

FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER	SERVICE PUBLIC FEDERAL MOBILITE ET TRANSPORTS
Directoraat-generaal Duurzame Mobiliteit en Spoorbeleid Directie Mobiliteit	Direction générale Politique de Mobilité durable et ferroviaire Direction Mobilité
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	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
FILIP, Koning der Belgen, Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, ONZE GROET.	PHILIPPE, Roi des Belges, A tous, présents et à venir, SALUT.
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;	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 ;
De Minister van Mobiliteit is ermee belast het ontwerp van wet, waarvan de tekst hierna volgt, in onze naam aan de Kamer van volksvertegen- woordigers in te dienen:	Le Ministre de la Mobilité est chargé de présenter en notre nom à la Chambre des Représentants le projet de loi dont la teneur suit :
Hoofdstuk 1. - Algemene bepalingen	Chapitre 1^{er}. - Dispositions générales
Artikel 1. Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 74 van de Grondwet.	Article 1^{er}. La présente loi règle une matière visée à l'article 74 de la Constitution.
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.	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”)	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. 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. 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. In artikel 2 van dezelfde wet worden de volgende wijzigingen aangebracht:	Art. 4. Dans l’article 2 de la même loi, les modifications suivantes sont apportées :
1° het eerste lid wordt vervangen als volgt:	1° l’alinéa 1 ^{er} est remplacé par ce qui suit :
« 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. »;	« 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° er wordt een derde lid ingevoegd, luidende:	2° il est inséré un alinéa 3, rédigé comme suit :
« 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. »;	« 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. In artikel 3 van dezelfde wet worden de volgende wijzigingen aangebracht:	Art. 5. Dans l’article 3 de la même loi, les modifications suivantes sont apportées :
1° punt 2 wordt vervangen als volgt:	1° le point 2 est remplacé par ce qui suit :
« 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. “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° punt 4 wordt vervangen als volgt:	2° le point 4 est remplacé par ce qui suit :
« 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	« 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 ; » ;

comfort, of vervoers- en reisdiensten te faciliteren of te ondersteunen; »;	
3° punt 14 wordt vervangen als volgt:	3° le point 14 est remplacé par ce qui suit :
« 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; »;	« 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° punt 18 wordt vervangen als volgt:	4° le point 18 est remplacé par ce qui suit :
« 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; »;	« 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° er wordt een punt 19/1 ingevoegd, luidende:	5° il est inséré un point 19/1, rédigé comme suit :
« 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; »;	« 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° punt 20 wordt vervangen als volgt:	6° le point 20 est remplacé par ce qui suit :
« 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. “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° er wordt een punt 20/1 ingevoegd, luidende:	7° il est inséré un point 20/1, rédigé comme suit :
« 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; »;	« 20/1. “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° er wordt een punt 20/2 ingevoegd, luidende:	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; »;	« 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° er wordt een punt 20/3 ingevoegd, luidende :	9° il est inséré un point 20/3, rédigé comme suit :
«20/3. “SAP eCall”: de meest geschikte PSAP die vooraf door de autoriteiten is aangewezen om	« 20/3. “PSAP eCall” : le PSAP le plus approprié, préalablement désigné par les autorités compétentes

eCalls te ontvangen en te behandelen, zoals bedoeld in artikel 2, d), van de Gedelegeerde Verordening (EU) nr. 305/2013; »;	pour recevoir et traiter les appels eCall, tel que visé à l'article 2, d), du règlement délégué (UE) n° 305/2013 ; » ;
10° punt 21 wordt vervangen als volgt:	10° le point 21 est remplacé par ce qui suit :
« 21. “eCall” (zoals benoemd in de richtlijn 2010/40/EU : “ <i>voorziening in de gehele Unie van een interoperabele noodoproepdienst (eCall)</i> ”) : 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; »;	« 21. “eCall” (dénommé dans la directive 2010/40/UE : “ <i>service d’appel d’urgence (eCall) interoperable dans toute l’Union</i> ”) : 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° punt 22 wordt vervangen als volgt:	11° le point 22 est remplacé par ce qui suit :
« 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;	« 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° punt 25 wordt vervangen als volgt:	12° le point 25 est remplacé par ce qui suit :
« 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; »;	« 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° punt 26 wordt vervangen als volgt:	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	« 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

