coopèrent également avec les autres pays membres et si nécessaire, avec les parties prenantes concernées, sur les aspects opérationnels de la mise en œuvre des spécifications adoptées par la Commission, tels que les normes et les profils harmonisés au niveau de l'Union, les définitions communes, les métadonnées communes, les exigences de qualité et aspects qualitatifs communs liés à l'interopérabilité des architectures des NAP, les conditions communes d'échange de données, l'accès sécurisé et les activités communes de formation et de communication.

En ce qui concerne les exigences relatives aux spécifications applicables aux parties prenantes, les Administrations fédérales concernées coopèrent également avec les autres États membres au sujet des pratiques permettant d'évaluer le respect de ces exigences, de l'élaboration de mécanismes de contrôle de ce respect et des questions relatives à la coopération transfrontière.”.

Art. 7. Dans l'article 5 de la même loi, l'alinéa 1^{er} est remplacé comme suit:

“Pour l'application de la présente loi, les éléments suivants constituent des domaines prioritaires pour l'élaboration et l'utilisation de spécifications et de normes:

I: services STI d'informations et de mobilité;

II: services STI de gestion des déplacements, des transports et de la circulation;

III: services STI liés à la sûreté et à la sécurité routières;

IV: services STI de mobilité coopérative, connectée et automatisée.”.

Art. 8. Dans l'article 6 de la même loi, les modifications suivantes sont apportées:

1° l'alinéa 2 est remplacé comme suit:

“Dans le contexte tel que décrit au premier alinéa, le Roi fixe pour chacun des domaines prioritaires visé à l'article 5, premier alinéa, les actions prioritaires.”;

2° in het vierde lid worden de woorden “de wet van 10 april 1990 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid” vervangen door de woorden “de wet van 2 oktober 2017 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid voor wat betreft de particuliere eCalls”.

Art. 9. In dezelfde wet wordt er een hoofdstuk 4/1 met artikel 6/1 ingevoegd, luidende:

“Hoofdstuk 4/1. - Beschikbaarheid van gegevens en invoering van ITS-diensten

Art. 6/1. Het NAP organiseert de toegang tot en het hergebruik van vervoersgerelateerde gegevens om de verlening van interoperabele ITS-reis- en verkeersdiensten aan eindgebruikers te ondersteunen.

De Koning bepaalt de gegevenstypen en de in het eerste lid bedoelde ITS-diensten, alsook de termijnen en de vereiste geografische dekking.”

Art. 10. Het opschrift van hoofdstuk 5 van dezelfde wet wordt vervangen als volgt:

“Hoofdstuk 5. - Regels betreffende gegevensbescherming en privacy”.

Art. 11. Artikel 7 van dezelfde wet wordt vervangen als volgt:

“§ 1. Gegevens die persoonsgegevens zijn in de zin van artikel 4, 1), van de verordening (EU) 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad van 27 april 2016 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens en van artikel 26, 1°, van de wet 30 juli 2018 betreffende de bescherming van natuurlijke personen met betrekking tot de verwerking van persoonsgegevens, worden overeenkomstig deze wet slechts verwerkt voor zover die verwerking noodzakelijk is voor de goede werking van ITS-toepassingen, -diensten en -acties, met het oog op het waarborgen van de verkeersveiligheid of -beveiliging en een verbeterd verkeers-, mobiliteits- of incidentenbeheer.

§ 2. Indien anonimisering technisch haalbaar is en de doeleinden van de gegevensverwerking kunnen worden bereikt met geanonimiseerde gegevens, worden geanonimiseerde gegevens gebruikt.

§ 3. Indien anonimisering technisch niet haalbaar is, of de doeleinden van de gegevensverwerking niet kunnen worden bereikt met geanonimiseerde gegevens, worden de gegevens gepseudonimiseerd, mits die pseudonimisering technisch haalbaar is en de doeleinden van de gegevensverwerking kunnen worden bereikt met behulp van gepseudonimiseerde gegevens.”

§ 4. Aan iedere invoering of gebruik van (C-)ITS welke een verwerking van persoonsgegevens vereist, moet steeds een gegevensbeschermings-effectbeoordeling voorafgaan,

2° à l’alinéa 4, les mots “la loi du 10 avril 1990 réglementant la sécurité privée et particulière” sont remplacés par les mots “la loi du 2 octobre 2017 réglementant la sécurité privée et particulière pour ce qui concerne les eCalls privés”.

Art. 9. Dans la même loi, il est inséré un chapitre 4/1 comportant l’article 6/1, rédigé comme suit:

“Chapitre 4/1. - Disponibilité des données et déploiement des services STI

Art. 6/1. Le NAP organise l’accès aux données relatives aux transports et la réutilisation de celles-ci aux fins de la fourniture aux utilisateurs finals, de services STI interopérables d’informations sur les déplacements et la circulation.

Le Roi fixe les types de données et de services STI visés au premier alinéa, ainsi que les délais et couvertures géographiques requis.”

Art. 10. L’intitulé du chapitre 5 de la même loi, est remplacé par ce qui suit:

“Chapitre 5. - Règles relatives à la protection des données et à la vie privée”.

Art. 11. L’article 7 de la même loi est remplacé par ce qui suit:

“§ 1^{er}. Les données à caractère personnel telles que définies à l’article 4, 1), du règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 26 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l’égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données et à l’article 26, 1, de la loi du 30 juillet 2018 relative à la protection des personnes physiques à l’égard de traitements de données à caractère personnel, ne sont traitées, conformément à la présente loi, que dans la mesure où leur traitement est nécessaire pour le bon fonctionnement des applications, service et actions STI, en vue d’assurer la sécurité ou la sûreté routière et d’améliorer la gestion de la circulation, de la mobilité ou des incidents.

§ 2. Lorsque l’anonymisation est techniquement possible et que les finalités du traitement des données peuvent être atteintes au moyen de données anonymisées, des données anonymisées sont utilisées.

§ 3. Lorsque l’anonymisation n’est techniquement pas possible, ou que les finalités du traitement des données ne peuvent pas être atteintes au moyen de données anonymisées, les données sont pseudonymisées, pour autant que la pseudonymisation soit techniquement possible et que les finalités du traitement des données puissent être atteintes au moyen de données pseudonymisées.”

§ 4. Tout développement ou utilisation de STI(-C), nécessitant le traitement de données à caractère personnel, doit être précédé d’une analyse d’impact relative à la protection

in overeenstemming met artikel 35 van verordening (EU) 2016/679 en met artikel 58 van de hierboven vermelde wet van 30 juli 2018.

Art. 12. Artikel 8, eerste lid, van dezelfde wet wordt vervangen als volgt:”

“De artikelen 6.41 tot en met 6.55 van het Burgerlijk Wetboek betreffende de aansprakelijkheid voor gebrekkige producten zijn van toepassing op alle aspecten inzake de aansprakelijkheid ingevolge de invoering en het gebruik van ITS-toepassingen en -diensten.”

Art. 13. Hoofdstuk 8 van dezelfde wet, dat de artikels 12 en 13 bevat, wordt.

Hoofdstuk 3 - Wijziging van de wet van 2 oktober 2017 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid

Art. 14. In artikel 2 van de wet van 2 oktober 2017 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid, wordt punt 30° vervangen als volgt:

“30° particuliere eCall: een oproep als bedoeld in artikel 3, 22°, van de ITS-kaderwet.”

Art. 15. In artikel 158 van dezelfde wet, wordt het woord “eCalls” vervangen door de woorden “particuliere eCalls”.

des données, conformément à l'article 35 du règlement (UE) 2016/679 et à l'article 58 de la loi du 30 juillet 2018 précitée.

Art. 12. L'article 8, alinéa 1^{er}, de la même loi, est remplacé par ce qui suit:

“Les articles 6.41 à 6.55 du Code civil relatifs à la responsabilité du fait des produits défectueux sont d'application pour tous les aspects relatifs à la responsabilité dans le cadre du déploiement et de l'utilisation d'applications et de services STI.”

Art. 13. Le chapitre 8 de la même loi, comportant les articles 12 et 13, est abrogé.

Chapitre 3 - Modification de la loi du 2 octobre 2017 réglementant la sécurité privée et particulière

Art. 14. Dans l'article 2 de la loi du 2 octobre 2017 réglementant la sécurité privée et particulière, le point 30° est remplacé par ce qui suit:

“30° eCall privé: un appel tel que visé à l'article 3, 22°, de la loi-cadre STI.”

Art. 15. Dans l'article 158 de la même loi, le mot “eCalls” est remplacé par les mots “eCalls privés”.

Regelgevingsimpactanalyse

RiA-AiR

- :: Vul het formulier bij voorkeur online in ria-air.fed.be
- :: Contacteer de helpdesk indien nodig ria-air@premier.fed.be
- :: Raadpleeg de handleiding, de FAQ, enz. www.vereenvoudiging.be

Beschrijvende fiche

Auteur .a.

Bevoegd regeringslid	J-L CRUCKE
Contactpersoon beleidscel (Naam, E-mail, Tel. Nr.)	---
Overheidsdienst	FOD Mobiliteit en Vervoer
Contactpersoon overheidsdienst (Naam, E-mail, Tel. Nr.)	ANNE-SOPHIE VERHAEGEN E-mail : anne-sophie.verhaegen@mobilite.fgov.be Téléphone : +32 2 277 38 98

Ontwerp .b.

Titel van het ontwerp van regelgeving	Wet tot creatie van het kader voor het invoeren van intelligente vervoerssystemen en tot wijziging van de wet van 10 april 1990 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid en tot wijziging van de wet van 2 oktober 2017 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid.
Korte beschrijving van het ontwerp van regelgeving met vermelding van de oorsprong (verdrag, richtlijn, samenwerkingsakkoord, actualiteit, ...), de beoogde doelen van uitvoering.	<p>Dit wetsontwerp zet Richtlijn 2023/2661/EU om, die op 22 november 2023 door het Parlement en de Raad is aangenomen tot wijziging van Richtlijn 2010/40/EU van 7 juli 2010 betreffende het kader voor de invoering van intelligente vervoerssystemen op het gebied van het wegvervoer en interfaces met andere vervoerswijzen, hierna "ITS-richtlijn" genoemd.</p> <p>De Europese richtlijn 2010/40/EU gaf de volgende definitie van intelligente vervoerssystemen (ITS): "geavanceerde toepassingen die tot doel hebben innovatieve diensten te leveren in verband met de verschillende vervoerswijzen en het verkeersbeheer. Ze stellen gebruikers in staat beter geïnformeerd te zijn en veiliger, gecoördineerder en "intelligenter" gebruik te maken van de vervoersnetwerken".</p> <p>Ter herinnering: de wet van 17 augustus 2013 tot instelling van het kader voor de invoering van intelligente vervoerssystemen en tot wijziging van de wet van 10 april 1990 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid, heeft richtlijn 2010/40/EU omgezet, beter bekend als de "ITS-kaderwet". Deze wet heeft ook de Europese regelgeving inzake "eCall" ("emergency call") ten uitvoer gelegd, namelijk: de in de voertuigen ingebouwde noodoproepdienst, zoals bedoeld in artikel 3 van de ITS-richtlijn. Er werd toen verwezen naar de wet van 13 juni 2005 betreffende elektronische communicatie en naar de wet van 10 april 1990 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid (een wet die vandaag is ingetrokken en vervangen is door de wet van 2 oktober 2017 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid). Richtlijn 2023/2661/EU tot wijziging van de bovengenoemde Richtlijn 2010/40/EU actualiseert</p>

RIA formulier - v2 - oct. 2014

het bestaande rechtskader en houdt rekening met technologische ontwikkelingen zoals geconnecteerde en geautomatiseerde mobiliteit, toepassingen voor 'Mobility-as-a-Service' (MaaS) en multimodaal vervoer. Deze nieuwe ITS-richtlijn heeft voornamelijk tot doel de beschikbaarheid van digitale gegevens te versnellen en de interoperabiliteit ervan te verbeteren. Zo zijn de noodzakelijke gegevenscategorieën en de essentiële ITS-diensten die in de hele Unie via "Nationale Toegangspunten" ("National Access Points" of "NAP") beschikbaar moeten worden gesteld, in de bijlagen 3 en 4 opgesomd. Dit wetsontwerp zet dus de Richtlijn 2023/2661/EU om en past ook de artikelen met betrekking tot "eCall" aan in overeenstemming met de nieuwe Europese regelgeving ter zake.

Impactanalyses reeds uitgevoerd Ja Indien ja, gelieve een kopie bij te voegen of de referentie van het document te vermelden: __

Nee

Raadpleging over het ontwerp van regelgeving .c.

Verplichte, facultatieve of informele raadplegingen: Verplichte raadplegingen: advies van de Regeringen van de Gewesten, advies van de Inspecteur van Financiën, akkoord van de Minister van Begroting, akkoord van de Ministerraad, advies van de Raad van State.

Facultatieve raadpleging: FOD Binnenlandse Zaken, FOD Economie, FOD Justitie, BIPT en de Gegevensbeschermingsautoriteit.

Informele raadpleging: werkgroep voor de omzetting van de richtlijn met de Gewesten.

Bronnen gebruikt om de impactanalyse uit te voeren .d.

Statistieken, referentiedocumenten, organisaties en contactpersonen: Richtlijn 2023/2661/EU

Datum van beëindiging van de impactanalyse .e.

Februari 2025

Welke impact heeft het ontwerp van regelgeving op deze 21 thema's?

Een ontwerp van regelgeving zal meestal slechts impact hebben op enkele thema's.

Een niet-exhaustieve lijst van trefwoorden is gegeven om de inschatting van elk thema te vergemakkelijken.



Indien er een **positieve en/of negatieve impact** is, leg deze uit (gebruik indien nodig trefwoorden) en vermeld welke maatregelen worden genomen om de eventuele negatieve effecten te verlichten/te compenseren.

Voor de thema's **3, 10, 11** en **21**, worden meer gedetailleerde vragen gesteld.

Raadpleeg de [handleiding](#) of contacteer de helpdesk ria-air@premier.fed.be indien u vragen heeft.

Kansarmoedebestrijding .1.

Menswaardig minimuminkomen, toegang tot kwaliteitsvolle diensten, schuldenoverlast, risico op armoede of sociale uitsluiting (ook bij minderjarigen), ongeletterdheid, digitale kloof.

Positieve impact

Negatieve impact



Leg uit.

Geen impact

--

Gelijke Kansen en sociale cohesie .2.

Non-discriminatie, gelijke behandeling, toegang tot goederen en diensten, toegang tot informatie, tot onderwijs en tot opleiding, loonkloof, effectiviteit van burgerlijke, politieke en sociale rechten (in het bijzonder voor kwetsbare bevolkingsgroepen, kinderen, ouderen, personen met een handicap en minderheden).

Positieve impact

Negatieve impact



Leg uit.

Geen impact

--

Gelijkheid van vrouwen en mannen .3.

Toegang van vrouwen en mannen tot bestaansmiddelen: inkomen, werk, verantwoordelijkheden, gezondheid/zorg/welzijn, veiligheid, opleiding/kennis/vorming, mobiliteit, tijd, vrije tijd, etc.

Uitoefening door vrouwen en mannen van hun fundamentele rechten: burgerlijke, sociale en politieke rechten.

- Op welke personen heeft het ontwerp (rechtstreeks of onrechtstreeks) een impact en wat is de naar geslacht uitgesplitste samenstelling van deze groep(en) van personen?

Indien geen enkele persoon betrokken is, leg uit waarom.

Dit wetsontwerp, dat gericht is op de ontwikkeling van ITS-diensten en de beschikbaarheid van gegevens over mobiliteit en vervoer, heeft zowel betrekking op de eigenaren van deze gegevens (particuliere ondernemingen en overheidsinstanties) als op de eindgebruikers van deze gegevens (burgers). Het betreft hier dus zowel vrouwen als mannen, maar het heeft als zodanig geen betrekking op de problematiek van de gelijkheid van vrouwen en mannen.



Indien er personen betrokken zijn, beantwoord dan vraag 2.

- Identificeer de eventuele verschillen in de respectieve situatie van vrouwen en mannen binnen de materie waarop het ontwerp van regelgeving betrekking heeft.

Geen verschillen tussen mannen en vrouwen.



Indien er verschillen zijn, beantwoord dan vragen 3 en 4.

- Beperken bepaalde van deze verschillen de toegang tot bestaansmiddelen of de uitoefening van fundamentele rechten van vrouwen of mannen (problematische verschillen)? [J/N] > Leg uit

--

- Identificeer de positieve en negatieve impact van het ontwerp op de gelijkheid van vrouwen en mannen, rekening houdend met de voorgaande antwoorden?

--



Indien er een negatieve impact is, beantwoord dan vraag 5.

5. Welke maatregelen worden genomen om de negatieve impact te verlichten / te compenseren?

--

Gezondheid .4.

Toegang tot kwaliteitsvolle gezondheidszorg, efficiëntie van het zorgaanbod, levensverwachting in goede gezondheid, behandelingen van chronische ziekten (bloedvatenziekten, kankers, diabetes en chronische ademhalingsziekten), gezondheidsdeterminanten (sociaaleconomisch niveau, voeding, verontreiniging), levenskwaliteit.

Positieve impact Negatieve impact Leg uit.

Geen impact

We merken meteen op dat dit wetsontwerp betrekking heeft op "eCall" ("emergency call"), namelijk de noodoproepdienst in voertuigen, die het voor ambulancepersoneel mogelijk maakt om zo snel mogelijk ter plaatse te zijn bij verkeersongevallen.

Overigens benadrukt de Commissie in haar mededeling van 11 december 2019 getiteld "De Europese Groene Deal" de steeds belangrijkere rol van geautomatiseerde en geconnecteerde multimodale mobiliteit, in combinatie met intelligente verkeersbeheersystemen die mogelijk worden gemaakt door digitalisering, alsook de doelstelling om nieuwe duurzame vervoers- en mobiliteitsdiensten te ondersteunen die de mobiliteit kunnen verbeteren, files en vervuiling (en dus met name de voor de gezondheid schadelijke luchtvervuiling) kunnen verminderen, met name in stedelijke gebieden, en die de overgang naar schonere vervoerswijzen kunnen bevorderen, dankzij stimulansen voor modal shift en een beter verkeersbeheer.

Werkgelegenheid .5.

Toegang tot de arbeidsmarkt, kwaliteitsvolle banen, werkloosheid, zwartwerk, arbeids- en ontslagomstandigheden, loopbaan, arbeidstijd, welzijn op het werk, arbeidsongevallen, beroepsziekten, evenwicht privé- en beroepsleven, gepaste verloning, mogelijkheid tot beroepsopleiding, collectieve arbeidsverhoudingen.

Positieve impact Negatieve impact Leg uit.

Geen impact

Digitalisering en innovaties op het gebied van wegtransport creëren werkgelegenheid dankzij de ontwikkeling van nieuwe projecten in de sector.

Consumptie- en productiepatronen .6.

Prijsstabiliteit of -voorzienbaarheid, inlichting en bescherming van de consumenten, doeltreffend gebruik van hulpbronnen, evaluatie en integratie van (sociale- en milieu-) externaliteiten gedurende de hele levenscyclus van de producten en diensten, beheerpatronen van organisaties.

Positieve impact Negatieve impact Leg uit.

Geen impact

Dit project heeft betrekking op multimodale mobiliteit en beoogt onder meer het beschikbaar stellen van informatie over multimodaal reizen in de hele Unie.

Het doel is om deur-tot-deurvervoer in de Europese Unie te vergemakkelijken en (multi)modale overstappen te bevorderen. Door het beschikbaar stellen van informatie over multimodale verplaatsingen wil de Europese Unie de ontwikkeling van multimodale routeplanners stimuleren. Dankzij het gebruik van een applicatie krijgt de gebruiker het beste voorstel voor zijn mobiliteitsvraag (traject van punt A naar punt B).

Economische ontwikkeling .7.

Oprichting van bedrijven, productie van goederen en diensten, arbeidsproductiviteit en productiviteit van hulpbronnen/grondstoffen, competitiviteitsfactoren, toegang tot de markt en tot het beroep, markttransparantie, toegang tot overheidsopdrachten, internationale handels- en financiële relaties, balans import/export, ondergrondse economie, bevoorradingszekerheid van zowel energiebronnen als minerale en organische hulpbronnen.

Positieve impact Negatieve impact Leg uit.

Geen impact

Digitalisering en innovaties op het gebied van wegtransport creëren nieuwe mogelijkheden in bepaalde sectoren, zoals informatie voor reizigers.

Investerings .8.

Investerings in fysiek (machines, voertuigen, infrastructuur), technologisch, intellectueel (software, onderzoek en ontwikkeling) en menselijk kapitaal, nettoinvesteringscijfer in procent van het bbb.

Positieve impact Negatieve impact Leg uit.

Geen impact

Aangezien dit project betrekking heeft op communicatie- en informatietechnologieën, is het duidelijk dat bedrijven die streven naar duurzamere mobiliteit, hierin zullen investeren. _ _

Onderzoek en ontwikkeling .9.

Mogelijkheden betreffende onderzoek en ontwikkeling, innovatie door de invoering en de verspreiding van nieuwe productiemethodes, nieuwe ondernemingspraktijken of nieuwe producten en diensten, onderzoeks- en ontwikkelingsuitgaven.

Positieve impact Negatieve impact Leg uit.

Geen impact

Aangezien dit project gericht is op communicatie- en informatietechnologieën, is het duidelijk dat de onderzoekssector hierbij betrokken is, met name via de technologische ontwikkeling van nieuwe toepassingen.

Kmo's .10.

Impact op de ontwikkeling van de kmo's.

1. Welke ondernemingen zijn rechtstreeks of onrechtstreeks betrokken?

Beschrijf de sector(en), het aantal ondernemingen, het % kmo's (< 50 werknemers), waaronder het % micro-ondernemingen (< 10 werknemers).

Indien geen enkele onderneming betrokken is, leg uit waarom.

Het gaat om de sectoren technologie en mobiliteit. Aangezien het om een sector in volle ontwikkeling gaat, richt het zich op kmo's die recent voor dit doel zijn opgericht.

Indien er kmo's betrokken zijn, beantwoord dan vraag 2.

2. Identificeer de positieve en negatieve impact van het ontwerp op de kmo's.

N.B. De impact op de administratieve lasten moet bij thema 11 gedetailleerd worden.

De verplichting om gegevens te registreren kan voor bepaalde kleine en middelgrote ondernemingen een bijkomende last vormen.

Indien er een negatieve impact is, beantwoord dan vragen 3 tot 5.

3. Is deze impact verhoudingsgewijs zwaarder voor de kmo's dan voor de grote ondernemingen? [J/N] > Leg uit

Neen

4. Staat deze impact in verhouding tot het beoogde doel? [J/N] > Leg uit

Ja

5. Welke maatregelen worden genomen om deze negatieve impact te verlichten / te compenseren?

Voor kleine en middelgrote ondernemingen bestaat de mogelijkheid om de gegevens rechtstreeks beschikbaar te stellen op het Belgische NAP, wat een eenvoudigere taak is.

Administratieve lasten .11.

Verlaging van de formaliteiten en administratieve verplichtingen die direct of indirect verbonden zijn met de uitvoering, de naleving en/of de instandhouding van een recht, een verbod of een verplichting.

Indien burgers (zie thema 3) en/of ondernemingen (zie thema 10) betrokken zijn, beantwoord dan volgende vragen.

1. Identificeer, per betrokken doelgroep, de nodige formaliteiten en verplichtingen voor de toepassing van de regelgeving. Indien er geen enkele formaliteiten of verplichtingen zijn, leg uit waarom.

a. Huidige regelgeving: richtlijn 2010/40/EU en bovengenoemde wet van 17 augustus 2013

b. Ontwerp van regelgeving: Richtlijn 2023/2661/EU en dit wetsontwerp

<p>↓ Indien er formaliteiten en/of verplichtingen zijn in de huidige* regelgeving, beantwoord dan vragen 2a tot 4a.</p>	<p>↓ Indien er formaliteiten en/of verplichtingen zijn in het ontwerp van regelgeving**, beantwoord dan vragen 2b tot 4b.</p>
<p>2. Welke documenten en informatie moet elke betrokken doelgroep verschaffen?</p> <p>a. De gedelegeerde verordening 2017/1926, onlangs gewijzigd door verordening 2024/490 Registratie van bepaalde gegevens met betrekking tot mobiliteit en vervoer</p> <p>b. De bedoelde gedelegeerde verordening is onmiddellijk van toepassing in het Belgische recht.</p>	
<p>3. Hoe worden deze documenten en informatie, per betrokken doelgroep, ingezameld?</p> <p>a. Het Nationaal Geografisch Instituut (NGI) is belast met het verzamelen van deze gegevens op het NAP (Nationaal Toegangspunt) op de website transportdata.be.</p> <p>b. Het NGI is belast met het verzamelen van gegevens op het NAP.</p>	
<p>4. Welke is de periodiciteit van de formaliteiten en verplichtingen, per betrokken doelgroep?</p> <p>a. Een eerste registratie en vervolgens ad-hoc updates</p> <p>b. Een eerste registratie en vervolgens ad-hoc updates.</p>	
<p>5. Welke maatregelen worden genomen om de eventuele negatieve impact te verlichten / te compenseren?</p> <p>Het NGI beschikt over een helpdesk en verschillende communicatiekanalen (nieuwsbrief, sociale netwerken, conferenties en seminars) om eigenaars van gegevens te helpen bij het registreren ervan.</p>	

Energie .12.

Energemix (koolstofarm, hernieuwbaar, fossiel), gebruik van biomassa (hout, biobrandstoffen), energie-efficiëntie, energieverbruik van de industrie, de dienstensector, de transportsector en de huishoudens, bevoorradingszekerheid, toegang tot energiediensten en -goederen.

Positieve impact
 Negatieve impact
 Geen impact

De negatieve impact van transportactiviteiten op het milieu (fossiele brandstoffen) moet worden verminderd door de ontwikkeling van hernieuwbare energiebronnen te stimuleren. De wereld van de ITS kan hier indirect aan bijdragen, aangezien deze bestaat uit apparatuur, diensten en toepassingen die het gebruik van elke vervoerswijze, maar ook de combinatie daarvan, versterken. Ze dragen bij tot een betere multimodaliteit en stimuleren een duurzamere en veiligere mobiliteit. Laten we dus de positieve impact van de "modal shift" ("modale verschuiving") benadrukken, namelijk: overschakelen van een bepaalde vervoerswijze (afstappen van de eigen auto) naar duurzamere vervoerswijzen zoals het openbaar vervoer, de fiets of stappen. Duurzamere mobiliteit betekent dus een lager verbruik van fossiele brandstoffen. Laten we echter ook de negatieve impact van het creëren, gebruiken en opslaan van digitale gegevens niet vergeten.

Mobiliteit .13.

Transportvolume (aantal afgelegde kilometers en aantal voertuigen), aanbod van gemeenschappelijk personenvervoer, aanbod van wegen, sporen en zee- en binnenvaart voor goederenvervoer, verdeling van de vervoerswijzen (modal shift), veiligheid, verkeersdichtheid.

Positieve impact
 Negatieve impact
 Geen impact

De wereld van de ITS kan bijdragen tot een duurzamere mobiliteit, aangezien deze bestaat uit apparatuur, diensten en toepassingen die het gebruik van elke vervoerswijze, maar ook de combinatie daarvan versterken. Ze dragen bij tot een betere multimodaliteit en stimuleren een duurzamere en veiligere mobiliteit. Laten we dus de positieve impact van de "modal shift" ("modale verschuiving") benadrukken, namelijk: overstappen van de ene vervoerswijze (afzien van de eigen auto) naar duurzamere vervoerswijzen zoals het openbaar vervoer, de fiets of stappen.

Voeding .14.

Toegang tot veilige voeding (kwaliteitscontrole), gezonde en voedzame voeding, verspilling, eerlijke handel.		
<input type="checkbox"/> Positieve impact	<input type="checkbox"/> Negatieve impact	<input checked="" type="checkbox"/> Geen impact
<input type="checkbox"/> Leg uit.		
--		

Klimaatverandering .15.

Uitstoot van broeikasgassen, aanpassingsvermogen aan de gevolgen van de klimaatverandering, veerkracht, energie overgang, hernieuwbare energiebronnen, rationeel energiegebruik, energie-efficiëntie, energieprestaties van gebouwen, winnen van koolstof.		
<input checked="" type="checkbox"/> Positieve impact	<input type="checkbox"/> Negatieve impact	<input type="checkbox"/> Geen impact
<input type="checkbox"/> Leg uit.		
Aangezien dit project een duurzamere mobiliteit beoogt, kan de impact alleen maar positief zijn voor het klimaat.		

Natuurlijke hulpbronnen .16.

Efficiënt beheer van de hulpbronnen, recyclage, hergebruik, waterkwaliteit en -consumptie (oppervlakte- en grondwater, zeeën en oceanen), bodemkwaliteit en -gebruik (verontreiniging, organisch stofgehalte, erosie, drooglegging, overstromingen, verdichting, fragmentatie), ontbossing.		
<input checked="" type="checkbox"/> Positieve impact	<input type="checkbox"/> Negatieve impact	<input type="checkbox"/> Geen impact
<input type="checkbox"/> Leg uit.		
Aangezien dit project een duurzamere mobiliteit en dus een lager verbruik van fossiele brandstoffen met zich meebrengt, heeft het een zeker positief effect op de natuurlijke hulpbronnen.		

Buiten- en binnenlucht .17.

Luchtkwaliteit (met inbegrip van de binnenlucht), uitstoot van verontreinigende stoffen (chemische of biologische agentia: methaan, koolwaterstoffen, oplosmiddelen, SOX, NOX, NH3), fijn stof.		
<input checked="" type="checkbox"/> Positieve impact	<input type="checkbox"/> Negatieve impact	<input type="checkbox"/> Geen impact
<input type="checkbox"/> Leg uit.		
Aangezien dit project bijdraagt aan een duurzamere mobiliteit, draagt het ook bij aan de vermindering van de luchtvervuiling.		

Biodiversiteit .18.

Graad van biodiversiteit, stand van de ecosystemen (herstelling, behoud, valorisatie, beschermde zones), verandering en fragmentatie van de habitatten, biotechnologieën, uitvindingsoortrooiën in het domein van de biologie, gebruik van genetische hulpbronnen, diensten die de ecosystemen leveren (water- en luchtzuivering, enz.), gedomesticeerde of gecultiveerde soorten, invasieve uitheemse soorten, bedreigde soorten.		
<input type="checkbox"/> Positieve impact	<input type="checkbox"/> Negatieve impact	<input checked="" type="checkbox"/> Geen impact
<input type="checkbox"/> Leg uit.		
--		

Hinder .19.

Geluids-, geur- of visuele hinder, trillingen, ioniserende, niet-ioniserende en elektromagnetische stralingen, lichtoverlast.		
<input checked="" type="checkbox"/> Positieve impact	<input type="checkbox"/> Negatieve impact	<input type="checkbox"/> Geen impact
<input type="checkbox"/> Leg uit.		
Dit project draagt bij aan een duurzamere mobiliteit en helpt de geluidsoverlast van het verkeer in de openbare ruimte te verminderen.		

Overheid .20.

Democratische werking van de organen voor overleg en beraadslaging, dienstverlening aan gebruikers, klachten, beroep, protestbewegingen, wijze van uitvoering, overheidsinvesteringen.		
--	--	--

RIA formulier - v2 - oct. 2014

Positieve impact
 Negatieve impact
 Leg uit.
 Geen impact

Beleidscoherentie ten gunste van ontwikkeling .21.

Inachtneming van de onbedoelde neveneffecten van de Belgische beleidsmaatregelen op de belangen van de ontwikkelingslanden.

1. Identificeer de eventuele rechtstreekse of onrechtstreekse impact van het ontwerp op de ontwikkelingslanden op het vlak van:

- | | |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> voedselveiligheid | <input type="checkbox"/> inkomens en mobilisering van lokale middelen (taxatie) |
| <input type="checkbox"/> gezondheid en toegang tot geneesmiddelen | <input type="checkbox"/> mobiliteit van personen |
| <input type="checkbox"/> waardig werk | <input type="checkbox"/> leefmilieu en klimaatverandering (mechanismen voor schone ontwikkeling) |
| <input type="checkbox"/> lokale en internationale handel | <input type="checkbox"/> vrede en veiligheid |

Indien er geen enkelen ontwikkelingsland betrokken is, leg uit waarom.

[Het project heeft hier betrekking op mobiliteit in België en Europa en is niet gericht op ontwikkelingslanden.](#)

Indien er een positieve en/of negatieve impact is, beantwoord dan vraag 2.

2. Verduidelijk de impact per regionale groepen of economische categorieën (eventueel landen oplijsten). Zie bijlage

--

Indien er een negatieve impact is, beantwoord dan vraag 3.

3. Welke maatregelen worden genomen om de negatieve impact te verlichten / te compenseren?

--

Analyse d'impact de la réglementation

RiA-AiR

- :: Remplissez de préférence le formulaire en ligne ria-air.fed.be
- :: Contactez le Helpdesk si nécessaire ria-air@premier.fed.be
- :: Consultez le manuel, les FAQ, etc. www.simplification.be

Fiche signalétique

Auteur .a.

Membre du Gouvernement compétent	J-L CRUCKE
Contact cellule stratégique (nom, email, tél.)	---
Administration compétente	SPF Mobilité et Transports
Contact administration (nom, email, tél.)	ANNE-SOPHIE VERHAEGEN anne-sophie.verhaegen@mobilite.fgov.be +32 2 277 38 98

Projet .b.

Titre du projet de réglementation	Avant-projet de loi modifiant la loi du 17 août 2013 portant création du cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents et modifiant la loi du 10 avril 1990 réglementant la sécurité privée et particulière, et modifiant la loi du 2 octobre 2017 réglementant la sécurité privée et particulière.
Description succincte du projet de réglementation en mentionnant l'origine réglementaire (traités, directive, accord de coopération, actualité, ...), les objectifs poursuivis et la mise en œuvre.	<p>Le présent projet de loi transpose la directive 2023/2661/UE datée du 22 novembre 2023 modifiant la directive 2010/40/UE du 7 juillet 2010 concernant le cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport, dénommée communément « directive STI ».</p> <p>La directive européenne 2010/40/UE donne la définition suivante des systèmes de transports intelligents (STI) : « des applications avancées qui visent à fournir des services innovants liés aux différents modes de transport et à la gestion de la circulation. Ils permettent aux utilisateurs d'être mieux informés et de faire un usage plus sûr, plus coordonné et plus "intelligent" des réseaux de transport ».</p> <p>Pour rappel, la loi du 17 août 2013 portant création du cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents et modifiant la loi du 10 avril 1990 réglementant la sécurité privée et particulière a transposé la directive 2010/40/UE, dénommée communément « loi-cadre STI ». Cette loi a également mis en œuvre la réglementation européenne en matière d'« eCall » (« emergency call »), à savoir : le service d'appel d'urgence embarqué, cité à l'article 3 de la directive STI. Des renvois ont alors été mentionnés vers la loi du 13 juin 2005 relative aux communications électroniques et vers la loi du 10 avril 1990 réglementant la sécurité privée et particulière (loi aujourd'hui abrogée et remplacée par la loi du 2 octobre 2017 réglementant la sécurité privée et particulière).</p>

Formulaire AIR - v2 – oct. 2014

La directive 2023/2661/UE modifiant la directive 2010/40/UE précitée met à jour le cadre juridique existant et prend en compte les progrès technologiques tels que la mobilité connectée et automatisée, les applications de mobilité servicielle (MaaS) et l'offre en transport multimodal. Cette nouvelle directive STI vise principalement à accélérer la disponibilité des données numériques et à améliorer leur interopérabilité.

En effet, les types de données nécessaires et les services STI essentiels qui doivent être mis obligatoirement à disposition dans l'ensemble de l'Union via « les Points d'Accès Nationaux » ("National Access Points" ou "NAP") sont énumérés dans les annexes 3 et 4.

Le présent projet de loi transpose donc la directive 2023/2661/UE en adaptant également les articles relatifs à la matière de « l'eCall » conformément à la nouvelle réglementation européenne en la matière.

Analyses d'impact déjà réalisées

 Oui

Si oui, veuillez joindre une copie ou indiquer la référence du document : _ _

 Non**Consultations sur le projet de réglementation .c.**

Consultations obligatoires, facultatives ou informelles :

Consultations obligatoires : Avis de l'Inspecteur des Finances, accord du Ministre du Budget, accord du Conseil des ministres, du Conseil d'État.
Consultations facultatives : SPFs Intérieur, Economie, Justice et IBPT ainsi que l'Autorité de protection des données. Consultation informelle : Groupe de travail avec les Régions sur la transposition de la Directive.

Sources utilisées pour effectuer l'analyse d'impact .d.

Statistiques, documents de référence, organisations et personnes de référence :

Directive 2023/2661/UE

Date de finalisation de l'analyse d'impact .e.

Février 2025

Quel est l'impact du projet de réglementation sur ces 21 thèmes ?



Un projet de réglementation aura généralement des impacts sur un nombre limité de thèmes. Une liste non-exhaustive de mots-clés est présentée pour faciliter l'appréciation de chaque thème. S'il y a des **impacts positifs et / ou négatifs**, **expliquez-les** (sur base des mots-clés si nécessaire) et **indiquez** les mesures prises pour alléger / compenser les éventuels impacts négatifs. Pour les thèmes **3, 10, 11** et **21**, des questions plus approfondies sont posées. Consultez le [manuel](#) ou contactez le helpdesk ria-air@premier.fed.be pour toute question.

Lutte contre la pauvreté .1.

Revenu minimum conforme à la dignité humaine, accès à des services de qualité, surendettement, risque de pauvreté ou d'exclusion sociale (y compris chez les mineurs), illettrisme, fracture numérique.

Impact positif Impact négatif Expliquez. Pas d'impact

--

Égalité des chances et cohésion sociale .2.

Non-discrimination, égalité de traitement, accès aux biens et services, accès à l'information, à l'éducation et à la formation, écart de revenu, effectivité des droits civils, politiques et sociaux (en particulier pour les populations fragilisées, les enfants, les personnes âgées, les personnes handicapées et les minorités).

Impact positif Impact négatif Expliquez. Pas d'impact

--

Égalité entre les femmes et les hommes .3.

Accès des femmes et des hommes aux ressources : revenus, travail, responsabilités, santé/soins/bien-être, sécurité, éducation/savoir/formation, mobilité, temps, loisirs, etc.

Exercice des droits fondamentaux par les femmes et les hommes : droits civils, sociaux et politiques.

1. Quelles personnes sont directement et indirectement concernées par le projet et quelle est la composition sexuée de ce(s) groupe(s) de personnes ?

Si aucune personne n'est concernée, expliquez pourquoi.

[Le présent projet de loi visant le développement des services STI et la disponibilité des données relatives à la mobilité et aux transports concerne tant les propriétaires de ces données \(entreprises privées et autorités publiques\) que les utilisateurs finaux de ces données \(citoyens\). Des femmes et des hommes sont donc visés ici mais cela ne concerne pas en tant que telle la problématique de l'égalité des femmes et des hommes.](#)

Si des personnes sont concernées, répondez à la question 2.

2. Identifiez les éventuelles différences entre la situation respective des femmes et des hommes dans la matière relative au projet de réglementation.

[Pas de différences entre les hommes et les femmes](#)

S'il existe des différences, répondez aux questions 3 et 4.

3. Certaines de ces différences limitent-elles l'accès aux ressources ou l'exercice des droits fondamentaux des femmes ou des hommes (différences problématiques) ? [O/N] > expliquez

--

4. Compte tenu des réponses aux questions précédentes, identifiez les impacts positifs et négatifs du projet sur l'égalité des femmes et les hommes ?

--

S'il y a des impacts négatifs, répondez à la question 5.

5. Quelles mesures sont prises pour alléger / compenser les impacts négatifs ?

--

3 / 8

Santé .4.

Accès aux soins de santé de qualité, efficacité de l'offre de soins, espérance de vie en bonne santé, traitements des maladies chroniques (maladies cardiovasculaires, cancers, diabète et maladies respiratoires chroniques), déterminants de la santé (niveau socio-économique, alimentation, pollution), qualité de la vie.

Impact positif Impact négatif Expliquez.

Pas d'impact

Relevons d'emblée que le présent projet de loi régit la matière de l'« eCall » (« emergency call »), à savoir, le service d'appel d'urgence embarqué, qui permet pour les ambulanciers de se rendre sur place au plus vite sur les lieux d'accidents de la route. Soulignons par ailleurs que la communication de la Commission du 11 décembre 2019 intitulée «Le pacte vert pour l'Europe» souligne le rôle de plus en plus important de la mobilité multimodale automatisée et connectée, conjointement avec les systèmes de gestion du trafic intelligents rendus possibles par la numérisation, ainsi que l'objectif consistant à soutenir de nouveaux services de transport et de mobilité durables susceptibles d'améliorer la mobilité, de réduire les embouteillages et la pollution (et donc notamment la pollution de l'air nuisible pour la santé), en particulier en milieu urbain, et de favoriser le passage à des modes de transport plus propres, grâce à des incitations en faveur du transfert modal et d'une meilleure gestion du trafic.

Emploi .5.

Accès au marché de l'emploi, emplois de qualité, chômage, travail au noir, conditions de travail et de licenciement, carrière, temps de travail, bien-être au travail, accidents de travail, maladies professionnelles, équilibre vie privée - vie professionnelle, rémunération convenable, possibilités de formation professionnelle, relations collectives de travail.

Impact positif Impact négatif Expliquez.

Pas d'impact

La numérisation et les innovations liées au domaine du transport routier créent des possibilités d'emploi grâce à l'élaboration de nouveaux projets dans le secteur.

Modes de consommation et production .6.

Stabilité/prévisibilité des prix, information et protection du consommateur, utilisation efficace des ressources, évaluation et intégration des externalités (environnementales et sociales) tout au long du cycle de vie des produits et services, modes de gestion des organisations.

Impact positif Impact négatif Expliquez.

Pas d'impact

Le présent projet concerne la Mobilité multimodale et vise entre autres la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations sur les déplacements multimodaux. Le but est de faciliter les déplacements de porte à porte dans l'Union européenne et de favoriser le transfert (multi)modal. En effet, par cette mise à disposition de services d'informations sur les déplacements multimodaux, l'Union européenne vise à stimuler le développement de planificateurs d'itinéraires multimodaux. Grâce à l'utilisation d'une application, l'utilisateur obtient la meilleure proposition à sa demande de mobilité (trajet d'un point A vers un point B).

Développement économique .7.

Création d'entreprises, production de biens et de services, productivité du travail et des ressources/matières premières, facteurs de compétitivité, accès au marché et à la profession, transparence du marché, accès aux marchés publics, relations commerciales et financières internationales, balance des importations/exportations, économie souterraine, sécurité d'approvisionnement des ressources énergétiques, minérales et organiques.

Impact positif Impact négatif Expliquez.

Pas d'impact

La numérisation et les innovations liées au domaine du transport routier créent de nouvelles possibilités dans certains secteurs tel que l'information destinée aux voyageurs.

Investissements .8.

Investissements en capital physique (machines, véhicules, infrastructures), technologique, intellectuel (logiciel, recherche et développement) et humain, niveau d'investissement net en pourcentage du PIB.

Impact positif Impact négatif Expliquez.

Pas d'impact

Dès lors que le présent projet touche aux technologies de la communication et de l'information, il est clair que les entreprises visant une mobilité plus durable, investiront à cette fin.

Recherche et développement .9.

Opportunités de recherche et développement, innovation par l'introduction et la diffusion de nouveaux modes de production, de nouvelles pratiques d'entreprises ou de nouveaux produits et services, dépenses de recherche et de développement.

Impact positif Impact négatif Expliquez.

Pas d'impact

Dès lors que le présent projet vise les technologies de la communication et de l'information, il est clair que le secteur de la recherche est concerné, notamment via le développement technologique de nouvelles applications.

PME .10.

Impact sur le développement des PME.

1 Quelles entreprises sont directement et indirectement concernées par le projet

- Sont concernés les secteurs de la technologie et de la mobilité. Compte tenu qu'il s'agit d'un secteur en plein développement, cela vise les PME récemment créées à cette fin.

Détaillez le(s) secteur(s), le nombre d'entreprises, le % de PME (< 50 travailleurs) dont le % de micro-entreprise (< 10 travailleurs).

Si aucune entreprise n'est concernée, expliquez pourquoi.

Difficile à évaluer.

Si des PME sont concernées, répondez à la question 2.

2. Identifiez les impacts positifs et négatifs du projet sur les PME.

N.B. les impacts sur les charges administratives doivent être détaillés au thème 11

Impact négatif : L'obligation d'enregistrement des données peut contribuer à une charge supplémentaire pour certaines PME.

'il y a un impact négatif, répondez aux questions 3 à 5.

3. Ces impacts sont-ils proportionnellement plus lourds sur les PME que sur les grandes entreprises ? [O/N] > expliquez

Non

4. Ces impacts sont-ils proportionnels à l'objectif poursuivi ? [O/N] > expliquez

Oui

5. Quelles mesures sont prises pour alléger / compenser les impacts négatifs ?

Pour les PME, la possibilité est donnée de directement mettre à disposition les données sur le NAP belge, ce qui est une tâche plus simple

Charges administratives .11.

Réduction des formalités et des obligations administratives liées directement ou indirectement à l'exécution, au respect et/ou au maintien d'un droit, d'une interdiction ou d'une obligation.

Si des citoyens (cf. thème 3) et/ou des entreprises (cf. thème 10) sont concernés, répondez aux questions suivantes.

1 Identifiez, par groupe concerné, les formalités et les obligations nécessaires à l'application de la réglementation.

- S'il n'y a aucune formalité ou obligation, expliquez pourquoi.

a. Réglementation actuelle : directive 2010/40/UE et loi du 17 août 2013 précitée.

b. réglementation en projet : directive 2023/2661/UE et le présent avant-projet de loi.

S'il y a des formalités et des obligations dans la réglementation actuelle*, répondez aux questions 2a à 4a.

S'il y a des formalités et des obligations dans la réglementation en projet**, répondez aux questions 2b à 4b.

2. Quels documents et informations chaque groupe concerné doit-il fournir ?
- a. [Le règlement délégué 2017/1926 modifié récemment par le règlement 2024/490 Enregistrement de certaines données relatives à la Mobilité et des transports.](#)
- b. [Le règlement délégué visé est d'application immédiate en droit belge.](#)
3. Comment s'effectue la récolte des informations et des documents, par groupe concerné ?
- a. [L'Institut Géographique National \(IGN\) est chargé de veiller à la récolte desdites données sur le NAP \(Point d'accès national\) sur le site web transportdata.be](#)
- b. [L'IGN est chargé de veiller à la récolte des données le NAP.](#)
4. Quelles est la périodicité des formalités et des obligations, par groupe concerné ?
- a. [Un enregistrement initial et ensuite des mises à jour ad hoc.](#)
- b. [Un enregistrement initial et ensuite des mises à jour ad hoc.](#)
5. Quelles mesures sont prises pour alléger / compenser les éventuels impacts négatifs ?
- [L'IGN dispose d'un helpdesk ainsi que différents canaux de communication \(newsletter, réseaux sociaux, conférences et séminaires\) pour aider les propriétaires de données à les enregistrer.](#)

Énergie .12.

Mix énergétique (bas carbone, renouvelable, fossile), utilisation de la biomasse (bois, biocarburants), efficacité énergétique, consommation d'énergie de l'industrie, des services, des transports et des ménages, sécurité d'approvisionnement, accès aux biens et services énergétiques.

Impact positif Impact négatif Expliquez. Pas d'impact

Il convient de réduire l'impact négatif des activités de transport sur l'environnement (énergie fossile) en encourageant le développement des énergies renouvelables. Le monde des STI peut y contribuer indirectement dès lors qu'il consiste en des équipements, services et applications qui renforcent l'utilisation de chaque mode de transport mais aussi la combinaison de ceux-ci. Ils participent à une meilleure multimodalité et encouragent une mobilité plus durable et plus sûre. Relevons ainsi l'impact positif du « modal shift » (« transfert modal »), à savoir : changer de mode de déplacement (abandon de la voiture individuelle) vers des modes de transport plus durables tels que les transports publics, le vélo ou la marche. Une mobilité plus durable implique donc une consommation d'énergie fossile moindre. Relevons cependant l'impact négatif lié à la création, l'utilisation et le stockage des données digitales.

Mobilité .13.

Volume de transport (nombre de kilomètres parcourus et nombre de véhicules), offre de transports collectifs, offre routière, ferroviaire, maritime et fluviale pour les transports de marchandises, répartitions des modes de transport (modal shift), sécurité, densité du trafic.

Impact positif Impact négatif Expliquez. Pas d'impact

Le monde des STI peut contribuer à une mobilité plus durable dès lors qu'il consiste en des équipements, services et applications qui renforcent l'utilisation de chaque mode de transport mais aussi la combinaison de ceux-ci. Ils participent à une meilleure multimodalité et encouragent une mobilité plus durable et plus sûre. Relevons ainsi l'impact positif du « modal shift » (« transfert modal »), à savoir : changer de mode de déplacement (abandon de la voiture individuelle) vers des modes de transport plus durables tels que les transports publics, le vélo ou la marche.

Alimentation .14.

Accès à une alimentation sûre (contrôle de qualité), alimentation saine et à haute valeur nutritionnelle, gaspillages, commerce équitable.

Impact positif Impact négatif Expliquez. Pas d'impact

--

Changements climatiques .15.

Émissions de gaz à effet de serre, capacité d'adaptation aux effets des changements climatiques, résilience, transition énergétique, sources d'énergies renouvelables, utilisation rationnelle de l'énergie, efficacité énergétique, performance énergétique des bâtiments, piégeage du carbone.

Impact positif Impact négatif Expliquez. Pas d'impact

Le présent projet impliquant une mobilité plus durable, l'impact ne peut être que positif pour le climat.

Ressources naturelles .16.

Gestion efficace des ressources, recyclage, réutilisation, qualité et consommation de l'eau (eaux de surface et souterraines, mers et océans), qualité et utilisation du sol (pollution, teneur en matières organiques, érosion, assèchement, inondations, densification, fragmentation), déforestation.

Impact positif Impact négatif Expliquez. Pas d'impact

Le présent projet impliquant une mobilité plus durable et donc la consommation moindre d'énergie fossile, le projet a un impact positif certain sur les ressources naturelles.

Air intérieur et extérieur .17.

Qualité de l'air (y compris l'air intérieur), émissions de polluants (agents chimiques ou biologiques : méthane, hydrocarbures, solvants, SOx, NOx, NH3), particules fines.

Impact positif Impact négatif Expliquez. Pas d'impact

Le présent projet contribuant à une mobilité plus durable, il contribue également à la réduction de la pollution de l'air.

Biodiversité .18.

Niveaux de la diversité biologique, état des écosystèmes (restauration, conservation, valorisation, zones protégées), altération et fragmentation des habitats, biotechnologies, brevets d'invention sur la matière biologique, utilisation des ressources génétiques, services rendus par les écosystèmes (purification de l'eau et de l'air, ...), espèces domestiquées ou cultivées, espèces exotiques envahissantes, espèces menacées.

Impact positif Impact négatif Expliquez. Pas d'impact

--

Nuisances .19.

Nuisances sonores, visuelles ou olfactives, vibrations, rayonnements ionisants, non ionisants et électromagnétiques, nuisances lumineuses.

Impact positif Impact négatif Expliquez. Pas d'impact

Ce projet contribuant à une mobilité plus durable participe à une réduction des nuisances sonores des transports dans l'espace public.

Autorités publiques .20.

Fonctionnement démocratique des organes de concertation et consultation, services publics aux usagers, plaintes, recours, contestations, mesures d'exécution, investissements publics.