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; »;	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:	14° le point 27 est remplacé par ce qui suit :
« 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; »;	« 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° artikel 3 wordt aangevuld met de punten 28 tot en met 37, luidende:	15° l’article 3 est complété par les points 28 à 37, rédigés comme suit :
« 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;	« 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. “C-ITS-dienst”: een ITS-dienst die via C-ITS wordt verleend;	29. “service STI-C” : un service STI fourni par l’intermédiaire d’un STI-C ;
30. “beschikbaarheid van gegevens”: gegevens bestaan in een digitaal, machineleesbaar formaat;	30. “disponibilité des données” : l’existence de données dans un format numérique lisible par machine ;
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;	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. “toegankelijkheid van gegevens”: gegevens kunnen in een digitaal machineleesbaar formaat worden opgevraagd en verkregen;	32. “accessibilité des données” : la possibilité de demander et d’obtenir des données dans un format numérique lisible par machine ;
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;	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. “onderliggende informatie”: informatie die binnen het toepassingsgebied van deze richtlijn valt en waarvan is vastgesteld dat zij relevant is	34. “informations sous-jacentes” : des informations relevant du champ d’application de la présente directive dont il a été déterminé qu’elles sont

voor het informeren van weg- en ITS-gebruikers, met name door wegenautoriteiten, indien deze verantwoordelijk zijn voor een dergelijke informatieverstrekking;	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. “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;	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. “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;	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. ».	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. In artikel 4 van dezelfde wet worden de volgende wijzigingen aangebracht:	Art. 6. Dans l'article 4 de la même loi, les modifications suivantes sont apportées :
1° het tweede lid wordt vervangen als volgt:	1° l'alinéa 2 est remplacé par ce qui suit :
« 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:	« 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) effectief zijn - een tastbare bijdrage leveren tot het oplossen van de belangrijkste problemen in verband met het wegvervoer in Europa (bijv. het terugdringen van verkeersopstoppen, 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);	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) kosteneffectief zijn - de kosten-batenverhouding met betrekking tot het halen van doelstellingen optimaliseren;	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) proportioneel zijn - waar passend voorzien in verschillende niveaus van haalbare dienstverleningskwaliteit en invoering, met	c) être proportionnées - elles établissent, le cas échéant, différents niveaux réalisables en termes de qualité et de déploiement des services, en tenant

inachtneming van de plaatselijke, regionale, nationale en Europese specifieke kenmerken;	compte des particularités locales, régionales, nationales et européennes ;
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;	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) 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;	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) 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;	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) 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;	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) 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	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

toegankelijkheid voor personen met een handicap tot elektronische communicatiediensten;	finaux handicapés aux services de communications électroniques ;
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;	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) 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;	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) intermodaliteit vergemakkelijken - bij de invoering van ITS rekening houden met de coördinatie van verschillende vervoerswijzen, waar dat passend is;	k) faciliter l'intermodalité - elles prennent en compte la coordination des différents modes de transport, le cas échéant, lors du déploiement des STI ;
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 technologieneutraliteit zoals bedoeld in artikel 7, 3°, van de wet van 13 juni 2005 betreffende de elektronische communicatie tot omzetting van Richtlijn (EU) 2018/1972;	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) 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. »;	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° er wordt een derde lid ingevoegd, luidende:	2° il est inséré un alinéa 3, rédigé comme suit :
« De ITS-stuurgroep zorgt voor de coördinatie en de goede samenwerking tussen de betrokken federale en gewestelijke administraties op het	« Le comité de pilotage STI assure la coordination et la bonne coopération entre les Administrations fédérales et régionales concernées en matière de