Impact positif Impact négatif Expliquez. Pas d'impact

Cohérence des politiques en faveur du développement .21.

Prise en considération des impacts involontaires des mesures politiques belges sur les intérêts des pays en développement.

1 Identifiez les éventuels impacts directs et indirects du projet sur les pays en développement dans les domaines suivants :

sécurité alimentaire	revenus et mobilisations de ressources domestiques (taxation)
santé et accès aux médicaments	mobilité des personnes
travail décent	environnement et changements climatiques (mécanismes de développement propre)
commerce local et international	paix et sécurité

Expliquez si aucun pays en développement n'est concerné.

[Le projet implique ici la mobilité en Belgique et en Europe et ne vise pas les pays en développement.](#)

↓ S'il y a des impacts positifs et/ou négatifs, répondez à la question 2.

2. Précisez les impacts par groupement régional ou économique (lister éventuellement les pays). Cf. manuel

--

↓ S'il y a des impacts négatifs, répondez à la question 3.

3. Quelles mesures sont prises pour les alléger / compenser les impacts négatifs ?

--

**ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE
NR. 78.512/4 VAN 17 DECEMBER 2025**

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

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

Het verslag is uitgebracht door Yves CHAUFFOUREAUX, eerste auditeur.

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

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

*

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

ONDERZOEK VAN HET VOORONTWERP

ALGEMENE OPMERKING

In advies 51.384/VR/3 heeft de afdeling Wetgeving het volgende opgemerkt:

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

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

**AVIS DU CONSEIL D'ÉTAT
N° 78.512/4 DU 17 DÉCEMBRE 2025**

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

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

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

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

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

*

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

EXAMEN DE L'AVANT-PROJET

OBSERVATION GÉNÉRALE

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

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

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

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

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

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

Wanneer de genoemde uitvoeringsmaatregelen bovendien zouden leiden tot het opzetten van telecommunicatie- en telecontrole-netwerken die de grenzen van een gewest overschrijden, zal daarover tussen de federale overheid en de gewesten op grond van artikel 92*bis*, § 3, a), van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 een verplicht samenwerkingsakkoord dienen te worden gesloten. Zo ten slotte ook aangelegenheden worden geregeld die betrekking hebben op “vakken van wegen die de grenzen van het gewest overschrijden”, zal op grond van artikel 92*bis*, § 2, b), van die bijzondere wet ook tussen de gewesten onderling een verplicht samenwerkingsakkoord dienen te worden gesloten.”

Die opmerking, gemaakt bij de omzetting van richtlijn 2010/40/EU van het Europees Parlement en de Raad van 7 juli 2010 ‘betreffende het kader voor het invoeren van intelligente vervoerssystemen op het gebied van wegvervoer

(Traduction libre)

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

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

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

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

Cette observation, formulée lors de la transposition de la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil du 7 juillet 2010 ‘concernant le cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport

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

BIJZONDERE OPMERKINGEN

Artikel 4

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

Artikel 5

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

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

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

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

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

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

OBSERVATIONS PARTICULIÈRES

Article 4

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

Article 5

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

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

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

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

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

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

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

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

Artikel 6

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

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

3. Punt 2° luidt als volgt:

“er wordt een derde lid ingevoegd, luidende:

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

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

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

De voorliggende bepaling dient te worden herzien zodat ze beperkt blijft tot het vastleggen van de verplichtingen inzake

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

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

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

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

Article 6

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

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

3. Le 2° énonce:

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

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

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

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

La disposition à l’examen sera revue afin de se limiter à fixer les obligations de “coordination et de bonne collaboration”

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

“de coördinatie en de goede samenwerking”, die enkel rusten op de federale bestuursoverheden in het kader van de werking van de ITS-stuurgroep.⁶

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

Artikel 11

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

De griffier,

Anne-Catherine VAN GEERSDAELE

De voorzitter,

Bernard BLERO

incombant aux seules administrations fédérales dans le cadre du fonctionnement du comité de pilotage STI⁶.

4. L'article 9 de l'avant-projet transposant l'article 6*bis* de la directive 2010/40/UE, inséré par l'article 1, point 7), de la directive (UE) 2023/2661, soulève la même critique⁷.

Article 11

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

Le greffier,

Anne-Catherine VAN GEERSDAELE

Le président,

Bernard BLERO

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

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

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

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

WETSONTWERP

FILIP,

KONING DER BELGEN,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen,

ONZE GROET.

Op de voordracht van de minister van Economie, de minister van Justitie, de minister van Mobiliteit en de minister van Modernisering van de overheid, belast met Digitalisering,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ:

De minister van Economie, de minister van Justitie, de minister van Mobiliteit en de minister van Modernisering van de overheid, belast met Digitalisering zijn ermee belast in onze naam bij de Kamer van volksvertegenwoordigers het ontwerp van wet in te dienen waarvan de tekst hierna volgt:

HOOFDSTUK 1

Algemene bepalingen

Artikel 1

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

Art. 2

Deze wet voorziet in de gedeeltelijke omzetting van Richtlijn (EU) 2023/2661 van het Europees Parlement en de Raad van 22 november 2023 tot wijziging van Richtlijn 2010/40/EU van het Europees Parlement en de Raad van 7 juli 2010 betreffende het kader voor het invoeren van intelligente vervoerssystemen op het gebied van wegvervoer en voor interfaces met andere vervoerswijzen.

PROJET DE LOI

PHILIPPE,

ROI DES BELGES,

À tous, présents et à venir,

SALUT.

Sur la proposition du ministre de l'Économie, de la ministre de la Justice, du ministre de l'Intérieur, du ministre de la Mobilité et de la ministre de l'Action et de la Modernisation publiques, chargée du Numérique,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS:

Le ministre de l'Économie, la ministre de la Justice, le ministre de l'Intérieur, le ministre de la Mobilité et la ministre de l'Action et de la Modernisation publiques, chargée du Numérique sont chargés de présenter en notre nom à la Chambre des représentants le projet de loi dont la teneur suit:

CHAPITRE 1^{ER}**Dispositions générales**Article 1^{er}

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

Art. 2

La présente loi transpose partiellement la directive (UE) 2023/2661 du Parlement européen et du Conseil du 22 novembre 2023 modifiant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil du 7 juillet 2010 concernant le cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport.

HOOFDSTUK 2

Wijziging van de wet van 17 augustus 2013 tot creatie van het kader voor het invoeren van intelligente vervoerssystemen en tot wijziging van de wet van 10 april 1990 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid (geciteerd als “ITS-kaderwet”)

Art. 3

In het opschrift van de wet van 17 augustus 2013 tot creatie van het kader voor het invoeren van intelligente vervoerssystemen en tot wijziging van de wet van 10 april 1990 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid worden de woorden “en tot wijziging van de wet van 10 april 1990 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid” opgeheven.

Art. 4

In artikel 2 van dezelfde wet worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° het eerste lid wordt vervangen als volgt:

“Deze wet voorziet in de gedeeltelijke omzetting van Richtlijn 2010/40/EU betreffende het kader voor het invoeren van intelligente vervoerssystemen op het gebied van wegvervoer en voor interfaces met andere vervoerswijzen, gewijzigd bij richtlijn (EU) 2023/2661 van het Europees Parlement en de Raad van 22 november 2023 tot wijziging van Richtlijn 2010/40/EU betreffende het kader voor het invoeren van intelligente vervoerssystemen op het gebied van wegvervoer en voor interfaces met andere vervoerswijzen.”;

2° er wordt een derde lid ingevoegd, luidende:

“Deze wet voorziet tevens in zijn artikel 6/1 de beschikbaarheid van gegevens en de invoering van ITS-diensten op de in artikel 5 vastgelegde prioritaire gebieden.”.

Art. 5

In artikel 3 van dezelfde wet worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° punt 2 wordt vervangen als volgt:

“2. “interoperabiliteit”: het vermogen van systemen en van de daaraan ten grondslag liggende bedrijfsprocessen om onderling gegevens uit te wisselen en informatie en

CHAPITRE 2

Modification de la loi du 17 août 2013 portant création du cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents et modifiant la loi du 10 avril 1990 réglementant la sécurité privée et particulière (dénommée “loi-cadre STI”)

Art. 3

Dans l’intitulé de la loi du 17 août 2013 portant création du cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents et modifiant la loi du 10 avril 1990 réglementant la sécurité privée et particulière, les mots “et modifiant la loi du 10 avril 1990 réglementant la sécurité privée et particulière” sont abrogés.

Art. 4

Dans l’article 2 de la même loi, les modifications suivantes sont apportées:

1° l’alinéa 1^{er} est remplacé par ce qui suit:

“La présente loi transpose partiellement la directive 2010/40/UE concernant le cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et d’interfaces avec d’autres modes de transport, modifiée par la directive (UE) 2023/2661 du Parlement européen et du Conseil du 22 novembre 2023 modifiant la directive 2010/40/UE concernant le cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et d’interfaces avec d’autres modes de transport.”;

2° il est inséré un alinéa 3, rédigé comme suit:

“Cette loi prévoit également en son article 6/1 la disponibilité des données et le déploiement de services STI dans les domaines prioritaires fixés à l’article 5.”.

Art. 5

Dans l’article 3 de la même loi, les modifications suivantes sont apportées:

1° le point 2 est remplacé par ce qui suit:

“2. “interopérabilité”: la capacité des systèmes et des processus industriels qui les sous-tendent à échanger des données et à partager des informations et des

kennis te delen en aldus de continuïteit van ITS-diensten mogelijk te maken;”;

2° punt 4 wordt vervangen als volgt:

“4. “ITS-dienst”: het verschaffen van een ITS-toepassing door middel van een duidelijk omlijnd organisatorisch en operationeel kader met als doel bij te dragen tot de veiligheid van de gebruikers, de efficiëntie, de duurzame mobiliteit of het comfort, of vervoers- en reisdiensten te faciliteren of te ondersteunen;”;

3° punt 14 wordt vervangen als volgt:

“14. “weggegevens”: gegevens over kenmerken van de weginfrastructuur, waaronder vaste verkeersborden en hun voorgeschreven veiligheidsattributen, alsmede over de laadinfrastructuur en de infrastructuur voor tanken met alternatieve brandstoffen;”;

4° punt 18 wordt vervangen als volgt:

“18. “norm”: norm in de zin van artikel 2, punt 1), van verordening (EU) nr. 1025/2012 van het Europees Parlement en de Raad van 25 oktober 2012 betreffende Europese normalisatie;”;

5° er wordt een punt 19/1 ingevoegd, luidende:

“19/1. “noodcommunicatie”: communicatie door middel van interpersoonlijke communicatiediensten tussen een eindgebruiker en een hierna gedefinieerd “PSAP” met het doel noodhulp te ontvangen van hulpdiensten, als bedoeld in artikel 2, 60°, van de wet van 13 juni 2005 betreffende de elektronische communicatie;”;

6° punt 20 wordt vervangen als volgt:

“20. “centrale voor het beheer van noodoproepen” of “PSAP” (“*public safety answering point*”): de fysieke locatie waar noodcommunicatie initieel wordt ontvangen onder de verantwoordelijkheid van een openbare instantie of een erkende private organisatie, als bedoeld in artikel 2, 61°, van de wet van 13 juni 2005 betreffende de elektronische communicatie;”;

7° er wordt een punt 20/1 ingevoegd, luidende:

“20/1. “werkingsgebied van een PSAP”: geografisch gebied waarvoor een PSAP alle noodcommunicatie naar de nooddienst beheert, als bedoeld in artikel 2, 62°, van de wet van 13 juni 2005 betreffende de elektronische communicatie;”;

8° er wordt een punt 20/2 ingevoegd, luidende:

connaissances, permettant la continuité des services STI;”;

2° le point 4 est remplacé par ce qui suit:

“4. “service STI”: la mise en place d’une application STI dans un cadre organisationnel et opérationnel clairement défini en vue d’améliorer la sécurité de l’utilisateur, l’efficacité, la mobilité durable ou le confort, ou de faciliter ou de soutenir les opérations de transport et de voyage;”;

3° le point 14 est remplacé par ce qui suit:

“14. “données routières”: les données relatives aux caractéristiques de l’infrastructure routière, y compris les panneaux de signalisation fixes et leurs attributs réglementaires liés à la sécurité, ainsi que l’infrastructure de recharge et de ravitaillement en carburants alternatifs;”;

4° le point 18 est remplacé par ce qui suit:

“18. “norme”: une norme au sens de l’article 2, point 1), du règlement (UE) n° 1025/2012 du Parlement européen et du Conseil du 25 octobre 2012 relatif à la normalisation européenne;”;

5° il est inséré un point 19/1, rédigé comme suit:

“19/1. “communication d’urgence”: une communication effectuée au moyen de services de communications interpersonnelles, entre un utilisateur final et un “PSAP” défini ci-après, dont le but est de recevoir de l’aide d’urgence de la part de services d’urgence, telle que visée à l’article 2, 60°, de la loi du 13 juin 2005 relative aux communications électroniques;”;

6° le point 20 est remplacé par ce qui suit:

“20. “centre de gestion des appels d’urgence” ou “PSAP” (“*public safety answering point*”): un lieu physique où est réceptionnée initialement une communication d’urgence sous la responsabilité d’une autorité publique ou d’un organisme privé reconnu, tel que visé à l’article 2, 61°, de la loi du 13 juin 2005 relative aux communications électroniques;”;

7° il est inséré un point 20/1, rédigé comme suit:

“20/1. “zone d’activité d’un PSAP”: zone géographique pour laquelle un PSAP gère toutes les communications d’urgence vers le service d’urgence, tel que visée à l’article 2, 62°, de la loi du 13 juin 2005 relative aux communications électroniques;”;

8° il est inséré un point 20/2, rédigé comme suit:

“20/2. “meest geschikte PSAP”: een PSAP die door de bevoegde instanties is opgericht om noodcommunicatie uit een bepaald gebied of van een bepaald type te behandelen, als bedoeld in artikel 2, 62°/1, van de wet van 13 juni 2005 betreffende de elektronische communicatie;”;

9° er wordt een punt 20/3 ingevoegd, luidende:

“20/3. “PSAP eCall”: de meest geschikte PSAP die vooraf door de autoriteiten is aangewezen om eCalls te ontvangen en te behandelen, zoals bedoeld in de gedelegeerde verordening (EU) nr. 305/2013, waarvan artikel 2, d), de term “PSAP eCall” bepaalt;”;

10° punt 21 wordt vervangen als volgt:

“21. “eCall” (zoals benoemd in de richtlijn 2010/40/EU: “voorziening in de gehele Unie van een interoperabele noodoproepdienst (eCall))”: een noodoproep vanuit een voertuig naar het nummer 112, die ofwel automatisch door activering van sensoren in het voertuig, ofwel handmatig tot stand wordt gebracht en waardoor met gebruikmaking van openbare netwerken voor draadloze mobiele communicatie een gestandaardiseerde minimumreeks van gegevens wordt doorgezonden en een audiokanaal tussen het voertuig en de PSAP eCall tot stand wordt gebracht, ook “publieke eCall” genoemd, zoals bedoeld in artikel 2 h), van de Gedelegeerde Verordening (EU) nr. 305/2013;”;

11° punt 22 wordt vervangen als volgt:

“22. “particuliere eCall” of “TPS eCall” (“*third party services supported eCall*”): een noodoproep vanuit een voertuig naar het nummer van een particuliere ITS-dienstaanbieder, die automatisch door activering van sensoren in het voertuig of manueel tot stand wordt gebracht, en waardoor met gebruikmaking van openbare netwerken voor draadloze mobiele communicatie een gestandaardiseerde minimumreeks van gegevens wordt doorgezonden en een audioverbinding tussen het voertuig en de alarmcentrale van de particuliere dienaar aanbieder die de particuliere eCall verwerkt, tot stand wordt gebracht, bedoeld in artikel 3,10), van de Gedelegeerde Verordening (EU) nr. 2015/758;”;

12° punt 25 wordt vervangen als volgt:

“25. “minimumreeks van gegevens” of “MSD” (“*minimum set of data*”): de bij een “eCall” door het voertuig doorgezonden contextuele informatie zoals gedefinieerd in norm “EN 15722”, bedoeld in artikel 2, j), van de Gedelegeerde Verordening (EU) nr. 305/2013;”;

13° punt 26 wordt vervangen als volgt:

“20/2. “PSAP le plus approprié”: un PSAP établi par les autorités compétentes pour prendre en charge les communications d’urgence provenant d’une certaine zone ou les communications d’urgence d’un certain type, tel que visé à l’article 2, 62°/1, de la loi du 13 juin 2005 relative aux communications électroniques;”;

9° il est inséré un point 20/3, rédigé comme suit:

“20/3. “PSAP eCall”: le PSAP le plus approprié, préalablement désigné par les autorités compétentes pour recevoir et traiter les appels “eCall”, tel que visé au règlement délégué (UE) n° 305/2013, dont l’article 2, d), définit le terme “PSAP eCall”;”;

10° le point 21 est remplacé par ce qui suit:

“21. “eCall” (dénommé dans la directive 2010/40/UE: “service d’appel d’urgence (eCall) interopérable dans toute l’Union”): un appel d’urgence vers le numéro 112 depuis un véhicule, effectué soit automatiquement par l’activation de capteurs embarqués, soit manuellement, qui achemine un ensemble minimal de données standardisé et établit une communication audio entre le véhicule et le PSAP eCall par les réseaux publics de communication mobile sans fil, aussi appelé “eCall public”, tel que visé à l’article 2, h), du règlement délégué (UE) n° 305/2013;”;

11° le point 22 est remplacé par ce qui suit:

“22. “eCall privé” ou “TPS eCall” (“*third party services supported eCall*”): un appel d’urgence en provenance d’un véhicule vers le numéro d’un prestataire privé de service STI, effectué soit automatiquement par l’activation de capteurs embarqués dans le véhicule, soit manuellement, qui transmet un ensemble minimal de données standardisé et établit une communication audio entre le véhicule et la centrale d’alarme du prestataire privé qui traite l’eCall privé, grâce à des réseaux publics de communication mobile sans fil, tel que visé à l’article 3,10), du règlement délégué (UE) n° 2015/758;”;

12° le point 25 est remplacé par ce qui suit:

“25. “ensemble minimal de données” ou “MSD” (“*minimum set of data*”): les informations contextuelles qui sont envoyées par le véhicule lors d’un eCall, définies par la norme “EN 15722”, visée à l’article 2, j), du règlement délégué (UE) n° 305/2013;”;

13° le point 26 est remplacé par ce qui suit:

“26. “exploitant van mobiel-elektronisch communicatienetwerk” of “MNO” (“*mobile network operator*”): een operator die mobiele elektronische-communicatiediensten aanbiedt en die beschikt over een eigen radiotoegangsnetwork, alsook over alle nuttige elementen voor de exploitatie van het netwerk, als bedoeld in artikel 2, 89°, van de wet van 13 juni 2005 betreffende de elektronische communicatie;”;

14° punt 27 wordt vervangen als volgt:

“27. “alarmcentrale voor “particuliere eCalls””: de oproepcentrale van de particuliere ITS-dienstaanbieder die de particuliere eCall verwerkt en die, overeenkomstig artikel 16 van de wet van 2 oktober 2017 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid, hiervoor een vergunning heeft bekomen van de minister van Binnenlandse Zaken;”;

15° artikel 3 wordt aangevuld met de punten 28 tot en met 37, luidende:

“28. “coöperatieve intelligente vervoerssystemen” of “C-ITS”: intelligente vervoerssystemen die ITS-gebruikers in staat stellen om met elkaar te communiceren en samen te werken door de uitwisseling van beveiligde en betrouwbare berichten, zonder dat ze elkaar vooraf kennen en op niet-discriminerende wijze;

29. “C-ITS-dienst”: een ITS-dienst die via C-ITS wordt verleend;

30. “beschikbaarheid van gegevens”: gegevens bestaan in een digitaal, machineleesbaar formaat;

31. “nationaal toegangspunt” of “NAP” (“*national access point*”): een digitale interface die één toegangspunt tot gegevens vormt via de door publieke of private belanghebbenden geregistreerde metagegevens;

32. “toegankelijkheid van gegevens”: gegevens kunnen in een digitaal machineleesbaar formaat worden opgevraagd en verkregen;

33. “multimodale digitale mobiliteitsdienst”: een dienst die informatie verstrekt over verkeers- en reisgegevens, zoals de locatie van vervoersvoorzieningen, dienstregelingen, de beschikbaarheid van of tarieven voor meer dan één vervoerswijze, eventueel met inbegrip van elementen die het mogelijk maken reserveringen, boekingen of betalingen te verrichten of tickets uit te geven;

34. “onderliggende informatie”: informatie die binnen het toepassingsgebied van deze wet valt en waarvan is vastgesteld dat zij relevant is voor het informeren van

“26. “exploitant de réseau de communication électronique mobile”, ou “MNO” (“*mobile network operator*”): un opérateur qui offre des services de communications électroniques mobiles et qui dispose d’un réseau d’accès radioélectrique propre, ainsi que de tous les éléments utiles à l’exploitation du réseau, tel que visé à l’article 2, 89°, de la loi du 13 juin 2005 relative aux communications électroniques;”;

14° le point 27 est remplacé par ce qui suit:

“27. “centrale d’alarme pour “eCalls privés””: la centrale d’appels du prestataire privé de services STI qui traite l’eCall privé et qui, conformément à l’article 16 de la loi du 2 octobre 2017 réglementant la sécurité privée et particulière, a obtenu une autorisation à cet effet du ministre de l’Intérieur;”;

15° l’article 3 est complété par les points 28 à 37, rédigés comme suit:

“28. “systèmes de transport intelligents coopératifs” ou “STI-C”: des systèmes de transport intelligents qui permettent aux utilisateurs de STI d’interagir et de coopérer en échangeant des messages sécurisés et fiables, sans se connaître au préalable et de manière non discriminatoire;

29. “service STI-C”: un service STI fourni par l’intermédiaire d’un STI-C;

30. “disponibilité des données”: l’existence de données dans un format numérique lisible par machine;

31. “point d’accès national” ou “NAP” (“*national access point*”): une interface numérique qui constitue un point d’accès unique aux données via les métadonnées enregistrées par des parties prenantes publiques ou privées;

32. “accessibilité des données”: la possibilité de demander et d’obtenir des données dans un format numérique lisible par machine;

33. “service numérique de mobilité multimodale”: un service fournissant des informations sur les données relatives à la circulation et aux déplacements, telles que la localisation des installations de transport, les horaires, les places disponibles ou les tarifs pour plusieurs modes de transport, qui peut comprendre des fonctionnalités permettant d’effectuer des réservations ou des paiements, ou encore d’émettre des billets;

34. “informations sous-jacentes”: des informations relevant du champ d’application de la présente loi dont il a été déterminé qu’elles sont pertinentes pour informer

weg- en ITS-gebruikers, met name door wegenautoriteiten, indien deze verantwoordelijk zijn voor een dergelijke informatieverstrekking;

35. “hoofdweg”: een door een lidstaat aangewezen weg buiten stedelijke gebieden, die grote steden en/of regio's verbindt en die niet geclassificeerd is als onderdeel van het uitgebreide trans-Europese wegennet of als autosnelweg;

36. “ITS-samenwerkingsakkoord”: het samenwerkingsakkoord van 15 juli 2014 tussen de Belgische Staat, het Vlaams Gewest, het Waals Gewest en het Brussels-Hoofdstedelijk Gewest met betrekking tot Richtlijn 2010/40/EU betreffende het kader voor het invoeren van intelligente vervoerssystemen op het gebied van wegvervoer en van interfaces met andere vervoerswijzen;

37. “ITS-stuurgroep”: een instantie voor samenwerking tussen de entiteiten die is opgericht bij artikel 1 van het ITS-samenwerkingsakkoord;

38. “gedelegeerde Verordening (EU) nr. 305/2013”: de gedelegeerde Verordening (EU) nr. 305/2013 van 26 november 2012 tot aanvulling van Richtlijn 2010/40/EU van het Europees Parlement en de Raad, wat de geharmoniseerde voorziening in de gehele Unie van een interoperabele eCall betreft;

39. “Verordening (EU) nr. 2015/758”: de Verordening (EU) nr. 2015/758 van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2015 inzake typegoedkeuringseisen voor de uitrol van het op de 112-dienst gebaseerde eCall-boordsysteem.”

Art. 6

In artikel 4 van dezelfde wet worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° het tweede lid wordt vervangen als volgt:

“Het toepassen van de door de Commissie vastgestelde specificaties alsook het selecteren en invoeren van ITS-toepassingen en -diensten, onverminderd artikel 6/1, is gebaseerd op een evaluatie van de behoeften, waarbij alle belanghebbenden worden betrokken, en overeenkomstig onderstaande beginselen. Deze maatregelen moeten:

a) effectief zijn – een tastbare bijdrage leveren tot het oplossen van de belangrijkste problemen in verband met het wegvervoer in Europa (bijv. het terugdringen

les usagers de la route et de STI, en particulier par les autorités routières lorsqu'elles sont responsables de telles informations;

35. “route principale”: une route située en dehors des zones urbaines, désignée par un État membre, qui relie les principales villes ou régions, ou les deux, et qui n'est pas considérée comme faisant partie du réseau routier transeuropéen global ou comme une autoroute;

36. “accord de coopération STI”: l'accord de coopération du 15 juillet 2014 entre l'État belge, la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale, relatif à la directive 2010/40/UE concernant le cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport;

37. “comité de pilotage STI”: instance de coopération entre les entités créée à l'article 1^{er} de l'accord de coopération STI;

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

39. “règlement (UE) n° 2015/758”: le règlement UE n° 2015/758 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2015 concernant les exigences en matière de réception par type pour le déploiement du système eCall embarqué fondé sur le service 112.”

Art. 6

Dans l'article 4 de la même loi, les modifications suivantes sont apportées:

1° l'alinéa 2 est remplacé par ce qui suit:

“L'application des spécifications adoptées par la Commission ainsi que le choix et le déploiement des applications et services STI, sans préjudice de l'article 6/1, se fondent sur une évaluation des besoins, à laquelle sont associées toutes les parties prenantes concernées, en conformité avec les principes selon lesquels ces mesures doivent:

a) être efficaces – elles apportent une contribution tangible à la résolution des principaux problèmes du transport routier en Europe (tels que la réduction des

van verkeersopstoppingen, het anticiperen op nood-situaties en weersverschijnselen, het verlagen van de uitstoot, het verbeteren van de energie-efficiëntie, het bevorderen van de veiligheid en beveiliging, onder meer van kwetsbare weggebruikers);

b) kosteneffectief zijn – de kosten-batenverhouding met betrekking tot het halen van doelstellingen optimaliseren;

c) proportioneel zijn – waar passend voorzien in verschillende niveaus van haalbare dienstverleningskwaliteit en invoering, met inachtneming van de plaatselijke, regionale, nationale en Europese specifieke kenmerken;

d) de continuïteit van dienstverlening ondersteunen – naadloze dienstverlening in de hele Unie – met name op het trans-Europese wegennet, en waar mogelijk aan de buitengrenzen – garanderen wanneer ITS-diensten worden ingevoerd. De continuïteit van de dienstverlening moet worden gewaarborgd op een niveau dat is aangepast aan de kenmerken van de vervoersnetwerken waarin verschillende landen onderling, en in voorkomend geval regio's onderling, en steden met plattelandsgebieden verbonden zijn;

e) interoperabiliteit bieden – ervoor zorgen dat systeemtoepassingen, -diensten en de onderliggende bedrijfsprocessen onderling gegevens kunnen uitwisselen en informatie en kennis kunnen delen in een gestandaardiseerd formaat, zodat een effectieve ITS-dienstverlening mogelijk is;

f) achterwaartse compatibiliteit ondersteunen – waar gerechtvaardigd ervoor zorgen dat ITS-systemen kunnen werken met reeds bestaande systemen met eenzelfde opzet, zonder dat de ontwikkeling van nieuwe technologieën daardoor wordt belemmerd en met ondersteuning, voor zover nodig, van de complementariteit met of overgang naar nieuwe technologieën;

g) de kenmerken van de bestaande nationale infrastructuur en netwerken in acht nemen – rekening houden met de inherente verschillen in de kenmerken van de vervoersnetwerken, met name wat betreft de omvang van de verkeersvolumes en de weers- en weggesteldheid, en met de specifieke kenmerken van de infrastructuur;

h) gelijke toegang bevorderen – de toegang tot ITS-toepassingen en -diensten voor kwetsbare weggebruikers niet belemmeren, noch daarbij discrimineren. Voor zover relevant, toegankelijk zijn voor personen met een handicap, overeenkomstig de toegankelijkheidseisen van

embouteillages et des émissions polluantes, la gestion des situations d'urgence et des phénomènes météorologiques, l'amélioration de l'efficacité énergétique, le renforcement de la sûreté et de la sécurité, y compris pour les usagers de la route vulnérables);

b) avoir un rapport coût – efficacité satisfaisant – elles optimisent le rapport entre les coûts et les moyens mis en œuvre pour atteindre les objectifs;

c) être proportionnées – elles établissent, le cas échéant, différents niveaux réalisables en termes de qualité et de déploiement des services, en tenant compte des particularités locales, régionales, nationales et européennes;

d) favoriser la continuité des services – elles assurent que les services sont fournis sans interruption dans l'ensemble de l'Union, en particulier sur le réseau transeuropéen et, le cas échéant, à ses frontières extérieures, lorsque les services STI sont déployés. La continuité des services devrait être assurée à un niveau adapté aux caractéristiques des réseaux de transport reliant les pays entre eux et, le cas échéant, les régions entre elles, et les villes avec les zones rurales;

e) réaliser l'interopérabilité – elles garantissent que les systèmes et les processus industriels qui les sous-tendent ont la capacité d'échanger des données et de partager des informations et des connaissances afin de faire en sorte que les services STI soient fournis de manière efficace;

f) respecter la comptabilité ascendante – elles permettent d'assurer, lorsque cela est justifié, que les systèmes STI ont la capacité d'interagir avec les systèmes existants dont ils partagent la finalité, sans entraver le développement de nouvelles technologies et tout en soutenant, le cas échéant, la complémentarité avec les nouvelles technologies ou la transition vers de nouvelles technologies;

g) respecter les particularités des infrastructures et des réseaux nationaux existants – elles tiennent compte des différences inhérentes aux caractéristiques des réseaux de transport, particulièrement en ce qui concerne le volume du trafic, les conditions météorologiques et les spécificités des infrastructures;

h) promouvoir l'égalité d'accès – elles n'opposent pas d'obstacles ou de discriminations en ce qui concerne l'accès des usagers de la route vulnérables aux applications et services STI. Le cas échéant, lorsque les applications et services STI sont destinés à assurer l'interface ou à

artikel 121/4 van de wet van 13 juni 2005 betreffende de elektronische communicatie, indien de ITS-toepassingen en -diensten bedoeld zijn als interface met of om informatie te verstrekken aan ITS-gebruikers met een handicap, en van het koninklijk besluit van 13 september 2023 tot vaststelling van de voorschriften en nadere bepalingen inzake toegankelijkheid voor personen met een handicap tot elektronische communicatiediensten;

i) maturiteit ondersteunen – na een adequate risico-beoordeling de soliditeit van innoverende ITS-systemen aantonen door middel van een toereikend niveau van technische ontwikkeling en operationele exploitatie;

j) zorgen voor kwaliteit van de tijds- en plaatsbepaling – zorgen voor de verenigbaarheid van ITS-toepassingen en -diensten die gebaseerd zijn op tijds- en plaatsbepaling met minstens de navigatiediensten van Galileo, met inbegrip van Open Service Navigation Message Authentication (authenticatie van de navigatieberichten van de open dienst van Galileo) en andere diensten van Galileo zoals de hoge precisiedienst, als deze dienst beschikbaar wordt, en de systemen van EGNOS (*European Geostationary Navigation Overlay Service* – Europees overlaysysteem voor geostationaire navigatie). In voorkomend geval ervoor zorgen dat ITS-toepassingen en -diensten die berusten op aardobservatiegegevens, gebruikmaken van gegevens, informatie of diensten van Copernicus. Andere gegevens en diensten mogen worden gebruikt ter aanvulling van Copernicusgegevens;

k) intermodaliteit vergemakkelijken – bij de invoering van ITS rekening houden met de coördinatie van verschillende vervoerswijzen, waar dat passend is;

l) samenhang in acht nemen – rekening houden met de bestaande regelgeving, beleidsmaatregelen en activiteiten van de Unie die betrekking hebben op ITS, in het bijzonder wat normalisatie betreft en, voor de specificaties, met het beginsel van technologie-neutraliteit zoals bedoeld in artikel 7, 3°, van de wet van 13 juni 2005 betreffende de elektronische communicatie;

m) transparantie en vertrouwen bieden – transparantie bieden, bijvoorbeeld door de transparantie van de klassering, onder meer van milieueffecten, te waarborgen wanneer mobiliteitsoplossingen worden voorgesteld aan klanten.”;

2° er wordt een vierde lid ingevoegd, luidende:

“In overeenstemming met het ITS-samenwerkingsakkoord is er samenwerking en afstemming tussen de betrokken federale administraties en de gewestelijke

fournir des informations aux utilisateurs de STI en situation de handicap, ceux-ci sont accessibles aux personnes en situation de handicap conformément aux exigences en matière d’accessibilité énoncées à l’article 121/4 de la loi du 13 juin 2005 relative aux communications électronique et l’arrêté royal du 13 septembre 2023 fixant les exigences et modalités d’accessibilité des utilisateurs finaux handicapés aux services de communications électroniques;

i) favoriser la maturité – elles font la démonstration, après une évaluation des risques appropriée, de la solidité des STI innovants grâce à un niveau suffisant de développement technique et d’exploitation opérationnelle;

j) apporter la qualité de la datation et du positionnement – elles garantissent la compatibilité des applications et services STI, qui dépendent de la datation et du positionnement, au moins avec les services de navigation fournis par Galileo, y compris le service d’authentification des messages de navigation en libre-service de Galileo et d’autres services Galileo tels que le service de haute précision, lorsque ce dernier sera disponible, et avec les systèmes du système européen de navigation par recouvrement géostationnaire (EGNOS). Le cas échéant, elles veillent à ce que les applications et services STI reposant sur des données d’observation de la Terre utilisent les données, informations ou services Copernicus. D’autres données et services peuvent également être utilisés en plus des données Copernicus;

k) faciliter l’intermodalité – elles prennent en compte la coordination des différents modes de transport, le cas échéant, lors du déploiement des STI;

l) respecter la cohérence – elles tiennent compte de la réglementation, des politiques et des activités qui existent au niveau de l’Union et qui sont pertinentes pour ce qui est des STI, particulièrement dans le domaine de la normalisation et, en ce qui concerne les spécifications, du principe de neutralité technologique tel que visé à l’article 7, 3°, de la loi du 13 juin 2005 relative aux communications électroniques;

m) garantissent la transparence et la confiance – elles garantissent la transparence en veillant par exemple à la transparence du classement, y compris concernant les effets sur l’environnement, lorsqu’il s’agit de proposer des options de mobilité aux clients.”;

2° il est inséré un alinéa 4, rédigé comme suit:

“Conformément à l’accord de coopération STI, les Administrations fédérales concernées coopèrent et se coordonnent avec les Administrations régionales

administraties, onder meer met belanghebbenden zoals gegevensverstrekkers, gegevensgebruikers en ITS-dienstaanbieders.”;

3° er wordt vijfde lid ingevoegd, luidende:

“In voorkomend geval werken de betrokken federale administraties met de andere lidstaten, ook met belanghebbenden, samen met betrekking tot de prioritaire gebieden, voor zover er voor die prioritaire gebieden geen specificaties zijn vastgesteld.”;

4° er wordt een zesde lid ingevoegd, luidende:

“De betrokken federale administraties werken ook samen met de andere lidstaten, en waar nodig met belanghebbenden, met betrekking tot operationele aspecten van de uitvoering van de door de Commissie vastgestelde specificaties, zoals normen en geharmoniseerde Unieprofielen, gemeenschappelijke definities, gemeenschappelijke metagegevens, gemeenschappelijke kwaliteitseisen en aspecten die verband houden met de interoperabiliteit van de architectuur van NAP's, gemeenschappelijke voorwaarden voor gegevensuitwisseling, beveiligde toegang en gemeenschappelijke opleidings- en voorlichtingsactiviteiten.

Wat betreft de eisen voor de specificaties die van toepassing zijn op belanghebbenden, werken de federale administraties ook samen met de andere lidstaten met betrekking tot praktijken ter beoordeling van de naleving van die eisen, tot de ontwikkeling van mechanismen voor handhaving van de naleving en tot aangelegenheden in verband met grensoverschrijdende samenwerking.”.

Art. 7

In artikel 5 van dezelfde wet wordt het eerste lid vervangen als volgt:

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

I: ITS-diensten voor informatie en mobiliteit;

II: ITS-diensten voor reizen, vervoer en verkeersbeheer;

III: ITS-diensten voor verkeersveiligheid en -beveiliging;

IV: ITS-diensten voor coöperatieve, geconnecteerde en geautomatiseerde mobiliteit.”.

concernées au sein du comité de pilotage STI, y compris avec les parties prenantes concernées telles que les fournisseurs de données, les utilisateurs de données et les prestataires de services STI.”;

3° il est inséré un alinéa 5, rédigé comme suit:

“Le cas échéant, les Administrations fédérales concernées coopèrent avec les autres États membres, y compris avec les parties prenantes concernées, dans les domaines prioritaires dans la mesure où aucune spécification n'a été adoptée en ce qui concerne ces domaines prioritaires.”;

4° il est inséré un alinéa 6, rédigé comme suit:

“Les Administrations fédérales concernées coopèrent également avec les autres pays membres et si nécessaire, avec les parties prenantes concernées, sur les aspects opérationnels de la mise en œuvre des spécifications adoptées par la Commission, tels que les normes et les profils harmonisés au niveau de l'Union, les définitions communes, les métadonnées communes, les exigences de qualité et aspects qualitatifs communs liés à l'interopérabilité des architectures des NAP, les conditions communes d'échange de données, l'accès sécurisé et les activités communes de formation et de communication.

En ce qui concerne les exigences relatives aux spécifications applicables aux parties prenantes, les Administrations fédérales concernées coopèrent également avec les autres États membres au sujet des pratiques permettant d'évaluer le respect de ces exigences, de l'élaboration de mécanismes de contrôle de ce respect et des questions relatives à la coopération transfrontière.”.

Art. 7

Dans l'article 5 de la même loi, l'alinéa 1^{er} est remplacé comme suit:

“Pour l'application de la présente loi, les éléments suivants constituent des domaines prioritaires pour l'élaboration et l'utilisation de spécifications et de normes:

I: services STI d'informations et de mobilité;

II: services STI de gestion des déplacements, des transports et de la circulation;

III: services STI liés à la sûreté et à la sécurité routières;

IV: services STI de mobilité coopérative, connectée et automatisée.”.

Art. 8

In artikel 6 van dezelfde wet worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° het tweede lid wordt vervangen als volgt:

“De Koning bepaalt in de context zoals omschreven in het eerste lid voor elk van de in artikel 5, eerste lid, bedoelde prioritaire gebieden, de prioritaire acties.”;

2° in het vierde lid worden de woorden “de wet van 10 april 1990 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid” vervangen door de woorden “de wet van 2 oktober 2017 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid voor wat betreft de particuliere eCalls”.

Art. 9

In dezelfde wet wordt er een hoofdstuk 4/1 met artikel 6/1 ingevoegd, luidende:

“Hoofdstuk 4/1. – Beschikbaarheid van gegevens en invoering van ITS-diensten

Art. 6/1. De betrokken federale administraties staan in voor de toegankelijkheid en de beschikbaarheid van de gegevens die tot hun bevoegdheden behoren door middel van het NAP.

De Koning bepaalt de gegevenstypen en de ITS-diensten, alsook de termijnen en de vereiste geografische dekking.”.

Art. 10

Het opschrift van hoofdstuk 5 van dezelfde wet wordt vervangen als volgt:

“Hoofdstuk 5. – Regels betreffende gegevensbescherming en privacy”

Art. 11

Artikel 7 van dezelfde wet wordt vervangen als volgt:

“§ 1. Gegevens die persoonsgegevens zijn in de zin van artikel 4, 1), van de verordening (EU) 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad van 27 april 2016 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens en van artikel 26, 1°, van de wet 30 juli 2018 betreffende

Art. 8

Dans l'article 6 de la même loi, les modifications suivantes sont apportées:

1° l'alinéa 2 est remplacé comme suit:

“Dans le contexte tel que décrit au premier alinéa, le Roi fixe pour chacun des domaines prioritaires visé à l'article 5, premier alinéa, les actions prioritaires.”;

2° à l'alinéa 4, les mots “la loi du 10 avril 1990 réglementant la sécurité privée et particulière” sont remplacés par les mots “la loi du 2 octobre 2017 réglementant la sécurité privée et particulière pour ce qui concerne les eCalls privés”.

Art. 9

Dans la même loi, il est inséré un chapitre 4/1 comportant l'article 6/1, rédigé comme suit:

“Chapitre 4/1. – Disponibilité des données et déploiement des services STI

Art. 6/1. Les Administrations fédérales concernées garantissent l'accessibilité et la disponibilité des données qui relèvent de leurs compétences par l'intermédiaire du NAP.

Le Roi fixe les types de données et de services STI, ainsi que les délais et couvertures géographiques requis.”.

Art. 10

L'intitulé du chapitre 5 de la même loi, est remplacé par ce qui suit:

“Chapitre 5. – Règles relatives à la protection des données et à la vie privée”

Art. 11

L'article 7 de la même loi est remplacé par ce qui suit:

“§ 1^{er}. Les données à caractère personnel telles que définies à l'article 4, 1), du règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 26 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données et à l'article 26, 1°, de la loi du 30 juillet 2018 relative à la protection des personnes

de bescherming van natuurlijke personen met betrekking tot de verwerking van persoonsgegevens, worden overeenkomstig deze wet slechts verwerkt voor zover die verwerking noodzakelijk is voor de goede werking van ITS-toepassingen, -diensten en -acties, met het oog op het waarborgen van de verkeersveiligheid of -beveiliging en een verbeterd verkeers-, mobiliteits- of incidentenbeheer.

§ 2. Indien anonimisering technisch haalbaar is en de doeleinden van de gegevensverwerking kunnen worden bereikt met geanonimiseerde gegevens, worden geanonimiseerde gegevens gebruikt.

§ 3. Indien anonimisering technisch niet haalbaar is, of de doeleinden van de gegevensverwerking niet kunnen worden bereikt met geanonimiseerde gegevens, worden de gegevens gepseudonimiseerd, mits die pseudonimisering technisch haalbaar is en de doeleinden van de gegevensverwerking kunnen worden bereikt met behulp van gepseudonimiseerde gegevens.”

Art. 12

Artikel 8, eerste lid, van dezelfde wet wordt vervangen als volgt:

“De artikelen 6.41 tot en met 6.55 van het Burgerlijk Wetboek betreffende de aansprakelijkheid voor gebrekkige producten zijn van toepassing op alle aspecten inzake de aansprakelijkheid ingevolge de invoering en het gebruik van ITS-toepassingen en -diensten.”

Art. 13

Hoofdstuk 8 van dezelfde wet, dat de artikelen 12 en 13 bevat, wordt opgeheven.

Art. 14

In hoofdstuk 9 van dezelfde wet worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° artikel 14 wordt opgeheven;

2° artikel 16 wordt als volgt vervangen:

“De bepalingen zoals gewijzigd door de wet van..., zijn in werking getreden op de dag van publicatie van de wet van... in het *Belgisch Staatsblad*.”

physiques à l'égard de traitements de données à caractère personnel, ne sont traitées, conformément à la présente loi, que dans la mesure où leur traitement est nécessaire pour le bon fonctionnement des applications, service et actions STI, en vue d'assurer la sécurité ou la sûreté routière et d'améliorer la gestion de la circulation, de la mobilité ou des incidents.

§ 2. Lorsque l'anonymisation est techniquement possible et que les finalités du traitement des données peuvent être atteintes au moyen de données anonymisées, des données anonymisées sont utilisées.

§ 3. Lorsque l'anonymisation n'est techniquement pas possible, ou que les finalités du traitement des données ne peuvent pas être atteintes au moyen de données anonymisées, les données sont pseudonymisées, pour autant que la pseudonymisation soit techniquement possible et que les finalités du traitement des données puissent être atteintes au moyen de données pseudonymisées.”

Art. 12

L'article 8, alinéa 1^{er}, de la même loi, est remplacé par ce qui suit:

“Les articles 6.41 à 6.55 du Code civil relatifs à la responsabilité du fait des produits défectueux sont d'application pour tous les aspects relatifs à la responsabilité dans le cadre du déploiement et de l'utilisation d'applications et de services STI.”

Art. 13

Le chapitre 8 de la même loi, comportant les articles 12 et 13, est abrogé.

Art. 14

Dans le chapitre 9 de la même loi, les modifications suivantes sont apportées:

1° l'article 14 est abrogé;

2° l'article 16 est remplacé comme suit:

“Les dispositions telles que modifiées par la loi du..., sont entrées en vigueur le jour de la publication de la loi du... au *Moniteur belge*.”

HOOFDSTUK 3

Wijziging van de wet van 2 oktober 2017 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid

Art. 15

In artikel 2 van de wet van 2 oktober 2017 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid, wordt punt 30° vervangen als volgt:

“30° particuliere eCall: een oproep als bedoeld in artikel 3, 22°, van de ITS-kaderwet.”

Art. 16

In artikel 158 van dezelfde wet, wordt het woord “eCalls” vervangen door de woorden “particuliere eCalls”.

Gegeven te Brussel, 7 mei 2026

FILIP

VAN KONINGSWEGE:

De minister van Economie,

David Clarinval

De minister van Justitie,

Annelies Verlinden

De minister van Binnenlandse Zaken,

Bernard Quintin

De minister van Mobiliteit,

Jean-Luc Crucke

*De minister van Modernisering van de overheid,
belast met Digitalisering,*

Vanessa Matz

CHAPITRE 3

Modification de la loi du 2 octobre 2017 réglementant la sécurité privée et particulière

Art. 15

Dans l'article 2 de la loi du 2 octobre 2017 réglementant la sécurité privée et particulière, le point 30° est remplacé par ce qui suit:

“30° eCall privé: un appel tel que visé à l'article 3, 22°, de la loi-cadre STI.”

Art. 16

Dans l'article 158 de la même loi, le mot “eCalls” est remplacé par les mots “eCalls privés”.

Donné à Bruxelles, le 7 mai 2026

PHILIPPE

PAR LE ROI:

Le ministre de l'Économie,

David Clarinval

La ministre de la Justice,

Annelies Verlinden

Le ministre de l'Intérieur,

Bernard Quintin

Le ministre de la Mobilité,

Jean-Luc Crucke

*La ministre de l'Action et de la Modernisation
publiques, chargée du Numérique,*

Vanessa Matz

CONCORDANTIETABEL
RICHTLIJN – WETSONTWERP

NB: In de door de Commissie op 16 april 2024 gepubliceerde “omzettingstabel” wordt aanbevolen om de artikelen 2 (Prioritaire gebieden), 4 (Definities), 5 (Toepassing van specificaties op de invoering van ITS), 6 bis (Beschikbaarheid van gegevens en invoering van ITS-diensten) en 10 (Regels inzake gegevensbescherming en privacy) om te zetten alsmede de vier bijlagen van Richtlijn 2010/40, gewijzigd bij EU-Richtlijn 2023/2661 (zie de geconsolideerde versie van Richtlijn 2010/40/EU)

RICHTLIJN EU 2023/ 2661 TOT WIJZIGING VAN RICHTLIJN 2010/40/EU	WETSONTWERP TOT WIJZIGING VAN DE WET VAN 17 AUGUSTUS 2013 TOT CREATIE VAN HET KADER VOOR HET INVOEREN VAN INTELLIGENTE VERVOERSYSTEMEN EN TOT WIJZIGING VAN DE WET VAN 10 APRIL 1990 BETREFFENDE DE REGLING VAN DE PRIVATE EN BIJZONDERE VEILIGHEID, EN TOT WIJZIGING VAN DE WET VAN 2 OKTOBER 2017 TOT REGLING VAN DE PRIVATE EN BIJZONDERE VEILIGHEID
	Hoofdstuk 1. - Algemene bepalingen
	Art. 1 : Verwijzing naar de Grondwet
	Art. 2: Verwijzing naar de omzetting van Richtlijn 2023/2661
Artikel 1: Wijzigingen in Richtlijn 2010/40/EU	Hoofdstuk 2. - Wijziging van de wet van 17 augustus 2013 tot creatie van het kader voor het invoeren van intelligente vervoerssystemen en tot wijziging van de wet van 10 april 1990 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid (geciteerd als “ITS-kaderwet”)
	Art. 3: Wijziging van het opschrift van de wet
	Art. 4, 1°: Verwijzing naar de omzetting van Richtlijn 2023/2661
Art. 1, 1): Toevoeging van een §2bis aan artikel 1 van de ITS- richtlijn	Art. 4, 2°
Art. 1, 2): Vervanging van §1 van artikel 2	Art. 7

Art.1, 3), a, b, c, d, e.: Wijzigingen van artikel 4	Art. 5, 1° tot 15°
Art.1, 4): Er wordt een artikel <i>4bis</i> ingevoegd	Geen omzetting
Art.1, 5): Vervanging van artikel 5	Art 6, 1°,2°,3°,4°,5°
Art.1, 6), a, b, c.: Wijzigingen van artikel 6	Geen omzetting
Art.1, 7): Invoeging van een artikel <i>6bis</i>	Art.9: invoeging van een nieuw hoofdstuk 4/1 aangevuld door een nieuw art. 6/1
Art.1, 8): Vervanging van artikel 7	Geen omzetting
Art.1, 9): Invoeging van een artikel <i>7bis</i>	Geen omzetting
Art.1, 10): Vervanging van artikel 8 van de ITS-richtlijn	Geen omzetting
Art.1, 11): Vervanging van artikel 10	Art. 10: wijziging van de titel van hoofdstuk 5 + Art. 11: Vervanging van artikel 7+ toevoeging van een §4 volgens het advies van de GBA
Art.1, 12): Invoeging van een artikel <i>10bis</i>	Geen omzetting
Art.1, 13): Wijzigingen van artikel 12	Geen omzetting
Art.1, 14): Vervanging van artikel 15	Geen omzetting
Art.1, 15): Vervanging van artikel 17	Geen omzetting (toekomstige wijziging van art. 2,3°, van het samenwerkingsakkoord van 15 juli 2014)
Art.1, 16): invoeging van een artikel <i>18bis</i> in de ITS-richtlijn	Geen omzetting
Art 1, 17): Vervanging van bijlage 1	Toekomstige wijziging van het KB van 15 december 2013
Art.1, 18): Vervanging van bijlage 2	Art 6, 1°,2°,3°,4°,5°
Art.1, 19): Toevoeging van een bijlage 3	Toekomstige wijziging/intrekking van het KB van 15 december 2013. Voor het federale niveau: zie punt 4 van bijlage 3
Art.1, 20): Toevoeging van een bijlage 4	Heeft geen betrekking op het federale niveau Geen omzetting
Artikel 2 Omzetting door de Lidstaten vóór 21/12/2025 + Verwijzing naar Richtlijn 2023 2661	Artikelen 2 en 4, 1°
Artikel 3 Inwerkingtreding	Zie artikel 14, 2°

Artikel 4 Bestemmingen (lidstaten)	Geen omzetting
Materie in verband met eCall vermeld in art. 3 d), ongewijzigd van Richtlijn 2010/40/EU	Hoofdstuk 3. – Wijziging van de wet van 2 oktober 2017 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid
	Art 15: Wijziging van art. 2
	Art.16: Wijziging van art. 158

TABLEAU DE CORRESPONDANCE
DIRECTIVE – PROJET DE LOI

NB : Le « transposition table » émis par la Commission daté du 16/04/2024 recommande de transposer les articles 2 (Domaines prioritaires), 4 (Définitions), 5 (Application des spécifications au déploiement des STI), 6bis (Disponibilité des données et déploiement des services STI) et 10 (Règles relatives à la protection des données et à la vie privée) ainsi que les 4 Annexes de la Directive 2010/40 modifiée par la Directive UE 2023/2661 (voir la version consolidée de la Directive 2010/40/UE)

DIRECTIVE UE 2023/ 2661 MODIFIANT LA DIRECTIVE 2010/40/UE	PROJET DE LOI MODIFIANT LA LOI DU 17 AOÛT 2013 PORTANT CRÉATION DU CADRE POUR LE DÉPLOIEMENT DE SYSTÈME DE TRANSPORT INTELLIGENTS ET MODIFIANT LA LOI DU 10 AVRIL 1990 RÉGLEMENTANT LA SÉCURITÉ PRIVÉE ET PARTICULIÈRE, ET MODIFIANT LA LOI DU 2 OCTOBRE 2017 RÉGLEMENTANT LA SÉCURITÉ PRIVÉE ET PARTICULIÈRE
	Chapitre 1. - Disposition générales
	Art. 1 : Référence à la Constitution
	Art. 2 : Référence à la transposition de la directive 2023/2661
Article premier : Modification de la directive 2010/40/UE	Chapitre 2. - Modification de la loi du 17 août 2013 portant création du cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents et modifiant la loi du 10 avril 1990 réglementant la sécurité privée et particulière (dénommée « loi- cadre STI »)
	Art. 3 : Modification de l'intitulé de la loi
	Art. 4, 1° Référence à la transposition de la directive 2023/2661
Art. 1, 1) : Ajout d'un §2bis à l'article 1^{er} de la Directive STI	Art. 4, 2°
Art. 1, 2) : Remplacement du §1 de l'article 2	Art. 7

Art.1, 3), a, b, c, d, e : Modifications de l'article 4	Art. 5, 1° à 15°
Art.1, 4) : Un article <i>4bis</i> est inséré	Pas de transposition
Art.1, 5) : Remplacement de l'article 5	Art 6, 1°,2°,3°,4°,5°
Art.1, 6), a, b, c. : Modifications de l'article 6	Pas de transposition
Art.1, 7) : Insertion d'un article <i>6bis</i>	Art.9: insertion d'un nouveau chapitre 4/1 complété par un nouvel art. 6/1
Art.1, 8) : Remplacement de l'article 7	Pas de transposition
Art.1, 9) : Insertion d'un article <i>7bis</i>	Pas de transposition
Art.1, 10) : Remplacement de l'article 8 de la Directive STI	Pas de transposition
Art.1, 11) : Remplacement de l'article 10	Art. 10 : modification de l'intitulé du chapitre 5 + Art.11 : remplacement de l'article 7 + Ajout d'un §4 suivant l'avis de l'APD
Art.1, 12) : Insertion d'un article <i>10bis</i>	Pas de transposition
Art.1, 13) : Modifications de l'article 12	Pas de transposition
Art.1, 14) : Remplacement de l'article 15	Pas de transposition
Art.1, 15) : Remplacement de l'article 17	Pas de transposition (Future modification de l'art.2,3°, de l'accord de coopération du 15 juillet 2014)
Art.1, 16) : Insertion d'un article <i>18bis</i> dans la directive STI	Pas de transposition
Art 1, 17) : Remplacement de l' Annexe 1	Future modification de l'AR du 15 décembre 2013
Art.1, 18) : Remplacement de l' Annexe 2	Art 6, 1°,2°,3°,4°,5°
Art.1, 19) : Ajout de l' Annexe 3	Future modification/abrogation de l'AR du 15 décembre 2013. Pour le niveau fédéral : voir point 4 de l'Annexe 3
Art.1, 20) : Ajout de l' Annexe 4	Ne concerne pas le niveau fédéral Pas de transposition
Article 2 Transposition par les États membres avant le 21/12/2025 + référence de la directive 2023/2661	Articles 2 et 4, 1°

Article 3 Entrée en vigueur	Voir article 14, 2°
Article 4 Destinataires (Pays membres)	Pas de transposition
Matière « eCall » visée dans les actions prioritaires, à l'article 3, d, non modifié de la directive 2010/40	Chapitre 3 : Modifications de la loi du 2 octobre 2017 réglementant la sécurité privée et particulière
	Art 15 : Modification de l'article 2
	Art 16 : Modification de l'article 158

CONCORDANTIETABEL
WETSONTWERP – RICHTLIJN

WETSONTWERP VAN WET TOT WIJZIGING VAN DE WET VAN 17 AUGUSTUS 2013 TOT VASTSTELLING VAN HET KADER VOOR DE INVOERING VAN SLIMME VERVOERSYSTEMEN EN TOT WIJZIGING VAN DE WET VAN 10 APRIL 1990 BETREFFENDE DE REGELING VAN DE PRIVATE EN BIJZONDERE VEILIGHEID, EN TOT WIJZIGING VAN DE WET VAN 2 OKTOBER 2017 TOT REGELING VAN DE PRIVATE EN BIJZONDERE VEILIGHEID	RICHTLIJN 2023/ 2661 TOT WIJZIGING VAN RICHTLIJN 2010/40
Hoofdstuk 1 Algemene bepalingen	
Art. 1: Verwijzing naar de Grondwet	
Art. 2: Verwijzing naar de omzetting van Richtlijn 2023/2661	Zie Artikel 2: Omzetting
Hoofdstuk 2: Wijziging van de wet van 17 augustus 2013 tot creatie van het kader voor het invoeren van intelligente vervoerssystemen en tot wijziging van de wet van 10 april 1990 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid (hierna “ITS-kaderwet” genoemd)	Artikel 1: Wijzigingen in Richtlijn 2010/40/EU
Art. 3: Wijziging van de titel van de wet	
Art. 4, 1°: Verwijzing naar de omzetting van Richtlijn 2023/2661	Zie Artikel 2: Omzetting
Art. 4, 2°: Wijziging van art. 2 van de ITS-kaderwet	Art. 1, 1)
Art. 5, 1° tot 4°: Wijziging van de punten 2, 4, 14, 18 van art. 3	Art.1, 3), a, b, c, d
Art. 5, 15°: Wijziging van de punten 28 tot 35 in art. 3	Art.1, 3), e

Art. 6, 1°: Wijziging van art. 4, 2de lid van de ITS-kaderwet Art 6, 2°, 3°, 4°: Invoeging in artikel 4 van lid 3, 4 en 5	Bijlage 2 Art. 1, 5), 1 tot 3
Art. 7: Wijziging van art. 5 lid 1	Art.1, 2)
Art. 8,1°: Verwijzing naar het koninklijk besluit Art. 8,2°: Verwijzing naar de materie eCall	K.B. zal Bijlage 1 en Bijlage 3,4° omzetten Materie in verband met eCall vermeld in art. 3 d), ongewijzigd van Richtlijn 2010/40/EU
Art. 9: Invoeging van een Hoofdstuk 4/1 aangevuld met de invoering van een art. 6bis	Art.1, 7)
Art. 10: Vervanging van de titel van hoofdstuk 5	Art. 1, 11)
Art. 11: Vervanging van art. 7 + toevoeging van een §4 volgens het advies van de GBA	Art. 1, 11)
Art.12: Wijziging van art. 8	Art. 11 ongewijzigd van Richtlijn 2010/40
Art. 13: Schrapping van hoofdstuk 8	/
Art 14 2°: Vervanging van art. 16: Inwerkingtreding	Artikel 3 Inwerkingtreding
Geen omzetting	Artikel 4 Bestemmingen
Hoofdstuk 3. – Wijziging van de wet van 2 oktober 2017 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid	Materie in verband met eCall vermeld in art. 3 d), ongewijzigd van Richtlijn 2010/40/EU
Art 15: Wijziging van art. 2	
Art.16: Wijziging van art. 158	

TABLEAU DE CORRESPONDANCE
PROJET DE LOI – DIRECTIVE

PROJET DE LOI MODIFIANT LA LOI DU 17 AOUT 2013 PORTANT CRÉATION DU CADRE POUR LE DÉPLOIEMENT DE SYSTÈME DE TRANSPORT INTELLIGENTS ET MODIFIANT LA LOI DU 10 AVRIL 1990 RÉGLEMENTANT LA SÉCURITÉ PRIVÉE ET PARTICULIÈRE, ET MODIFIANT LA LOI DU 2 OCTOBRE 2017 RÉGLEMENTANT LA SÉCURITÉ PRIVÉE ET PARTICULIÈRE	DIRECTIVE 2023/ 2661 MODIFIANT LA DIRECTIVE 2010/40/UE
Chapitre 1 : Dispositions générales	
Art. 1 : Référence à la constitution	
Art. 2 : Référence à la transposition de la directive 2023/2661	Voir Article 2 Transposition
Chapitre 2 : Modification de la loi du 17 août 2013 portant création du cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents et modifiant la loi du 10 avril 1990 réglementant la sécurité privée et particulière (dénommée « loi-cadre STI »)	Article premier : Modifications de la directive 2010/40/UE
Art. 3 : Modification du titre de la loi	
Art. 4, 1° Référence à la transposition de la directive 2023/2661	Voir Article 2 Transposition
Art. 4, 2° : Modification de l'art. 2 de la loi-cadre STI	Art. 1, 1)
Art. 5, 1° à 4° : Modifications des points 2, 4, 14, 18 de l'art. 3 Art. 5, 15° : Ajout des points 28 à 35 à l'art. 3	Art.1, 3), a, b, c , d Art.1,3), e
Art 6, 1° : Modifications de l'art. 4, alinéa 2, de la loi-cadre STI Art 6, 2°, 3°, 4° : Insertion à l'article 4 des alinéas 3, 4 et 5	Annexe 2 Art. 1, 5), 1 à 3
Art. 7 : Modification de l'art. 5, al. 1 ^{er}	Art.1, 2)

Art. 8,1° : Référence à l'Arrêté royal	A.R. transposera l' Annexe 1 et Annexe 3,4°
Art. 8,2° : Référence à la matière eCall	Matière relative à l'eCall évoquée à l'Art. 3 d) non modifié dans la Directive 2010/40
Art. 9 : Insertion d'un Chap. 4/1 complété par l' insertion d'un art. 6bis	Art.1, 7)
Art. 10 : Remplacement de l'intitulé du Chap. 5	Art. 1, 11)
Art. 11 : Remplacement de l'art. 7 + ajout d'un §4 suivant l'avis de l'APD	Art. 1, 11)
Art.12 : Modification de l'art. 8	Art. 11 dans la directive 2010/40
Art. 13 : Annulation du chapitre 8	/
Art. 14 2) remplacement de l'article 16 : Entrée en vigueur	Article 3 Entrée en vigueur
Pas de transposition	Article 4 Destinataires
Chapitre 3. – Modification de la loi du 2 octobre 2017 réglementant la sécurité privée et particulière	Matière relative à l'eCall évoquée à l'Art. 3 d) non modifié de la directive 2010/40/UE consolidée
Art. 15 : Modification de l'art. 2	
Art.16 : Modification de l'art. 158	

COÖRDINATIE VAN DE ARTIKELEN

Basistekst	Tekst aangepast aan het wetsontwerp
<p>Wet van 17 augustus 2013 tot creatie van het kader voor het invoeren van intelligente vervoerssystemen en tot wijziging van de wet van 10 april 1990 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid (geciteerd als “ITS-kaderwet”)</p>	<p>Wet van 17 augustus 2013 tot creatie van het kader voor het invoeren van intelligente vervoerssystemen (geciteerd als “ITS-kaderwet”)</p>
<p>Hoofdstuk 1. - Algemene bepalingen</p>	<p>Hoofdstuk 1. - Algemene bepalingen</p>
<p>Artikel 1. Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 78 van de grondwet.</p>	<p>Artikel 1. Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 74 van de Grondwet.</p>
<p>Art. 2. Deze wet voorziet in de omzetting van Richtlijn 2010/40/EU van het Europees parlement en de Raad van 7 juli 2010 betreffende het kader voor het invoeren van intelligente vervoerssystemen op het gebied van wegvervoer en voor interfaces met andere vervoerswijzen.</p>	<p>Art. 2. Deze wet voorziet in de gedeeltelijke omzetting van Richtlijn 2010/40/EU betreffende het kader voor het invoeren van intelligente vervoerssystemen op het gebied van wegvervoer en voor interfaces met andere vervoerswijzen, gewijzigd bij Richtlijn (EU) 2023/2661 van het Europees Parlement en de Raad van 22 november 2023 tot wijziging van Richtlijn 2010/40/EU betreffende het kader voor het invoeren van intelligente vervoerssystemen op het gebied van wegvervoer en voor interfaces met andere vervoerswijzen.</p>
<p>Deze wet creëert het kader ter ondersteuning van het op gecoördineerde en coherente wijze invoeren en gebruiken van intelligente vervoerssystemen (ITS) en stelt de daarvoor de benodigde algemene voorwaarden vast.</p>	<p>Deze wet creëert het kader ter ondersteuning van het op gecoördineerde en coherente wijze invoeren en gebruiken van intelligente vervoerssystemen (ITS) en stelt de daarvoor de benodigde algemene voorwaarden vast. Deze wet voorziet tevens in zijn artikel 6/1 de beschikbaarheid van gegevens en de invoering van ITS-diensten op de in artikel 5 vastgelegde prioritaire gebieden.</p>
<p>Hoofdstuk 2. - Definities</p>	<p>Hoofdstuk 2. - Definities</p>
<p>Art. 3. In deze wet en haar uitvoeringsbesluiten wordt verstaan onder:</p> <p>1. “intelligente vervoerssystemen” of “ITS”: systemen waarin informatie- en communicatietechnologie wordt toegepast, op het gebied van het wegvervoer, met inbegrip van infrastructuur, voertuigen en gebruikers, en</p>	<p>Art. 3. In deze wet en haar uitvoeringsbesluiten wordt verstaan onder:</p> <p>1. “intelligente vervoerssystemen” of “ITS”: systemen waarin informatie- en communicatietechnologie wordt toegepast, op het gebied van het wegvervoer, met inbegrip van infrastructuur, voertuigen en gebruikers, en in het verkeers- en mobiliteitsbeheer, alsook voor interfaces met andere vervoerswijzen;</p>

in het verkeers- en mobiliteitsbeheer, alsook voor interfaces met andere vervoerswijzen;

2. “interoperabiliteit”: het vermogen van systemen en van de daaraan ten grondslag liggende bedrijfsprocessen, om onderling gegevens uit te wisselen en informatie en kennis te delen;

3. “ITS-toepassing”: operationeel instrument voor het toepassen van ITS;

4. “ITS-dienst”: het verschaffen van een ITS-toepassing door een duidelijk omlijnd organisatorisch en operationeel kader met als doel bij te dragen tot de veiligheid, de efficiëntie en het comfort van de gebruikers en/of vervoers- en reisdiensten te faciliteren of te ondersteunen;

5. “ITS-dienstaanbieder”: elke openbare of particuliere aanbieder van een ITS-dienst;

6. “ITS-gebruiker”: elke gebruiker van ITS-toepassingen of -diensten met inbegrip van reizigers, kwetsbare verkeersdeelnemers, gebruikers en beheerders van weginfrastructuur, beheerders van wagenparken en noodhulpdiensten;

7. “kwetsbare verkeersdeelnemers”: niet-gemotoriseerde weggebruikers zoals voetgangers en fietsers, alsmede motorrijders en personen met een handicap of met beperkte mobiliteit of oriëntatie

8. “nomadisch apparaat”: draagbaar communicatie- of informatieapparaat dat in het voertuig kan worden meegenomen ter ondersteuning van het rijden en/of de vervoershandelingen;

9. “platform”: de al dan niet ingebouwde apparatuur die het invoeren, aanbieden, exploiteren en integreren van ITS-toepassingen en -diensten mogelijk maakt;

10. “architectuur”: het conceptontwerp dat de structuur, het gedrag en de integratie van een bepaald systeem in zijn omgeving vastlegt;

11. “interface”: een installatie tussen systemen die de communicatiemiddelen verschaft waardoor deze systemen zich met elkaar in verbinding kunnen stellen en met elkaar in wisselwerking kunnen treden;

12. “compatibiliteit”: het algemene vermogen van een apparaat of systeem om zonder veranderingen samen met een ander apparaat of systeem te werken;

13. “continuïteit van diensten”: het in de gehele unie kunnen bieden van naadloze dienstverlening op vervoersnetwerken;

2. “interoperabiliteit”: het vermogen van systemen en van de daaraan ten grondslag liggende bedrijfsprocessen om onderling gegevens uit te wisselen en informatie en kennis te delen en aldus de continuïteit van ITS-diensten mogelijk te maken;

3. “ITS-toepassing”: operationeel instrument voor het toepassen van ITS;

4. “ITS-dienst”: het verschaffen van een ITS-toepassing door middel van een duidelijk omlijnd organisatorisch en operationeel kader met als doel bij te dragen tot de veiligheid van de gebruikers, de efficiëntie, de duurzame mobiliteit of het comfort, of vervoers- en reisdiensten te faciliteren of te ondersteunen;

5. “ITS-dienstaanbieder”: elke openbare of particuliere aanbieder van een ITS-dienst;

6. “ITS-gebruiker”: elke gebruiker van ITS-toepassingen of -diensten met inbegrip van reizigers, kwetsbare verkeersdeelnemers, gebruikers en beheerders van weginfrastructuur, beheerders van wagenparken en noodhulpdiensten;

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

8. “nomadisch apparaat”: draagbaar communicatie- of informatieapparaat dat in het voertuig kan worden meegenomen ter ondersteuning van het rijden en/of de vervoershandelingen;

9. “platform”: de al dan niet ingebouwde apparatuur die het invoeren, aanbieden, exploiteren en integreren van ITS-toepassingen en -diensten mogelijk maakt;

10. “architectuur”: het conceptontwerp dat de structuur, het gedrag en de integratie van een bepaald systeem in zijn omgeving vastlegt;

11. “interface”: een installatie tussen systemen die de communicatiemiddelen verschaft waardoor deze systemen zich met elkaar in verbinding kunnen stellen en met elkaar in wisselwerking kunnen treden;

12. “compatibiliteit”: het algemene vermogen van een apparaat of systeem om zonder veranderingen samen met een ander apparaat of systeem te werken;

13. “continuïteit van diensten”: het in de gehele unie kunnen bieden van naadloze dienstverlening op vervoersnetwerken;

14. “weggegevens”: gegevens over kenmerken van de weginfrastructuur, waaronder vaste verkeersborden of hun voorgeschreven veiligheidsattributen;

15. “verkeersgegevens: historische en realtimegegevens over de kenmerken van het wegverkeer;

16. “reisgegevens”: elementaire gegevens (zoals dienstregelingen en tarieven van het openbaar vervoer) die nodig zijn om voor en tijdens de reisinformatie over multimodaal reizen te kunnen verstrekken om het plannen, boeken en aanpassen van de reis gemakkelijker te maken;

17. “specificatie”: bindende maatregel houdende bepalingen betreffende eisen, procedures of eventuele andere relevante voorschriften;

18. “norm”: norm in de zin van artikel 1, lid 6), van Richtlijn 98/34/EG van het Europees parlement en de Raad van 22 juni 1998 betreffende een informatieprocedure op het gebied van normen en technische voorschriften;

19. “nooddienst”: elke overheidsdienst of dienst van openbaar nut zoals geïllustreerd in artikel 107, § 1, eerste lid, of vastgesteld door de koning overeenkomstig artikel 107, § 1, tweede lid, 1°, van de wet van 13 juni 2005 betreffende de elektronische communicatie;

20. “beheerscentrale van noodoproepen”: de plaats waar noodoproepen naar een nooddienst binnen een werkinggebied worden beheerd, hierna “beheerscentrale” genoemd, zoals gedefinieerd in artikel 2, 61°, van de wet van 13 juni 2005 betreffende de elektronische communicatie;

14. “weggegevens”: gegevens over kenmerken van de weginfrastructuur, waaronder vaste verkeersborden en hun voorgeschreven veiligheidsattributen, alsmede over de laadinfrastructuur en de infrastructuur voor tanken met alternatieve brandstoffen;

15. “verkeersgegevens”: historische en realtimegegevens over de kenmerken van het wegverkeer;

16. “reisgegevens”: elementaire gegevens (zoals dienstregelingen en tarieven van het openbaar vervoer) die nodig zijn om voor en tijdens de reisinformatie over multimodaal reizen te kunnen verstrekken om het plannen, boeken en aanpassen van de reis gemakkelijker te maken;

17. “specificatie”: bindende maatregel houdende bepalingen betreffende eisen, procedures of eventuele andere relevante voorschriften;

18. “norm”: norm in de zin van artikel 2, punt 1), van Verordening (EU) nr. 1025/2012 van het Europees Parlement en de Raad van 25 oktober 2012 betreffende Europese normalisatie;

19. “nooddienst”: elke overheidsdienst of dienst van openbaar nut zoals geïllustreerd in artikel 107, § 1, eerste lid, of vastgesteld door de koning overeenkomstig artikel 107, § 1, tweede lid, 1°, van de wet van 13 juni 2005 betreffende de elektronische communicatie;

19/1. “noodcommunicatie”: communicatie door middel van interpersoonlijke communicatiediensten tussen een eindgebruiker en een hierna gedefinieerd “PSAP” met het doel noodhulp te ontvangen van hulpdiensten, als bedoeld in artikel 2, 60°, van de wet van 13 juni 2005 betreffende de elektronische communicatie;

20. “centrale voor het beheer van noodoproepen” of “PSAP” (“public safety answering point”): de fysieke locatie waar noodcommunicatie initieel wordt ontvangen onder de verantwoordelijkheid van een openbare instantie of een erkende private organisatie, als bedoeld in artikel 2, 61°, van de wet van 13 juni 2005 betreffende de elektronische communicatie;

20/1. “werkingsgebied van een PSAP”: geografisch gebied waarvoor een PSAP alle noodcommunicatie naar de nooddienst beheert, als bedoeld in artikel 2, 62°, van de wet van 13 juni 2005 betreffende de elektronische communicatie;

20/2. “meest geschikte PSAP”: een PSAP die door de bevoegde instanties is opgericht om noodcommunicatie

21. "eCall": een noodoproep vanuit een voertuig naar het nummer 112, die ofwel automatisch door activering van sensoren in het voertuig, ofwel handmatig tot stand wordt gebracht en waardoor met gebruikmaking van openbare netwerken voor mobiele elektronische communicatie een gestandaardiseerde minimumreeks van gegevens wordt doorgezonden en een spraakcommunicatie tussen het voertuig en de centrale die de eCall verwerkt tot stand wordt gebracht, ook "publieke eCall" genoemd;

22. "particuliere eCall": een oproep vanuit een voertuig naar het nummer van een oproepcentrale van een particuliere ITS-dienstaanbieder, die ofwel automatisch door activering van sensoren ingebouwd in het voertuig, ofwel handmatig tot stand wordt gebracht en waardoor een gestandaardiseerde minimumreeks van gegevens wordt doorgezonden en een spraakcommunicatie tot stand wordt gebracht tussen de inzittenden van het voertuig en de oproepcentrale van de particuliere ITS-dienstaanbieder die de eCall verwerkt via openbare mobiele elektronische communicatienetwerken;

23. "emergency service category value": de 8-bitwaarde die voor noodoproepen op mobiele netwerken wordt gebruikt ter aanduiding van het bijzondere soort noodoproep (1-politie, 2-ambulance, 3-brandweer, 4-kustwacht, 5- reddingsdienst in de bergen, 6-handmatig geïnitieerde eCall, 7-automatisch geïnitieerde eCall, 8-reserve), zoals vermeld in tabel 10.5.135d van specificatie ETSI TS 124.008;

24. "eCall discriminator" of "eCall flag": de "emergency service category value" die aan eCalls is toegekend

uit een bepaald gebied of van een bepaald type te behandelen, als bedoeld in artikel 2, 62°/1, van de wet van 13 juni 2005 betreffende de elektronische communicatie;

20/3. "PSAP eCall": de meest geschikte PSAP die vooraf door de autoriteiten is aangewezen om eCalls te ontvangen en te behandelen, zoals bedoeld in de gedelegeerde verordening (EU) nr. 305/2013, waarvan artikel 2, d), de term "PSAP eCall" bepaalt;

21. "eCall" (zoals benoemd in de Richtlijn 2010/40/EU: "voorziening in de gehele Unie van een interoperabele noodoproepdienst (eCall)"): een noodoproep vanuit een voertuig naar het nummer 112, die ofwel automatisch door activering van sensoren in het voertuig, ofwel handmatig tot stand wordt gebracht en waardoor met gebruikmaking van openbare netwerken voor draadloze mobiele communicatie een gestandaardiseerde minimumreeks van gegevens wordt doorgezonden en een audiokanaal tussen het voertuig en de PSAP eCall tot stand wordt gebracht, ook "publieke eCall" genoemd, zoals bedoeld in artikel 2 h), van de Gedelegeerde Verordening (EU) nr. 305/2013;

22. "particuliere eCall" of "TPS eCall" (*third party services supported eCall*): een noodoproep vanuit een voertuig naar het nummer van een particuliere ITS-dienstaanbieder, die automatisch door activering van sensoren in het voertuig of manueel tot stand wordt gebracht, en waardoor met gebruikmaking van openbare netwerken voor draadloze mobiele communicatie een gestandaardiseerde minimumreeks van gegevens wordt doorgezonden en een audioverbinding tussen het voertuig en de alarmcentrale van de particuliere dienaar aanbieder die de particuliere eCall verwerkt, tot stand wordt gebracht, bedoeld in artikel 3,10), van de Gedelegeerde Verordening (EU) nr. 2015/758;

23. "emergency service category value": de 8-bitwaarde die voor noodoproepen op mobiele netwerken wordt gebruikt ter aanduiding van het bijzondere soort noodoproep (1-politie, 2-ambulance, 3-brandweer, 4-kustwacht, 5- reddingsdienst in de bergen, 6-handmatig geïnitieerde eCall, 7-automatisch geïnitieerde eCall, 8-reserve), zoals vermeld in tabel 10.5.135d van specificatie ETSI TS 124.008;

24. "eCall discriminator" of "eCall flag": de "emergency service category value" die aan eCalls is toegekend

overeenkomstig ETSI TS 124.008 (d.w.z. “6-handmatig geïnitieerde eCall” en “7-automatisch geïnitieerde eCall”), die een onderscheid mogelijk maakt tussen oproepen naar 112 op mobiele eindapparatuur en eCalls naar 112 op eindapparatuur ingebouwd in voertuigen alsmede tussen handmatig en automatisch gegenereerde eCall;

25. “minimumreeks van gegevens”: de informatie die door het voertuig in geval van een “eCall” wordt gezonden overeenkomstig norm EN 15722;

26. “exploitant van mobiel-elektronisch communicatienetwerk” of “exploitant van mobiel netwerk”: een aanbieder van een openbaar mobiel-elektronisch communicatienetwerk;

27. “eCall-alarmcentrale”: de oproepcentrale van de particuliere ITS-dienstaanbieder die de eCall of particuliere eCall verwerkt en die overeenkomstig artikel 1, § 1, 4°, van de wet van 10 april 1990 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid, hiervoor een vergunning heeft bekomen van de Minister van Binnenlandse Zaken teneinde op basis van de minimumreeks van gegevens de situatie en de ernst van het incident die de eCall of particuliere eCall heeft veroorzaakt te evalueren op basis van de regels vastgelegd overeenkomstig de wet van 10 april 1990 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid.

overeenkomstig ETSI TS 124.008 (d.w.z. “6-handmatig geïnitieerde eCall” en “7-automatisch geïnitieerde eCall”), die een onderscheid mogelijk maakt tussen oproepen naar 112 op mobiele eindapparatuur en eCalls naar 112 op eindapparatuur ingebouwd in voertuigen alsmede tussen handmatig en automatisch gegenereerde eCall;

25. “**minimumreeks van gegevens**” of “**MSD**” (“**minimum set of data**”): de bij een “eCall” door het voertuig doorgezonden contextuele informatie zoals gedefinieerd in norm “EN 15722”, bedoeld in artikel 2, j), van de Gedelegeerde Verordening (EU) nr. 305/2013;

26. “exploitant van mobiel-elektronisch communicatienetwerk” of “**MNO**” (“**mobile network operator**”): een operator die mobiele elektronische communicatiediensten aanbiedt en die beschikt over een eigen radiotoegangsnetwerk, alsook over alle nuttige elementen voor de exploitatie van het netwerk, als bedoeld in artikel 2, 89°, van de wet van 13 juni 2005 betreffende de elektronische communicatie;

27. “alarmcentrale voor “particuliere eCalls””: de oproepcentrale van de particuliere ITS-dienstaanbieder die de particuliere eCall verwerkt en die, overeenkomstig artikel 16 van de wet van 2 oktober 2017 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid, hiervoor een vergunning heeft bekomen van de minister van Binnenlandse Zaken;

28. “coöperatieve intelligente vervoerssystemen” of “**C-ITS**”: intelligente vervoerssystemen die ITS-gebruikers in staat stellen om met elkaar te communiceren en samen te werken door de uitwisseling van beveiligde en betrouwbare berichten, zonder dat ze elkaar vooraf kennen en op niet-discriminerende wijze;

29. “**C-ITS-dienst**”: een ITS-dienst die via C-ITS wordt verleend;

30. “beschikbaarheid van gegevens”: gegevens bestaan in een digitaal, machineleesbaar formaat;

31. “nationaal toegangspunt” of “**NAP**” (“**national access point**”): een digitale interface die één toegangspunt tot gegevens vormt via de door publieke of private belanghebbenden geregistreerde metagegevens;

32. “toegankelijkheid van gegevens”: gegevens kunnen in een digitaal machineleesbaar formaat worden opgevraagd en verkregen;
33. “multimodale digitale mobiliteitsdienst”: een dienst die informatie verstrekt over verkeers- en reisgegevens, zoals de locatie van vervoersvoorzieningen, dienstregelingen, de beschikbaarheid van of tarieven voor meer dan één vervoerswijze, eventueel met inbegrip van elementen die het mogelijk maken reserveringen, boekingen of betalingen te verrichten of tickets uit te geven;
34. “onderliggende informatie”: informatie die binnen het toepassingsgebied van deze wet valt en waarvan is vastgesteld dat zij relevant is voor het informeren van weg- en ITS-gebruikers, met name door wegenautoriteiten, indien deze verantwoordelijk zijn voor een dergelijke informatieverstrekking;
35. “hoofdweg”: een door een lidstaat aangewezen weg buiten stedelijke gebieden, die grote steden en/of regio’s verbindt en die niet geclassificeerd is als onderdeel van het uitgebreide trans-Europese wegennet of als autosnelweg;
36. “ITS-samenwerkingsakkoord”: het samenwerkingsakkoord van 15 juli 2014 tussen de Belgische Staat, het Vlaams Gewest, het Waals Gewest en het Brussels-Hoofdstedelijk Gewest met betrekking tot Richtlijn 2010/40/EU betreffende het kader voor het invoeren van intelligente vervoerssystemen op het gebied van wegvervoer en van interfaces met andere vervoerswijzen;
37. “ITS-stuurgroep”: een instantie voor samenwerking tussen de entiteiten die is opgericht bij artikel 1 van het ITS-samenwerkingsakkoord;
38. “gedelegeerde verordening (EU) nr. 305/2013”: de gedelegeerde verordening (EU) nr. 305/2013 van 26 november 2012 tot aanvulling van Richtlijn 2010/40/EU van het Europees Parlement en de Raad, wat de geharmoniseerde voorziening in de gehele Unie van een interoperabele eCall betreft;
39. “Verordening (EU) nr. 2015/758”: de Verordening (EU) nr. 2015/758 van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2015 inzake typegoedkeuringseisen voor de uitrol van het op de 112-dienst gebaseerde eCall-boordsysteem”.

Hoofdstuk 3. - Toepassingsgebied

Art. 4. Deze wet is van toepassing op ITS-toepassingen en -diensten op het gebied van het wegvervoer en de interfaces met andere vervoerswijzen.

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

a) effectief zijn - een tastbare bijdrage leveren tot het oplossen van de belangrijkste problemen in verband met het wegvervoer in Europa (bijvoorbeeld het reduceren van congestie, het verlagen van de uitstoot, het verbeteren van de energie-efficiëntie, het tot stand brengen van een grotere veiligheid en betere beveiliging, mede van kwetsbare verkeersdeelnemers);

b) kosteneffectief zijn - de verhouding tussen kosten en baten met betrekking tot het halen van doelstellingen optimaliseren;

c) proportioneel zijn - waar passend voorzien in verschillende niveaus van haalbare dienstverleningskwaliteit en invoering, met inachtneming van de plaatselijke, regionale, nationale en Europese specifieke kenmerken;

d) continuïteit van dienstverlening ondersteunen - naadloze dienstverlening in de hele unie, met name op het trans-Europese vervoersnetwerk, en waar mogelijk aan haar buitengrenzen, garanderen wanneer ITS-diensten worden ingevoerd. De continuïteit van dienstverlening dient te worden gewaarborgd op een niveau dat is aangepast aan de kenmerken van de vervoersnetwerken waarin verschillende landen onderling, en in voorkomend geval regio's onderling, en steden met plattelandsgebieden verbonden zijn;

e) interoperabiliteit bieden - ervoor zorgen dat systemen en de daaraan ten grondslag liggende bedrijfsprocessen onderling gegevens kunnen uitwisselen en informatie en kennis kunnen delen, zodat een effectieve ITS-dienstverlening mogelijk is;

Hoofdstuk 3. - Toepassingsgebied

Art. 4. Deze wet is van toepassing op ITS-toepassingen en -diensten op het gebied van het wegvervoer en de interfaces met andere vervoerswijzen.

Het toepassen van de door de Commissie vastgestelde specificaties alsook het selecteren en invoeren van ITS-toepassingen en -diensten, onverminderd artikel 6/1, is gebaseerd op een evaluatie van de behoeften, waarbij alle belanghebbenden worden betrokken, en overeenkomstig onderstaande beginselen. Deze maatregelen moeten:

a) effectief zijn – een tastbare bijdrage leveren tot het oplossen van de belangrijkste problemen in verband met het wegvervoer in Europa (bijv. het terugdringen van verkeersopstoppingen, het anticiperen op noodsituaties en weersverschijnselen, het verlagen van de uitstoot, het verbeteren van de energie-efficiëntie, het bevorderen van de veiligheid en beveiliging, onder meer van kwetsbare weggebruikers);

b) kosteneffectief zijn – de kosten-batenverhouding met betrekking tot het halen van doelstellingen optimaliseren;

c) proportioneel zijn – waar passend voorzien in verschillende niveaus van haalbare dienstverleningskwaliteit en invoering, met inachtneming van de plaatselijke, regionale, nationale en Europese specifieke kenmerken;

d) de continuïteit van dienstverlening ondersteunen – naadloze dienstverlening in de hele Unie – met name op het trans-Europese wegennet, en waar mogelijk aan de buitengrenzen – garanderen wanneer ITS-diensten worden ingevoerd. De continuïteit van de dienstverlening moet worden gewaarborgd op een niveau dat is aangepast aan de kenmerken van de vervoersnetwerken waarin verschillende landen onderling, en in voorkomend geval regio's onderling, en steden met plattelandsgebieden verbonden zijn;

e) interoperabiliteit bieden – ervoor zorgen dat systeemtoepassingen, -diensten en de onderliggende bedrijfsprocessen onderling gegevens kunnen uitwisselen en informatie en kennis kunnen delen in een gestandaardiseerd formaat, zodat een effectieve ITS-dienstverlening mogelijk is;

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

g) de kenmerken van de nationale infrastructuren en netwerken in acht nemen - rekening te houden met de inherente verschillen in de kenmerken van de vervoersnetwerken, met name wat betreft de omvang van de verkeersvolumes en de weers- en wegegesteldheid;

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

i) maturiteit ondersteunen - na een adequate risicobeoordeling, de soliditeit van innoverende ITS-systemen aantonen door middel van een toereikend niveau van technische ontwikkeling en operationele exploitatie;

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

f) achterwaartse compatibiliteit ondersteunen – waar gerechtvaardigd ervoor zorgen dat ITS-systemen kunnen werken met reeds bestaande systemen met eenzelfde opzet, zonder dat de ontwikkeling van nieuwe technologieën daardoor wordt belemmerd en met ondersteuning, voor zover nodig, van de complementariteit met of overgang naar nieuwe technologieën;

g) de kenmerken van de bestaande nationale infrastructuur en netwerken in acht nemen – rekening houden met de inherente verschillen in de kenmerken van de vervoersnetwerken, met name wat betreft de omvang van de verkeersvolumes en de weers- en wegegesteldheid, en met de specifieke kenmerken van de infrastructuur;

h) gelijke toegang bevorderen – de toegang tot ITS-toepassingen en -diensten voor kwetsbare weggebruikers niet belemmeren, noch daarbij discrimineren. Voor zover relevant, toegankelijk zijn voor personen met een handicap, overeenkomstig de toegankelijkheidseisen van artikel 121/4 van de wet van 13 juni 2005 betreffende de elektronische communicatie, indien de ITS-toepassingen en -diensten bedoeld zijn als interface met of om informatie te verstrekken aan ITS-gebruikers met een handicap, en van het koninklijk besluit van 13 september 2023 tot vaststelling van de voorschriften en nadere bepalingen inzake toegankelijkheid voor personen met een handicap tot elektronische communicatiediensten;

i) maturiteit ondersteunen – na een adequate risicobeoordeling de soliditeit van innoverende ITS-systemen aantonen door middel van een toereikend niveau van technische ontwikkeling en operationele exploitatie;

j) zorgen voor kwaliteit van de tijds- en plaatsbepaling – zorgen voor de verenigbaarheid van ITS-toepassingen en -diensten die gebaseerd zijn op tijds- en plaatsbepaling met minstens de navigatiediensten van Galileo, met inbegrip van *Open Service Navigation Message Authentication* (authenticatie van de navigatieberichten van de open dienst van Galileo) en andere diensten van Galileo zoals de hoge-precisiedienst, als deze dienst beschikbaar wordt, en de systemen van EGNOS (*European Geostationary Navigation Overlay Service* – Europees overlaysysteem voor geostationaire navigatie).

k) intermodaliteit vergemakkelijken - bij de invoering van ITS rekening houden met de coördinatie van verschillende vervoerswijzen, waar dat passend is;

l) samenhang in acht nemen - rekening houden met de bestaande regelgeving, beleidsmaatregelen en activiteiten op het niveau van de unie die betrekking hebben op ITS, in het bijzonder wat normalisatie betreft.

Deze wet en haar uitvoeringsbesluiten doen geenszins afbreuk aan al wat verband houdt met de nationale veiligheid of wat voor defensiedoeleinden is vereist.

In voorkomend geval ervoor zorgen dat ITS-toepassingen en -diensten die berusten op aardobservatiegegevens, gebruikmaken van gegevens, informatie of diensten van Copernicus. Andere gegevens en diensten mogen worden gebruikt ter aanvulling van Copernicusgegevens;

k) intermodaliteit vergemakkelijken – bij de invoering van ITSrekening houden met de coördinatie van verschillende vervoerswijzen, waar dat passend is;

l) samenhang in acht nemen – rekening houden met de bestaande regelgeving, beleidsmaatregelen en activiteiten van de Unie die betrekking hebben op ITS, in het bijzonder wat normalisatie betreft en, voor de specificaties, met het beginsel van technologie-neutraliteit zoals bedoeld in artikel 7, 3°, van de wet van 13 juni 2005 betreffende de elektronische communicatie;

m) transparantie en vertrouwen bieden - transparantie bieden, bijvoorbeeld door de transparantie van de klassering, onder meer van milieueffecten, te waarborgen wanneer mobiliteitsoplossingen worden voorgesteld aan klanten.

Deze wet en haar uitvoeringsbesluiten doen geenszins afbreuk aan al wat verband houdt met de nationale veiligheid of wat voor defensiedoeleinden is vereist.

In overeenstemming met het ITS-samenwerkingsakkoord is er samenwerking en afstemming tussen de betrokken federale administraties en de gewestelijke administraties, onder meer met belanghebbenden zoals gegevensverstrekkers, gegevensgebruikers en ITS-dienstaanbieders.

In voorkomend geval werken de betrokken federale administraties met de andere lidstaten, ook met belanghebbenden, samen met betrekking tot de prioritaire gebieden, voor zover er voor die prioritaire gebieden geen specificaties zijn vastgesteld.

De betrokken federale administraties werken ook samen met de andere lidstaten, en waar nodig met belanghebbenden, met betrekking tot operationele aspecten van de uitvoering van de door de Commissie vastgestelde specificaties, zoals normen en geharmoniseerde Unieprofielen, gemeenschappelijke definities, gemeenschappelijke metagegevens, gemeenschappelijke kwaliteitseisen en aspecten die

Hoofdstuk 4. - Prioritaire gebieden en prioritaire acties

Art. 5. Voor de toepassing van deze wet worden de volgende prioritaire gebieden voor het ontwikkelen en toepassen van specificaties en normen vastgesteld:

- I. optimaal gebruik van weg-, verkeers- en reisgegevens;
- II. continuïteit van ITS-diensten voor verkeers- en vrachtbeheer;
- III. ITS-toepassingen voor verkeersveiligheid en -beveiliging;
- IV. koppeling van het voertuig aan de vervoersinfrastructuur.

De draagwijdte van de in het eerste lid bedoelde prioritaire gebieden wordt bepaald door de koning.

Art. 6. Binnen de in artikel 5, eerste lid, bedoelde prioritaire gebieden zijn voor de ontwikkeling en de toepassing van specificaties en normen de volgende acties prioritair:

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

verband houden met de interoperabiliteit van de architectuur van NAP's, gemeenschappelijke voorwaarden voor gegevensuitwisseling, beveiligde toegang en gemeenschappelijke opleidings- en voorlichtingsactiviteiten.

Wat betreft de eisen voor de specificaties die van toepassing zijn op belanghebbenden, werken de federale administraties ook samen met de andere lidstaten met betrekking tot praktijken ter beoordeling van de naleving van die eisen, tot de ontwikkeling van mechanismen voor handhaving van de naleving en tot aangelegenheden in verband met grensoverschrijdende samenwerking.

Hoofdstuk 4. - Prioritaire gebieden en prioritaire acties

Art. 5. Voor de toepassing van deze wet worden de volgende prioritaire gebieden voor het ontwikkelen en toepassen van specificaties en normen vastgesteld:

- I: ITS-diensten voor informatie en mobiliteit;**
- II: ITS-diensten voor reizen, vervoer en verkeersbeheer;**
- III: ITS-diensten voor verkeersveiligheid en beveiliging;**
- IV: ITS-diensten voor coöperatieve, geconnecteerde en geautomatiseerde mobiliteit.**

De draagwijdte van de in het eerste lid bedoelde prioritaire gebieden wordt bepaald door de koning.

Art. 6. Binnen de in artikel 5, eerste lid, bedoelde prioritaire gebieden zijn voor de ontwikkeling en de toepassing van specificaties en normen de volgende acties prioritair:

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

e) verlening van informatiediensten voor veilige en beveiligde parkeerplaatsen voor vrachtwagens en bedrijfsvoertuigen;

f) verlening van reservatiediensten voor veilige en beveiligde parkeerplaatsen voor vrachtwagens en bedrijfsvoertuigen.

De koning bepaalt in de context zoals omschreven in het eerste lid voor elk van de in artikel 5, eerste lid, bedoelde prioritaire gebieden, de prioritaire acties rekening houdend met de verplichtingen van België in het kader van de Europese Unie en van andere intergouvernementele organisaties waarvan België lid is.

De geharmoniseerde voorziening van een eCall-dienst houdt rekening met de regels opgelegd door of in uitvoering van de wet van 13 juni 2005 betreffende de elektronische communicatie.

De geharmoniseerde voorziening van een eCall-dienst houdt rekening met de regels opgelegd door of in uitvoering van de wet van 10 april 1990 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid.

Hoofdstuk 5- Grondrechtenbescherming

Art. 7. Geen bepaling van deze wet doet afbreuk aan de wettelijke en reglementaire beschermingsmechanismen inzake de persoonlijke levenssfeer, de verwerking van persoonsgegevens en de beveiliging en het hergebruik van overheidsinformatie.

In geval van tegenstrijdigheid tussen de in het eerste lid bedoelde gelijktijdig toepasselijke wetgevende en

e) verlening van informatiediensten voor veilige en beveiligde parkeerplaatsen voor vrachtwagens en bedrijfsvoertuigen;

f) verlening van reservatiediensten voor veilige en beveiligde parkeerplaatsen voor vrachtwagens en bedrijfsvoertuigen.

De Koning bepaalt in de context zoals omschreven in het eerste lid voor elk van de in artikel 5, eerste lid, bedoelde prioritaire gebieden, de prioritaire acties.

De geharmoniseerde voorziening van een eCall-dienst houdt rekening met de regels opgelegd door of in uitvoering van de wet van 13 juni 2005 betreffende de elektronische communicatie.

De geharmoniseerde voorziening van een eCall-dienst houdt rekening met de regels opgelegd door of in uitvoering van de wet van 2 oktober 2017 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid voor wat betreft de particuliere eCalls.

Hoofdstuk 4/1. - Beschikbaarheid van gegevens en invoering van ITS-diensten

Art. 6/1. De betrokken federale administraties staan in voor de toegankelijkheid en de beschikbaarheid van de gegevens die tot hun bevoegdheden behoren door middel van het NAP.

De Koning bepaalt de gegevenstypen en de ITS-diensten, alsook de termijnen en de vereiste geografische dekking.

Hoofdstuk 5. - Regels betreffende gegevensbescherming en privacy

Art. 7. § 1. Gegevens die persoonsgegevens zijn in de zin van artikel 4, 1), van de Verordening (EU) 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad van 27 april 2016 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens en van artikel 26, 1°, van de wet 30 juli 2018 betreffende de

reglementaire beschermingsmechanismen wordt in het kader van ITS steeds voorrang gegeven aan de wetsbepalingen die de ITS-gebruiker ter zake de ruimste rechtsbescherming bieden.

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

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

Het niet naleven van de maatregelen vermeld in het derde en vierde lid door de ITS aanbieders en ontwikkelaars wordt beschouwd als een inbreuk op de artikelen 4, § 1, 1° en 16, § 4 van de wet van 8 december 1992 tot bescherming van de persoonlijke levenssfeer ten opzichte van de verwerking van persoonsgegevens.

Hoofdstuk 6. - Aansprakelijkheid

Art. 8. De wet van 25 februari 1991 betreffende de aansprakelijkheid voor producten met gebreken is toepasselijk op alle aspecten inzake de aansprakelijkheid ingevolge de invoering en het gebruik van ITS-toepassingen en -diensten.

De toepasselijkheid van de in het eerste lid vermelde wet laat de toepassing van de wetgeving inzake burgerrechtelijke en strafrechtelijke aansprakelijkheid onverlet.

Hoofdstuk 7. - Machtiging aan de Koning

Art. 9. De Koning wordt gemachtigd om onder de voorwaarden vermeld in dit artikel de federale wetten aan te vullen, op te heffen of te vervangen om ze in overeenstemming te brengen met de vereisten inzake ITS. De in dit artikel bedoelde machtiging kan slechts worden aangewend mits eerbiediging van de volgende cumulatieve voorwaarden:

bescherming van natuurlijke personen met betrekking tot de verwerking van persoonsgegevens, worden overeenkomstig deze wet slechts verwerkt voor zover die verwerking noodzakelijk is voor de goede werking van ITS-toepassingen, -diensten en -acties, met het oog op het waarborgen van de verkeersveiligheid of -beveiliging en een verbeterd verkeers-, mobiliteits- of incidentenbeheer.

§ 2. Indien anonimisering technisch haalbaar is en de doeleinden van de gegevensverwerking kunnen worden bereikt met geanonimiseerde gegevens, worden geanonimiseerde gegevens gebruikt.

§ 3. Indien anonimisering technisch niet haalbaar is, of de doeleinden van de gegevensverwerking niet kunnen worden bereikt met geanonimiseerde gegevens, worden de gegevens gepseudonimiseerd, mits die pseudonimisering technisch haalbaar is en de doeleinden van de gegevensverwerking kunnen worden bereikt met behulp van gepseudonimiseerde gegevens.

Hoofdstuk 6. - Aansprakelijkheid

Art. 8. De artikelen 6.41 tot en met 6.55 van het Burgerlijk Wetboek betreffende de aansprakelijkheid voor gebrekkige producten zijn van toepassing op alle aspecten inzake de aansprakelijkheid ingevolge de invoering en het gebruik van ITS-toepassingen en -diensten.

De toepasselijkheid van de in het eerste lid vermelde wet laat de toepassing van de wetgeving inzake burgerrechtelijke en strafrechtelijke aansprakelijkheid onverlet.

Hoofdstuk 7. - Machtiging aan de Koning

Art. 9. De Koning wordt gemachtigd om onder de voorwaarden vermeld in dit artikel de federale wetten aan te vullen, op te heffen of te vervangen om ze in overeenstemming te brengen met de vereisten inzake ITS. De in dit artikel bedoelde machtiging kan slechts worden aangewend mits eerbiediging van de volgende cumulatieve voorwaarden:

1. het gebruik van de machtiging moet noodzakelijk en proportioneel zijn. dat gebruik moet in een schriftelijk verslag aan het parlement gemeld worden uiterlijk één maand vóór de totstandkoming van de betrokken bepalingen;
2. de bepalingen waarvoor gebruik werd gemaakt van de machtiging maken het voorwerp uit van een voorafgaand advies van de commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer;
3. de bepalingen waarvoor gebruik werd gemaakt van de machtiging maken het voorwerp uit van een wettelijke bekrachtiging binnen twee jaar na hun inwerkingtreding.

Art. 10. Voor de aanvulling, opheffing of vervanging van de bepalingen van deze wet kan geen gebruik worden gemaakt van de machtiging bedoeld in het artikel 9.

In afwijking van het eerste lid kan voor de aanvulling, opheffing of vervanging van artikel 2, en van de bepalingen van de hoofdstukken van deze wet inzake toepassingsgebied, inzake prioritaire gebieden en prioritaire acties en inzake definities wel gebruik worden gemaakt van de machtiging.

De bepalingen waarvoor gebruik werd gemaakt van de machtiging overeenkomstig het tweede lid maken het voorwerp uit van een wettelijke bekrachtiging binnen één jaar na hun inwerkingtreding.;

Art. 11. De miskennis van de artikelen 9, tweede lid, punten 3 en 10, derde lid leidt ertoe dat de bepalingen die tot stand kwamen door gebruik van de machtiging in dergelijke omstandigheden zonder gevolg zijn.

Hoofdstuk 8. - Wijzigingen aan de wet van 10 april 1990 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid

Art. 12. Artikel 1, § 4, van de wet van 10 april 1990 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid wordt vervangen als volgt:

“§ 4. De in dit artikel bedoelde alarmsystemen en alarmcentrales zijn de systemen en centrales bestemd om misdrijven tegen personen of goederen te voorkomen of vast te stellen, om brand, gaslekken of ontploffingen te

1. het gebruik van de machtiging moet noodzakelijk en proportioneel zijn. dat gebruik moet in een schriftelijk verslag aan het parlement gemeld worden uiterlijk één maand vóór de totstandkoming van de betrokken bepalingen;
2. de bepalingen waarvoor gebruik werd gemaakt van de machtiging maken het voorwerp uit van een voorafgaand advies van de commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer;
3. de bepalingen waarvoor gebruik werd gemaakt van de machtiging maken het voorwerp uit van een wettelijke bekrachtiging binnen twee jaar na hun inwerkingtreding.

Art. 10. Voor de aanvulling, opheffing of vervanging van de bepalingen van deze wet kan geen gebruik worden gemaakt van de machtiging bedoeld in het artikel 9.

In afwijking van het eerste lid kan voor de aanvulling, opheffing of vervanging van artikel 2, en van de bepalingen van de hoofdstukken van deze wet inzake toepassingsgebied, inzake prioritaire gebieden en prioritaire acties en inzake definities wel gebruik worden gemaakt van de machtiging.

De bepalingen waarvoor gebruik werd gemaakt van de machtiging overeenkomstig het tweede lid maken het voorwerp uit van een wettelijke bekrachtiging binnen één jaar na hun inwerkingtreding.

Art. 11. De miskennis van de artikelen 9, tweede lid, punten 3 en 10, derde lid leidt ertoe dat de bepalingen die tot stand kwamen door gebruik van de machtiging in dergelijke omstandigheden zonder gevolg zijn.

~~Hoofdstuk 8. - Wijzigingen aan de wet van 10 april 1990 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid~~

Art. 12 opgeheven

voorkomen of vast te stellen of om, in het algemeen, noodsituaties waarin personen verkeren, vast te stellen.”.

Art. 13. In artikel 12 van dezelfde wet worden de volgende wijzigingen aangebracht: **Art 13. opgeheven**

1° de bestaande tekst vormt paragraaf 1 van het artikel;

2° het artikel wordt aangevuld met de paragrafen 2 en 3, luidende:

§ 2. De definities van de begrippen eCall', particuliere eCall', eCall-alarmcentrale', nooddienst', beheerscentrale van noodoproepen' en minimumreeks van gegevens' zijn deze zoals bedoeld in artikel 3 van de ITS-kaderwet.

De operatoren van openbare mobiele elektronische communicatienetwerken en de verstrekkers van openbare mobiele elektronische communicatiediensten in de zin van de wet van 13 juni 2005 betreffende de elektronische communicatie, schakelen de eCall en de particuliere eCall naar een eCall-alarmcentrale door die de eCall afwikkelt als beschreven in dit artikel.

De alarmcentrale die een eCall of een particuliere eCall ontvangt gaat na of deze het gevolg is van een incident die de tussenkomst vereist van de nooddiensten die ter plaatse hulp bieden, zoals bedoeld in artikel 107, § 1, eerste lid, a., van dezelfde wet.

Indien na evaluatie blijkt dat een interventie van de nooddiensten die ter plaatse hulp bieden nodig is, stuurt de eCall-alarmcentrale kosteloos de minimum reeks van gegevens onmiddellijk door naar de betrokken beheerscentrale van noodoproepen. De eCall-alarmcentrale verzekert ook kosteloos de doorschakeling van de spraakverbinding tussen de inzittende(n) van het voertuig en de betrokken beheerscentrale van noodoproepen.

De Koning bepaalt, op voordracht van de Minister van Binnenlandse Zaken en de Minister van Volksgezondheid, de andere gegevens noodzakelijk om de tussenkomst van de nooddiensten efficiënt en effectief te laten verlopen evenals de regels volgens dewelke het incident en de ernst ervan worden geëvalueerd.

§ 3. De alarmcentrale bewaart gedurende een periode van twee jaar vanaf de dag van een eCall of een particuliere eCall, de minimum reeks van gegevens en van de andere gegevens bepaald door de Koning.

De Koning bepaalt, op voordracht van de Minister van Binnenlandse Zaken en de Minister van Volksgezondheid,

de andere gegevens betreffende eCall en particuliere eCall die de alarmcentrales dienen te bewaren en over te maken aan de nooddiensten die ter plaatse hulp bieden, alsook de vorm en inhoud ervan en de overmakingswijze van deze gegevens.

Ten laatste op 1 maart van elk jaar maken de eCall-alarmcentrales aan de Minister van Binnenlandse Zaken de maandelijkse geanonimiseerde statistieken over betreffende het totale aantal van eCall en particuliere eCall dat gegenereerd werd gedurende het voorbije burgerlijk jaar, onderscheid makende overeenkomstig elke waarde voor de "emergency service categorie value".

Hoofdstuk 9. - Uitvoering- en slotbepalingen

Art. 14. De besluiten genomen in uitvoering van de artikelen 5 en 6 kunnen retroactief in werking treden, maar nooit vóór de inwerkingtreding van deze wet.

Art. 15. Deze wet wordt geciteerd als "ITS-kaderwet".

Art. 16. Deze wet heeft uitwerking met ingang van 27 februari 2012.

In afwijking van het eerste lid treden de artikelen 7 en 9 tot en met 11 van deze wet in werking vijftien dagen na haar publicatie.

Kondigen deze wet af, bevelen dat zij met 's Lands zegel zal worden bekleed en door het Belgisch Staatsblad zal worden bekendgemaakt.

Hoofdstuk 8. - Uitvoering- en slotbepalingen

Art. 14 opgeheven

Art. 12. Deze wet wordt geciteerd als "ITS-kaderwet".

Art. 13. De bepalingen zoals gewijzigd door de wet van ..., zijn in werking getreden op de dag van publicatie van de wet van ... in het *Belgisch Staatsblad*.

Wet van 2 oktober 2017 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid

Hoofdstuk 2. - Definities en toepassingsgebied	Hoofdstuk 2. - Definities en toepassingsgebied
(...)	(...)
Afdeling 1. - Definities	Afdeling 1. - Definities

Art. 2. Voor de toepassing van deze wet wordt verstaan onder:

(...)

29° camerawet: de wet van 21 maart 2007 tot regeling van de plaatsing en het gebruik van bewakingscamera's;

Art. 2. Voor de toepassing van deze wet wordt verstaan onder:

(...)

29° camerawet: de wet van 21 maart 2007 tot regeling van de plaatsing en het gebruik van bewakingscamera's;

30° eCall: een noodoproep zoals bedoeld in artike l3 van de ITS-kaderwet;

31° ISPS-havenfaciliteit: een havenfaciliteit zoals bedoeld in artikel 5, 6° en 7° van de wet van 5 februari2007 betreffende de maritieme beveiliging;

(...)

Hoofstuk 6. - Specifieke activiteitendomeinen

(...)

Afdeling 1. - Opleidingen en psychotechnische onderzoeken

(...)

Art. 158. Ondernemingen uitsluitend vergund voor het beheer van een alarmcentrale die eCalls of alarmsignalen in verband met brand, gaslekken of ontploffingen ontvangt en verwerkt, zijn niet onderworpen aan de bepalingen van de artikelen 41, 3°, 51 en 53.

De personen bedoeld in artikel 60, 1° en 4°, in dienst van deze ondernemingen, zijn niet onderworpen aan de bepalingen van artikel 61, 4°.

De personen bedoeld in artikel 60, 6°, in dienst van deze ondernemingen, zijn niet onderworpen aan de bepalingen van artikel 61, 5° en 6°.

30° particuliere eCall: een noodoproep zoals bedoeld in artikel 3 van de ITS-kaderwet;

31° ISPS-havenfaciliteit: een havenfaciliteit zoals bedoeld in artikel 5, 6° en 7° van de wet van 5 februari 2007 betreffende de maritieme beveiliging;

(...)

Hoofstuk 6. - Specifieke activiteitendomeinen

(...)

Afdeling 1. - Opleidingen en psychotechnische onderzoeken

(...)

Art. 158. Ondernemingen uitsluitend vergund voor het beheer van een alarmcentrale die **particuliere** eCalls of alarmsignalen in verband met brand, gaslekken of ontploffingen ontvangt en verwerkt, zijn niet onderworpen aan de bepalingen van de artikelen 41, 3°, 51 en 53.

De personen bedoeld in artikel 60, 1° en 4°, in dienst van deze ondernemingen, zijn niet onderworpen aan de bepalingen van artikel 61, 4°.

De personen bedoeld in artikel 60, 6°, in dienst van deze ondernemingen, zijn niet onderworpen aan de bepalingen van artikel 61, 5° en 6°.

COORDINATION DES ARTICLES

Texte de base	Texte adapté au projet de loi
Loi du 17 août 2013 portant création du cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents et modifiant la loi du 10 avril 1990 réglementant la sécurité privée et particulière (dénommée: "loi-cadre STI")	Loi du 17 août 2013 portant création du cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents (dénommée: "loi-cadre STI")
Chapitre 1 ^{er} . – Dispositions générales	Chapitre 1 ^{er} . - Dispositions générales
Art. 1 ^{er} . La présente loi règle une matière visée à l'article 78 de la Constitution.	Art. 1 ^{er} . La présente loi règle une matière visée à l'article 74 de la Constitution.
Art 2. La présente loi transpose la Directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil du 7 juillet 2010 concernant le cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport.	Art. 2. La présente loi transpose partiellement la directive 2010/40/UE concernant le cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport, modifiée par la directive (UE) 2023/2661 du Parlement européen et du Conseil du 22 novembre 2023 modifiant la directive 2010/40/UE concernant le cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport.
La présente loi crée le cadre visant à soutenir le déploiement et l'utilisation coordonnés et cohérents de systèmes de transport intelligents (STI) et fixe les règles générales nécessaires à cette fin.	La présente loi crée le cadre visant à soutenir le déploiement et l'utilisation coordonnés et cohérents de systèmes de transport intelligents (STI) et fixe les règles générales nécessaires à cette fin. Cette loi prévoit également en son article 6/1 la disponibilité des données et le déploiement de services STI dans les domaines prioritaires fixés à l'article 5.
Chapitre 2. - Définitions	Chapitre 2. - Définitions
Art. 3. Dans la présente loi et ses arrêtés d'exécution, il y a lieu d'entendre par: 1. "systèmes de transport intelligents" ou "STI": les systèmes dans lesquels des technologies de l'information et de la communication sont appliquées, dans le domaine du transport routier, y compris les infrastructures, les véhicules et les usagers, et dans la gestion de la circulation et la gestion de la mobilité, ainsi que pour les interfaces avec d'autres modes de transport; 2. "interopérabilité": la capacité des systèmes et des processus industriels qui les sous-tendent à échanger des données et à partager des informations et des	Art. 3. Dans la présente loi et ses arrêtés d'exécution, il y a lieu d'entendre par: 1. "systèmes de transport intelligents" ou "STI": les systèmes dans lesquels des technologies de l'information et de la communication sont appliquées, dans le domaine du transport routier, y compris les infrastructures, les véhicules et les usagers, et dans la gestion de la circulation et la gestion de la mobilité, ainsi que pour les interfaces avec d'autres modes de transport; 2. "interopérabilité": la capacité des systèmes et des processus industriels qui les sous-tendent à échanger des données et à partager des informations et des

connaissances, permettant la continuité des services STI;

3. “application STI”: un instrument opérationnel pour l’application des STI;

4. “service STI”: la mise en place d’une application STI dans un cadre organisationnel et opérationnel clairement défini en vue d’améliorer la sécurité, l’efficacité, le confort des utilisateurs et/ou de faciliter ou de soutenir les opérations de transport et de voyage;

5. “prestataire de services STI”: tout prestataire public ou privé d’un service STI;

6. “utilisateur des STI”: tout utilisateur d’applications ou de services STI, notamment les voyageurs, les usagers vulnérables de la route, les usagers et les exploitants des infrastructures de transport routier, les gestionnaires de flottes et les opérateurs de services d’urgence;

7. “usagers vulnérables de la route”: les usagers non motorisés comme les piétons et les cyclistes, ainsi que les motocyclistes et les personnes handicapées ou les personnes à mobilité ou à orientation réduites;

8. “dispositif nomade”: un dispositif de communication ou d’information portable qui peut être apporté dans le véhicule pour accompagner la conduite et/ou les opérations de transport;

9. “plate-forme”: une unité embarquée ou non permettant le déploiement, la fourniture, l’exploitation et l’intégration d’applications et de services STI;

10. “architecture”: la définition conceptuelle de la structure, du comportement et de l’intégration d’un système donné dans son environnement;

11. “interface”: un mécanisme d’articulation mis en place entre les systèmes, qui leur permet de communiquer et d’interagir;

12. “compatibilité”: la capacité générale d’un dispositif ou d’un système à fonctionner avec un autre dispositif ou système sans modification;

13. “continuité des services”: la capacité à assurer, dans toute l’Union, des services sans interruption sur les réseaux de transport;

connaissances, permettant la continuité des services STI;

3. “application STI”: un instrument opérationnel pour l’application des STI;

4. “service STI”: la mise en place d’une application STI dans un cadre organisationnel et opérationnel clairement défini en vue d’améliorer la sécurité de l’utilisateur, l’efficacité, la mobilité durable ou le confort, ou de faciliter ou de soutenir les opérations de transport et de voyage;

5. “prestataire de services STI”: tout prestataire public ou privé d’un service STI;

6. “utilisateur des STI”: tout utilisateur d’applications ou de services STI, notamment les voyageurs, les usagers vulnérables de la route, les usagers et les exploitants des infrastructures de transport routier, les gestionnaires de flottes et les opérateurs de services d’urgence;

7. “usagers vulnérables de la route”: les usagers non motorisés comme les piétons et les cyclistes, ainsi que les motocyclistes et les personnes handicapées ou les personnes à mobilité ou à orientation réduites;

8. “dispositif nomade”: un dispositif de communication ou d’information portable qui peut être apporté dans le véhicule pour accompagner la conduite et/ou les opérations de transport;

9. “plate-forme”: une unité embarquée ou non permettant le déploiement, la fourniture, l’exploitation et l’intégration d’applications et de services STI;

10. “architecture”: la définition conceptuelle de la structure, du comportement et de l’intégration d’un système donné dans son environnement;

11. “interface”: un mécanisme d’articulation mis en place entre les systèmes, qui leur permet de communiquer et d’interagir;

12. “compatibilité”: la capacité générale d’un dispositif ou d’un système à fonctionner avec un autre dispositif ou système sans modification;

13. “continuité des services”: la capacité à assurer, dans toute l’Union, des services sans interruption sur les réseaux de transport;

14. "données routières": les données relatives aux caractéristiques de l'infrastructure routière, y compris les panneaux de signalisation fixes ou leurs attributs réglementaires liés à la sécurité;

15. "données concernant la circulation": les données historiques et en temps réel relatives aux caractéristiques de la circulation routière;

16. "données concernant les déplacements": les données de base, telles que les horaires et tarifs des transports publics, nécessaires à la communication, avant et pendant le trajet, d'informations pour un déplacement multimodal afin de faciliter la planification, la réservation et l'adaptation du déplacement;

17. "spécification": une mesure contraignante assortie de dispositions contenant des exigences, des procédures ou toute autre règle pertinente;

18. "norme": une norme telle que définie à l'article 1^{er}, point 6), de la Directive 98/34/CE du Parlement européen et du Conseil du 22 juin 1998 prévoyant une procédure d'information dans le domaine des normes et réglementations techniques;

19. "service d'urgence": tout service public ou d'intérêt public visé à l'article 107, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, ou fixé par le Roi conformément à l'article 107, § 1^{er}, alinéa 2, 1^o, de la loi du 13 juin 2005 relative aux communications électroniques;

20. "centrale de gestion des appels d'urgence": l'endroit où sont gérés les appels d'urgence vers un service d'urgence dans une zone d'activité, dénommée ci-dessous "centrale de gestion", telle que définie à l'article 2, 61^o, de la loi du 13 juin 2005 relative aux communications électroniques;

14. "données routières": les données relatives aux caractéristiques de l'infrastructure routière, y compris les panneaux de signalisation fixes et leurs attributs réglementaires liés à la sécurité, ainsi que l'infrastructure de recharge et de ravitaillement en carburants alternatifs

15. "données concernant la circulation": les données historiques et en temps réel relatives aux caractéristiques de la circulation routière;

16. "données concernant les déplacements": les données de base, telles que les horaires et tarifs des transports publics, nécessaires à la communication, avant et pendant le trajet, d'informations pour un déplacement multimodal afin de faciliter la planification, la réservation et l'adaptation du déplacement;

17. "spécification": une mesure contraignante assortie de dispositions contenant des exigences, des procédures ou toute autre règle pertinente;

18. "norme": une norme au sens de l'article 2, point 1), du règlement (UE) n° 1025/2012 du Parlement européen et du Conseil du 25 octobre 2012 relatif à la normalisation européenne;

19. "service d'urgence": tout service public ou d'intérêt public visé à l'article 107, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, ou fixé par le Roi conformément à l'article 107, § 1^{er}, alinéa 2, 1^o, de la loi du 13 juin 2005 relative aux communications électroniques;

19/1. "communication d'urgence": une communication effectuée au moyen de services de communications interpersonnelles, entre un utilisateur final et un "PSAP" défini ci-après, dont le but est de recevoir de l'aide d'urgence de la part de services d'urgence, telle que visée à l'article 2, 60^o, de la loi du 13 juin 2005 relative aux communications électroniques;

20. "centre de gestion des appels d'urgence" ou "PSAP" ("public safety answering point"): un lieu physique où est réceptionnée initialement une communication d'urgence sous la responsabilité d'une autorité publique ou d'un organisme privé reconnu, tel que visé à l'article

- 2, 61°, de la loi du 13 juin 2005 relative aux communications électroniques;
- 20/1. “zone d’activité d’un PSAP”: zone géographique pour laquelle un PSAP gère toutes les communications d’urgence vers le service d’urgence, tel que visée à l’article 2, 62°, de la loi du 13 juin 2005 relative aux communications électroniques;
- 20/2. “PSAP le plus approprié”: un PSAP établi par les autorités compétentes pour prendre en charge les communications d’urgence provenant d’une certaine zone ou les communications d’urgence d’un certain type, tel que visé à l’article 2, 62°/1, de la loi du 13 juin 2005 relative aux communications électroniques;
- 20/3. “PSAP eCall”: le PSAP le plus approprié, préalablement désigné par les autorités compétentes pour recevoir et traiter les appels “eCall”, tel que visé au règlement délégué (UE) n°305/2013, dont l’article 2, d), définit le terme “PSAP eCall”;
21. “eCall”: un appel d’urgence vers le numéro 112 depuis un véhicule, effectué soit automatiquement par l’activation de capteurs embarqués, soit manuellement, qui achemine un ensemble minimal de données standardisé et établit une communication vocale entre le véhicule et la centrale qui traite l’eCall par les réseaux publics de communication électronique mobile, aussi appelé “eCall public”;
21. “eCall” (dénommé dans la directive 2010/40/UE: “service d’appel d’urgence (eCall) interopérable dans toute l’Union”): un appel d’urgence vers le numéro 112 depuis un véhicule, effectué soit automatiquement par l’activation de capteurs embarqués, soit manuellement, qui achemine un ensemble minimal de données standardisé et établit une communication audio entre le véhicule et le PSAP eCall par les réseaux publics de communication mobile sans fil, aussi appelé “eCall public”, tel que visé à l’article 2, h), du règlement délégué (UE) n°305/2013 ;
22. “eCall privé”: un appel depuis un véhicule vers le numéro d’une centrale d’appel d’un prestataire privé de services STI, effectué soit automatiquement par l’activation de capteurs embarqués dans le véhicule, soit manuellement, qui achemine un ensemble minimal de données standardisé et établit une communication vocale entre les occupants du véhicule et la centrale d’appel du prestataire privé de services STI qui traite l’eCall par les réseaux publics de communication électronique mobile;
22. “eCall privé” ou “TPS eCall” (third party services supported eCall): un appel d’urgence en provenance d’un véhicule vers le numéro d’un prestataire privé de service STI, effectué soit automatiquement par l’activation de capteurs embarqués dans le véhicule, soit manuellement, qui transmet un ensemble minimal de données standardisé et établit une communication audio entre le véhicule et la centrale d’alarme du prestataire privé qui traite l’eCall privé, grâce à des réseaux publics de communication mobile sans fil, tel que visé à l’article 3,10), du règlement délégué (UE) n°2015/758;
23. “valeur de catégorie de service d’urgence”: la valeur de 8 bits utilisée pour des appels d’urgence
23. “valeur de catégorie de service d’urgence”: la valeur de 8 bits utilisée pour des appels d’urgence provenant de

provenant de réseaux mobiles pour indiquer le type particulier d'appel d'urgence (1-Police, 2-Ambulance, 3-Pompiers, 4-Garde maritime, 5-Secours en montagne, 6-Appel eCall déclenché manuellement, 7-Appel eCall déclenché automatiquement, 8-Libre), tel qu'indiqué dans le tableau 10.5.135d conformément à la spécification

ETSI TS 124.008;

24. "Discriminateur eCall" ou "drapeau eCall": la "valeur de catégorie de service d'urgence" attribuée aux appels eCall selon ETS TS 1214 008 (à savoir "6-Appel eCall déclenché manuellement" et "7-Appel eCall déclenché automatiquement"), permettant de différencier les appels vers le 112 provenant de terminaux mobiles des appels eCall vers le numéro 112 provenant de terminaux embarqués dans des véhicules ainsi que les appels "eCall" déclenchés manuellement de ceux déclenchés automatiquement;

25. "ensemble minimal de données": les informations qui sont envoyées par le véhicule lors d'un " eCall " conformément à la norme EN 15722;

26. "exploitant de réseau de communication électronique mobile" ou "exploitant de réseau mobile": un fournisseur d'un réseau public de communication électronique mobile;

27. "centrale d'alarme eCall": la centrale d'appel du prestataire privé de services STI qui traite l'eCall ou l'eCall privé et qui conformément à l'article 1^{er}, § 1^{er}, 4°, de la loi du 10 avril 1990 réglementant la sécurité privée et particulière, a obtenu une autorisation à cet effet du Ministre de l'Intérieur afin d'évaluer sur base de l'ensemble minimal de données la situation et la gravité de l'incident qui a occasionné l'eCall ou l'eCall privé sur base des règles fixées conformément à la loi du 10 avril 1990 réglementant la sécurité privée et particulière.

réseaux mobiles pour indiquer le type particulier d'appel d'urgence (1-Police, 2-Ambulance, 3-Pompiers, 4-Garde maritime, 5-Secours en montagne, 6-Appel eCall déclenché manuellement, 7-Appel eCall déclenché automatiquement, 8-Libre), tel qu'indiqué dans le tableau 10.5.135d conformément à la spécification ETSI TS 124.008;

24. "Discriminateur eCall" ou "drapeau eCall": la "valeur de catégorie de service d'urgence" attribuée aux appels eCall selon ETS TS 1214 008 (à savoir "6-Appel eCall déclenché manuellement" et "7-Appel eCall déclenché automatiquement"), permettant de différencier les appels vers le 112 provenant de terminaux mobiles des appels eCall vers le numéro 112 provenant de terminaux embarqués dans des véhicules ainsi que les appels "eCall" déclenchés manuellement de ceux déclenchés automatiquement;

25. "ensemble minimal de données" ou "MSD" ("*minimum set of data*") : les informations contextuelles qui sont envoyées par le véhicule lors d'un eCall, définies par la norme "EN 15722", visée à l'article 2, j, du règlement délégué (UE) n° 305/2013;

26. "exploitant de réseau de communication électronique mobile", ou "MNO" ("*mobile network operator*") : un opérateur qui offre des services de communications électroniques mobiles et qui dispose d'un réseau d'accès radioélectrique propre, ainsi que de tous les éléments utiles à l'exploitation du réseau, tel que visé à l'article 2, 89°, de la loi du 13 juin 2005 relative aux communications électroniques;

27. "centrale d'alarme pour "eCalls privés"" : la centrale d'appels du prestataire privé de services STI qui traite l'eCall privé et qui, conformément à l'article 16 de la loi du 2 octobre 2017 réglementant la sécurité privée et particulière, a obtenu une autorisation à cet effet du ministre de l'Intérieur;

28. "systèmes de transport intelligents coopératifs" ou "STI-C": des systèmes de transport intelligents qui permettent aux utilisateurs de STI d'interagir et de coopérer en échangeant des messages sécurisés et fiables, sans se connaître au préalable et de manière non discriminatoire;
29. "service STI-C": un service STI fourni par l'intermédiaire d'un STI-C;
30. "disponibilité des données": l'existence de données dans un format numérique lisible par machine;
31. "point d'accès national" ou "NAP" ("*national access point*"): une interface numérique qui constitue un point d'accès unique aux données via les métadonnées enregistrées par des parties prenantes publiques ou privées;
32. "accessibilité des données": la possibilité de demander et d'obtenir des données dans un format numérique lisible par machine;
33. "service numérique de mobilité multimodale": un service fournissant des informations sur les données relatives à la circulation et aux déplacements, telles que la localisation des installations de transport, les horaires, les places disponibles ou les tarifs pour plusieurs modes de transport, qui peut comprendre des fonctionnalités permettant d'effectuer des réservations ou des paiements, ou encore d'émettre des billets;
34. "informations sous-jacentes": des informations relevant du champ d'application de la présente loi dont il a été déterminé qu'elles sont pertinentes pour informer les usagers de la route et de STI, en particulier par les autorités routières lorsqu'elles sont responsables de telles informations;
35. "route principale": une route située en dehors des zones urbaines, désignée par un État membre, qui relie les principales villes ou régions, ou les deux, et qui n'est pas considérée comme faisant partie du réseau routier transeuropéen global ou comme une autoroute;
36. "accord de coopération STI": l'accord de coopération du 15 juillet 2014 entre l'État belge, la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale, relatif à la directive 2010/40/UE concernant le cadre pour le déploiement de systèmes de transport

	<p>intelligents dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport;</p> <p>37. "comité de pilotage STI": instance de coopération entre les entités créée à l'article 1^{er} de l'accord de coopération STI;</p> <p>38. "règlement délégué (UE) n°305/2013": le règlement délégué (UE) n° 305/2013 de la Commission du 26 novembre 2012 complétant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la mise à disposition harmonisée d'un service d'appel d'urgence (eCall) interopérable dans toute l'Union européenne;</p> <p>39. "règlement (UE) n°2015/758": le règlement UE n° 2015/758 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2015 concernant les exigences en matière de réception par type pour le déploiement du système eCall embarqué fondé sur le service 112.</p>
Chapitre 3. - Champ d'application	Chapitre 3. - Champ d'application
<p>Art. 4. La présente loi s'applique aux applications et services STI dans le domaine du transport routier et aux interfaces avec d'autres modes de transport.</p> <p>L'application de spécifications et le choix et le déploiement des applications et services STI se fondent sur une évaluation des besoins, à laquelle sont associées toutes les parties concernées, en conformité avec les principes selon lesquels ces mesures doivent:</p> <p>a) être efficaces - elles apportent une contribution tangible à la résolution des principaux problèmes du transport routier en Europe (tels que la réduction des embouteillages et des émissions polluantes, l'amélioration de l'efficacité énergétique, le renforcement de la sûreté et de la sécurité, y compris pour les usagers de la route vulnérables);</p> <p>b) avoir un rapport coût-efficacité satisfaisant - elles optimisent le rapport entre les coûts et les moyens mis en oeuvre pour atteindre les objectifs;</p> <p>c) être proportionnées - elles établissent, le cas échéant, différents niveaux réalisables en termes de qualité et de déploiement des services, en tenant</p>	<p>Art. 4. La présente loi s'applique aux applications et services STI dans le domaine du transport routier et aux interfaces avec d'autres modes de transport.</p> <p>L'application des spécifications adoptées par la Commission ainsi que le choix et le déploiement des applications et services STI, sans préjudice de l'article 6/1, se fondent sur une évaluation des besoins, à laquelle sont associées toutes les parties prenantes concernées, en conformité avec les principes selon lesquels ces mesures doivent:</p> <p>a) être efficaces – elles apportent une contribution tangible à la résolution des principaux problèmes du transport routier en Europe (tels que la réduction des embouteillages et des émissions polluantes, la gestion des situations d'urgence et des phénomènes météorologiques, l'amélioration de l'efficacité énergétique, le renforcement de la sûreté et de la sécurité, y compris pour les usagers de la route vulnérables);</p> <p>b) avoir un rapport coût – efficacité satisfaisant - elles optimisent le rapport entre les coûts et les moyens mis en oeuvre pour atteindre les objectifs;</p> <p>c) être proportionnées – elles établissent, le cas échéant, différents niveaux réalisables en termes de qualité et de déploiement des services, en tenant compte des</p>

<p>compte des particularités locales, régionales, nationales et européennes;</p> <p>d) favoriser la continuité des services - elles assurent que les services sont fournis sans interruption dans l'ensemble de l'Union, en particulier sur le réseau transeuropéen et, le cas échéant, à ses frontières extérieures, lorsque les services STI sont déployés. La continuité des services devrait être assurée à un niveau adapté aux caractéristiques des réseaux de transport reliant les pays entre eux et, le cas échéant, les régions entre elles, et les villes avec les zones rurales;</p> <p>e) réaliser l'interopérabilité - elles garantissent que les systèmes et les processus industriels qui les soutiennent ont la capacité d'échanger des données et de partager des informations et des connaissances afin de faire en sorte que les services STI soient fournis de manière efficace;</p> <p>f) favoriser la compatibilité ascendante - elles permettent d'assurer, le cas échéant, que les systèmes STI ont la capacité d'interagir avec les systèmes existants dont ils partagent la finalité, sans pour autant entraver le développement de nouvelles technologies;</p> <p>g) respecter les particularités des infrastructures et des réseaux nationaux existants - elles tiennent compte des différences inhérentes aux caractéristiques des réseaux de transport, particulièrement en ce qui concerne le volume du trafic et les conditions météorologiques pour le réseau routier;</p> <p>h) promouvoir l'égalité d'accès - elles n'opposent pas d'obstacles ou de discriminations en ce qui concerne l'accès des usagers de la route vulnérables aux applications et services STI;</p>	<p>particularités locales, régionales, nationales et européennes;</p> <p>d) favoriser la continuité des services - elles assurent que les services sont fournis sans interruption dans l'ensemble de l'Union, en particulier sur le réseau transeuropéen et, le cas échéant, à ses frontières extérieures, lorsque les services STI sont déployés. La continuité des services devrait être assurée à un niveau adapté aux caractéristiques des réseaux de transport reliant les pays entre eux et, le cas échéant, les régions entre elles, et les villes avec les zones rurales;</p> <p>e) réaliser l'interopérabilité – elles garantissent que les systèmes et les processus industriels qui les soutiennent ont la capacité d'échanger des données et de partager des informations et des connaissances afin de faire en sorte que les services STI soient fournis de manière efficace;</p> <p>f) respecter la comptabilité ascendante – elles permettent d'assurer, lorsque cela est justifié, que les systèmes STI ont la capacité d'interagir avec les systèmes existants dont ils partagent la finalité, sans entraver le développement de nouvelles technologies et tout en soutenant, le cas échéant, la complémentarité avec les nouvelles technologies ou la transition vers de nouvelles technologies;</p> <p>g) respecter les particularités des infrastructures et des réseaux nationaux existants – elles tiennent compte des différences inhérentes aux caractéristiques des réseaux de transport, particulièrement en ce qui concerne le volume du trafic, les conditions météorologiques et les spécificités des infrastructures;</p> <p>h) promouvoir l'égalité d'accès – elles n'opposent pas d'obstacles ou de discriminations en ce qui concerne l'accès des usagers de la route vulnérables aux applications et services STI. Le cas échéant, lorsque les applications et services STI sont destinés à assurer l'interface ou à fournir des informations aux utilisateurs de STI en situation de handicap, ceux-ci sont accessibles aux personnes en situation de handicap conformément aux exigences en matière d'accessibilité énoncées à l'article 121/4 de la loi du 13 juin 2005 relative aux</p>
---	---

i) favoriser la maturité - elles font la démonstration, après une évaluation des risques appropriée, de la solidité des STI innovants grâce à un niveau suffisant de développement technique et d'exploitation opérationnelle;

j) apporter la qualité de la datation et du positionnement - elles utilisent des infrastructures fondées sur les satellites ou toute autre technologie permettant d'atteindre des niveaux de précision équivalents aux fins des applications et des services STI qui requièrent des services de datation et de positionnement continus, précis et garantis dans le monde entier;

k) faciliter l'intermodalité - elles prennent en compte la coordination des différents modes de transport, le cas échéant, lors du déploiement des STI;

l) respecter la cohérence - elles tiennent compte de la réglementation, des politiques et des activités qui existent au niveau de l'Union et qui sont pertinentes pour ce qui est des STI, particulièrement dans le domaine de la normalisation.

communications électronique et l'arrêté royal du 13 septembre 2023 fixant les exigences et modalités d'accessibilité des utilisateurs finaux handicapés aux services de communications électroniques;

i) favoriser la maturité – elles font la démonstration, après une évaluation des risques appropriée, de la solidité des STI innovants grâce à un niveau suffisant de développement technique et d'exploitation opérationnelle;

j) apporter la qualité de la datation et du positionnement – elles garantissent la compatibilité des applications et services STI, qui dépendent de la datation et du positionnement, au moins avec les services de navigation fournis par Galileo, y compris le service d'authentification des messages de navigation en libre-service de Galileo et d'autres services Galileo tels que le service de haute précision, lorsque ce dernier sera disponible, et avec les systèmes du système européen de navigation par recouvrement géostationnaire (EGNOS). Le cas échéant, elles veillent à ce que les applications et services STI reposant sur des données d'observation de la Terre utilisent les données, informations ou services Copernicus. D'autres données et services peuvent également être utilisés en plus des données Copernicus;

k) faciliter l'intermodalité – elles prennent en compte la coordination des différents modes de transport, le cas échéant, lors du déploiement des STI;

l) respecter la cohérence – elles tiennent compte de la réglementation, des politiques et des activités qui existent au niveau de l'Union et qui sont pertinentes pour ce qui est des STI, particulièrement dans le domaine de la normalisation et, en ce qui concerne les spécifications, du principe de neutralité technologique tel que visé à l'article 7, 3°, de la loi du 13 juin 2005 relative aux communications électroniques;

m) garantissent la transparence et la confiance – elles garantissent la transparence en veillant par exemple à la transparence du classement, y compris concernant les effets sur l'environnement, lorsqu'il s'agit de proposer des options de mobilité aux clients.

La présente loi et ses arrêtés d'exécution ne portent en aucun cas atteinte à tout ce qui concerne la sécurité nationale ou à tout ce qui est requis pour les objectifs de défense.

La présente loi et ses arrêtés d'exécution ne portent en aucun cas atteinte à tout ce qui concerne la sécurité nationale ou à tout ce qui est requis pour les objectifs de défense.

Conformément à l'accord de coopération STI, les Administrations fédérales concernées coopèrent et se coordonnent avec les Administrations régionales concernées au sein du comité de pilotage STI, y compris avec les parties prenantes concernées telles que les fournisseurs de données, les utilisateurs de données et les prestataires de services STI.

Le cas échéant, les Administrations fédérales concernées coopèrent avec les autres Etats membres, y compris avec les parties prenantes concernées, dans les domaines prioritaires dans la mesure où aucune spécification n'a été adoptée en ce qui concerne ces domaines prioritaires.

Les Administrations fédérales concernées coopèrent également avec les autres pays membres et si nécessaire, avec les parties prenantes concernées, sur les aspects opérationnels de la mise en œuvre des spécifications adoptées par la Commission, tels que les normes et les profils harmonisés au niveau de l'Union, les définitions communes, les métadonnées communes, les exigences de qualité et aspects qualitatifs communs liés à l'interopérabilité des architectures des NAP, les conditions communes d'échange de données, l'accès sécurisé et les activités communes de formation et de communication.

En ce qui concerne les exigences relatives aux spécifications applicables aux parties prenantes, les Administrations fédérales concernées coopèrent également avec les autres Etats membres au sujet des pratiques permettant d'évaluer le respect de ces exigences, de l'élaboration de mécanismes de contrôle de ce respect et des questions relatives à la coopération transfrontière.

Chapitre 4. - Domaines prioritaires et actions prioritaires

Chapitre 4. - Domaines prioritaires et actions prioritaires

Art. 5. Pour l'application de la présente loi, les éléments suivants constituent des domaines

Art. 5. Pour l'application de la présente loi, les éléments suivants constituent des domaines prioritaires pour

prioritaires pour l'élaboration et l'utilisation de spécifications et de normes:

- I. l'utilisation optimale des données relatives à la route, à la circulation et aux déplacements;
- II. la continuité des services STI pour la gestion de la circulation et du fret;
- III. les applications de STI pour la sécurité et à la sûreté routières;
- IV. le lien entre le véhicule et les infrastructures de transport.

Le Roi fixe la portée des domaines prioritaires visés au premier alinéa.

Art. 6. Dans le cadre des domaines prioritaires visés à l'article 5, premier alinéa, les actions suivantes sont prioritaires pour l'élaboration et l'utilisation de spécifications et de normes:

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

Dans le contexte tel que décrit au premier alinéa, le Roi fixe pour chacun des domaines prioritaires visés à l'article 5, premier alinéa, les actions prioritaires en tenant compte des obligations de la Belgique dans le cadre de l'Union européenne et des autres

l'élaboration et l'utilisation de spécifications et de normes:

- I: services STI d'informations et de mobilité;**
- II: services STI de gestion des déplacements, des transports et de la circulation;**
- III: services STI liés à la sûreté et à la sécurité routières;**
- IV: services STI de mobilité coopérative, connectée et automatisée.**

Le Roi fixe la portée des domaines prioritaires visés au premier alinéa.

Art. 6. Dans le cadre des domaines prioritaires visés à l'article 5, premier alinéa, les actions suivantes sont prioritaires pour l'élaboration et l'utilisation de spécifications et de normes:

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

Dans le contexte tel que décrit au premier alinéa, le Roi fixe pour chacun des domaines prioritaires visés à l'article 5, premier alinéa, les actions prioritaires.

organisations intergouvernementales dont la Belgique est membre.

La mise à disposition harmonisée d'un service eCall tient compte des règles imposées par ou en application de la loi du 13 juin 2005 relative aux communications électroniques.

La mise à disposition harmonisée d'un service eCall tient compte des règles imposées par ou en application de la loi du 10 avril 1990 réglementant la sécurité privée et particulière.

La mise à disposition harmonisée d'un service eCall tient compte des règles imposées par ou en application de la loi du 13 juin 2005 relative aux communications électroniques.

La mise à disposition harmonisée d'un service eCall tient compte des règles imposées par ou en application de la **loi du 2 octobre 2017 réglementant la sécurité privée et particulière pour ce qui concerne les eCalls privés.**

Chapitre 4/1. - Disponibilité des données et déploiement des services STI

Art. 6/1. Les Administrations fédérales concernées garantissent l'accessibilité et la disponibilité des données qui relèvent de leurs compétences par l'intermédiaire du NAP.

Le Roi fixe les types de données et de services STI, ainsi que les délais et couvertures géographiques requis.

Chapitre 5.- Protection des droits fondamentaux

Art. 7. Nulle disposition de la présente loi ne porte atteinte aux mécanismes de protection légaux et réglementaires en matière de la vie privée, du traitement de données à caractère personnel et de la sécurisation et de la réutilisation des informations du secteur public.

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

Le recours à des données anonymes, éventuellement des données codées, pour les applications STI est prévu par les fournisseurs de services STI et les

Chapitre 5. - Règles relatives à la protection des données et à la vie privée

Art. 7. § 1^{er}. Les données à caractère personnel telles que définies à l'article 4, 1), du règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 26 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données et à l'article 26, 1, de la loi du 30 juillet 2018 relative à la protection des personnes physiques à l'égard de traitements de données à caractère personnel, ne sont traitées, conformément à la présente loi, que dans la mesure où leur traitement est nécessaire pour le bon fonctionnement des applications, service et actions STI, en vue d'assurer la sécurité ou la sûreté routière et d'améliorer la gestion de la circulation, de la mobilité ou des incidents.

§ 2. Lorsque l'anonymisation est techniquement possible et que les finalités du traitement des données

<p>développeurs de plateformes, d'architecture et d'interfaces.</p> <p>Les fournisseurs de services STI et les développeurs de plateformes, d'architecture et d'interfaces protègent les données à caractère personnel contre les abus, y compris contre l'accès illicite, la modification ou la perte.</p> <p>Le non-respect des mesures visées au troisième et quatrième alinéa par les fournisseurs de services STI et par les développeurs est considéré comme une infraction aux articles 4, § 1^{er}, 1° et 16, § 4 de la loi du 8 décembre 1992 relative à la protection de la vie privée à l'égard des traitements de données à caractère personnel.</p>	<p>peuvent être atteintes au moyen de données anonymisées, des données anonymisées sont utilisées.</p> <p>§ 3. Lorsque l'anonymisation n'est techniquement pas possible, ou que les finalités du traitement des données ne peuvent pas être atteintes au moyen de données anonymisées, les données sont pseudonymisées, pour autant que la pseudonymisation soit techniquement possible et que les finalités du traitement des données puissent être atteintes au moyen de données pseudonymisées.</p>
<p>Chapitre 6. - Responsabilité</p>	<p>Chapitre 6. - Responsabilité</p>
<p>Art. 8. La loi du 25 février 1991 relative à la responsabilité du fait des produits défectueux est d'application pour tous les aspects relatifs à la responsabilité dans le cadre du déploiement et de l'utilisation d'applications et de services STI.</p> <p>L'application de la loi visée au premier alinéa, ne porte pas atteinte à l'application de la législation en matière de responsabilité civile et pénale.</p>	<p>Art. 8. Les articles 6.41 à 6.55 du Code civil relatifs à la responsabilité du fait des produits défectueux sont d'application pour tous les aspects relatifs à la responsabilité dans le cadre du déploiement et de l'utilisation d'applications et de services STI.</p> <p>L'application de la loi visée au premier alinéa, ne porte pas atteinte à l'application de la législation en matière de responsabilité civile et pénale.</p>
<p>Chapitre 7. - Habilitation au Roi</p>	<p>Chapitre 7. - Habilitation au Roi</p>
<p>Art. 9. Le Roi est habilité sous les conditions mentionnées dans le présent article, à compléter les lois fédérales, à les abroger ou à les remplacer pour les conformer aux exigences requises en matière de STI.</p> <p>L'habilitation visée au présent article ne peut être utilisée que moyennant le respect des conditions cumulatives suivantes:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. l'utilisation de l'habilitation doit être nécessaire et proportionnée. Cette utilisation doit être signalée au Parlement dans un rapport écrit au plus tard un mois avant l'élaboration des dispositions concernées; 2. les dispositions pour lesquelles l'habilitation a été utilisée doivent faire l'objet d'un avis préalable de la Commission de la protection de la vie privée; 3. Les dispositions pour lesquelles l'habilitation, a été utilisée doivent faire l'objet d'une confirmation législative dans deux ans après leur entrée en vigueur. 	<p>Art. 9. Le Roi est habilité sous les conditions mentionnées dans le présent article, à compléter les lois fédérales, à les abroger ou à les remplacer pour les conformer aux exigences requises en matière de STI.</p> <p>L'habilitation visée au présent article ne peut être utilisée que moyennant le respect des conditions cumulatives suivantes:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. l'utilisation de l'habilitation doit être nécessaire et proportionnée. Cette utilisation doit être signalée au Parlement dans un rapport écrit au plus tard un mois avant l'élaboration des dispositions concernées; 2. les dispositions pour lesquelles l'habilitation a été utilisée doivent faire l'objet d'un avis préalable de la Commission de la protection de la vie privée; 3. les dispositions pour lesquelles l'habilitation, a été utilisée doivent faire l'objet d'une confirmation législative dans deux ans après leur entrée en vigueur

Art. 10. Il ne peut être fait usage de l'habilitation visée dans l'article 9 pour compléter, abroger ou remplacer les dispositions de la présente loi.

Par dérogation au premier alinéa, il peut être fait usage de l'habilitation pour compléter, abroger ou remplacer l'article 2, ainsi que les dispositions des chapitres de la présente loi relatifs au champ d'application, aux domaines prioritaires et actions prioritaires et aux définitions.

Les dispositions pour lesquelles l'habilitation a été utilisée conformément au deuxième alinéa doivent faire l'objet d'une confirmation législative dans un an après leur entrée en vigueur.

Art. 11. La méconnaissance des articles 9, deuxième alinéa, points 3 et 10, troisième alinéa rend sans effet les dispositions qui auraient été élaborées en faisant usage de l'habilitation dans de telles circonstances.

Chapitre 8.- Modifications à la loi du 10 avril 1990 réglementant la sécurité privée et particulière

Art. 12. L'article 1^{er}, § 4, de la loi du 10 avril 1990 réglementant la sécurité privée et particulière est remplacé comme suit:

"§ 4. Les systèmes et centraux d'alarme visés dans cet article sont ceux destinés à prévenir ou constater des délits contre des personnes ou des biens, à prévenir ou constater un incendie, des fuites de gaz ou des explosions ou, de manière générale, à constater des situations d'urgence impliquant des personnes."

Art.13. A l'article 12 de la même loi sont apportées les modifications suivantes:

1°le texte actuel formera le paragraphe 1^{er} de l'article;

2°l'article est complété par les paragraphes 2 et 3, rédigés comme suit:

Art. 10. Il ne peut être fait usage de l'habilitation visée dans l'article 9 pour compléter, abroger ou remplacer les dispositions de la présente loi.

Par dérogation au premier alinéa, il peut être fait usage de l'habilitation pour compléter, abroger ou remplacer l'article 2, ainsi que les dispositions des chapitres de la présente loi relatifs au champ d'application, aux domaines prioritaires et actions prioritaires et aux définitions.

Les dispositions pour lesquelles l'habilitation a été utilisée conformément au deuxième alinéa doivent faire l'objet d'une confirmation législative dans un an après leur entrée en vigueur.

Art. 11. La méconnaissance des articles 9, deuxième alinéa, points 3 et 10, troisième alinéa rend sans effet les dispositions qui auraient été élaborées en faisant usage de l'habilitation dans de telles circonstances.

~~Chapitre 8.- Modifications à la loi du 10 avril 1990 réglementant la sécurité privée et particulière~~

Art. 12. abrogé

Art.13. abrogé

§ 2. Les définitions des notions de eCall', eCall privé', centrale d'alarme eCall' service d'urgence', centrale de gestion des appels d'urgence' et ensemble minimal de données' sont les mêmes que celles visées à l'article 3 de la loi-cadre STI.

Les opérateurs de réseaux publics de communication électronique mobile et les fournisseurs de services publics de communication électronique mobile au sens de la loi du 13 juin 2005 relative aux communications électroniques, acheminent les eCall et les eCall privés vers une centrale d'alarme eCall qui traite les eCall conformément aux dispositions du présent article.

La centrale d'alarme qui reçoit un eCall ou un eCall privé, vérifie si celui-ci résulte d'un incident nécessitant l'intervention des services d'urgence offrant de l'aide sur place, tels que visés à l'article 107, § 1^{er}, premier alinéa, a., de la même loi.

S'il s'avère, après évaluation, qu'une intervention des services d'urgence offrant de l'aide sur place est nécessaire, la centrale d'alarme eCall transmet, sans frais, immédiatement l'ensemble minimal de données à la centrale de gestion des appels d'urgence concernée. La centrale d'alarme eCall assure également, sans frais, le transfert de la liaison vocale entre le(s) occupant(s) du véhicule et la centrale de gestion des appels d'urgence concernée.

Le Roi détermine, sur proposition du Ministre de l'Intérieur et du Ministre de la Santé publique, les autres données nécessaires à la mobilisation efficace et effective des services d'urgence ainsi que les règles d'évaluation d'un incident et sa gravité.

§ 3. La centrale d'alarme conserve pendant une période de deux ans à partir du jour d'un eCall ou d'un eCall privé, l'ensemble minimal de données et des autres données fixées par le Roi.

Le Roi fixe, sur proposition du Ministre de l'Intérieur et du Ministre de la Santé publique, les autres données relatives aux eCall et aux eCall privés que les centrales d'alarme sont tenues de conserver et de transmettre aux services d'urgence offrant de l'aide sur place, ainsi que la forme, le contenu et le mode de transmission de ces données.

Au plus tard le 1^{er} mars de chaque année, les centrales d'appel eCall communiquent au Ministre de l'Intérieur des statistiques mensuelles anonymisées concernant le nombre total d' eCall et d'eCall privé qui a été généré durant l'année civile écoulée, en distinguant ces derniers en fonction de chaque valeur de catégorie de service d'urgence.

Chapitre 9.- Dispositions exécutoires et finales

Art. 14. Les arrêtés pris en exécution des articles 5 et 6 peuvent entrer en vigueur rétroactivement, mais jamais avant l'entrée en vigueur de la présente loi.

Art. 15. La présente loi est dénommée "loi-cadre STI".

Art. 16. La présente loi produit ses effets le 27 février 2012.
Par dérogation au premier alinéa les articles 7 et 9 à 11 de la présente loi entrent en vigueur quinze jours après sa publication.

Chapitre 8.- Dispositions exécutoires et finales

Art. 14 abrogé

Art. 12. La présente loi est dénommée "loi-cadre STI".

Art.13. Les dispositions telles que modifiées par la loi du ..., sont entrées en vigueur le jour de la publication de la loi du ... au Moniteur belge.

Loi du 2 octobre 2017 réglementant la sécurité privée et particulière

Chapitre 2.- Définitions et champ d'application

Section 1ère. - Définitions

Art. 2. Pour l'application de la présente loi, on entend par:
(...)
29° loi caméra: la loi du 21 mars 2007 réglant l'installation et l'utilisation de caméras de surveillance;

Chapitre 2.- Définitions et champ d'application

Section 1ère. - Définitions

Art. 2. Pour l'application de la présente loi, on entend par:
(...)
29° loi caméra: la loi du 21 mars 2007 réglant l'installation et l'utilisation de caméras de surveillance;

30° eCall: un appel d'urgence tel que visé à l'article 3 de la loi-cadre STI;	30° eCall privé: un appel tel que visé à l'article 3, 22°, de la loi-cadre STI.
31° installation portuaire ISPS: une installation portuaire telle que visée à l'article 5, 6° et 7°, de la loi du 5 février 2007 relative à la sûreté maritime (...)	31° installation portuaire ISPS: une installation portuaire telle que visée à l'article 5, 6° et 7°, de la loi du 5 février 2007 relative à la sûreté maritime (...)
Chapitre 6.- Domaines d'activités spécifiques (...)	Chapitre 6.- Domaines d'activités spécifiques (...)
Section 2. - Alarmes et gestion d'alarmes (...)	Section 2. - Alarmes et gestion d'alarmes (...)
Art. 158. Les entreprises exclusivement autorisées pour la gestion d'une centrale d'alarme qui reçoit et traite des eCalls ou des signaux d'alarmes relatifs à des incendies, des fuites de gaz ou des explosions ne sont pas soumises aux dispositions des articles 41, 3°, 51 et 53. Les personnes visées à l'article 60, 1° et 4°, employées par ces entreprises, ne sont pas soumises aux dispositions de l'article 61, 4°. Les personnes visées à l'article 60, 6°, employées par ces entreprises, ne sont pas soumises aux dispositions de l'article 61, 5° et 6°.	Art. 158. Les entreprises exclusivement autorisées pour la gestion d'une centrale d'alarme qui reçoit et traite des eCalls privés ou des signaux d'alarmes relatifs à des incendies, des fuites de gaz ou des explosions ne sont pas soumises aux dispositions des articles 41, 3°, 51 et 53. Les personnes visées à l'article 60, 1° et 4°, employées par ces entreprises, ne sont pas soumises aux dispositions de l'article 61, 4°. Les personnes visées à l'article 60, 6°, employées par ces entreprises, ne sont pas soumises aux dispositions de l'article 61, 5° et 6°.