gebied van mobiliteit en vervoer, onder meer met belanghebbenden zoals gegevensverstrekkers, gegevensgebruikers en ITS-dienstaanbieders. »;	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° er wordt een vierde lid ingevoegd, luidende:	3° il est inséré un alinéa 4, rédigé comme suit :
« 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. »;	« 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. » ;
4° er wordt een vijfde lid ingevoegd, luidende:	4° il est inséré un alinéa 5, rédigé comme suit :
« 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.	« 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.
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. ».	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. ».
Art. 7. In artikel 5 van dezelfde wet wordt het eerste lid vervangen als volgt:	Art. 7. Dans l'article 5 de la même loi, l'alinéa 1 ^{er} est remplacé comme suit :
« Voor de toepassing van deze wet worden de volgende prioritaire gebieden voor het ontwikkelen en toepassen van specificaties en normen vastgesteld:	« 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: ITS-diensten voor informatie en mobiliteit;	I: services STI d'informations et de mobilité ;
II: ITS-diensten voor reizen, vervoer en verkeersbeheer;	II: services STI de gestion des déplacements, des transports et de la circulation ;
III: ITS-diensten voor verkeersveiligheid en -beveiliging;	III: services STI liés à la sûreté et à la sécurité routières ;
IV: ITS-diensten voor coöperatieve, geconnecteerde en geautomatiseerde mobiliteit. ».	IV: services STI de mobilité coopérative, connectée et automatisée. ».

Art. 8. In artikel 6 van dezelfde wet worden de volgende wijzigingen aangebracht:	Art. 8. Dans l'article 6 de la même loi, les modifications suivantes sont apportées :
1° het tweede lid wordt vervangen als volgt:	1° l'alinéa 2 est remplacé comme suit :
« 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. »;	« 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».	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. In dezelfde wet wordt er een hoofdstuk 4/1 met artikel 6/1 ingevoegd, luidende:	Art. 9. Dans la même loi, il est inséré un chapitre 4/1 comportant l'article 6/1, rédigé comme suit :
« Hoofdstuk 4/1. - Beschikbaarheid van gegevens en invoering van ITS-diensten	« Chapitre 4/1. - Disponibilité des données et déploiement des services STI
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.	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 interoperables d'informations sur les déplacements et la circulation.
De Koning bepaalt de gegevenstypen en de in het eerste lid bedoelde ITS-diensten, alsook de termijnen en de vereiste geografische dekking. ».	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. Het opschrift van hoofdstuk 5 van dezelfde wet wordt vervangen als volgt:	Art. 10. L'intitulé du chapitre 5 de la même loi, est remplacé par ce qui suit :
« Hoofdstuk 5. - Regels betreffende gegevensbescherming en privacy ».	« Chapitre 5. - Règles relatives à la protection des données et à la vie privée ».
Art. 11. Artikel 7 van dezelfde wet wordt vervangen als volgt:	Art. 11. L'article 7 de la même loi est remplacé par ce qui suit :
« § 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	« § 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

verkeersveiligheid of -beveiliging en een verbeterd verkeers-, mobiliteits- of incidentenbeheer.	et d'améliorer la gestion de la circulation, de la mobilité ou des incidents.
§ 2. Indien anonimisering technisch haalbaar is en de doeleinden van de gegevensverwerking kunnen worden bereikt met geanonimiseerde gegevens, worden geanonimiseerde gegevens gebruikt.	§ 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. 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. ».	§ 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. Aan iedere invoering of gebruik van (C-)ITS welke een verwerking van persoonsgegevens vereist, moet steeds een gegevensbeschermings-effectbeoordeling voorafgaan, in overeenstemming met artikel 35 van verordening (EU) 2016/679 en met artikel 58 van de hierboven vermelde wet van 30 juli 2018.	§ 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 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. Artikel 8, eerste lid, van dezelfde wet wordt vervangen als volgt:”	Art. 12. L'article 8, alinéa 1 ^{er} , de la même loi, est remplacé par ce qui suit :
« 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. ».	« 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. Hoofdstuk 8 van dezelfde wet, dat de artikels 12 en 13 bevat, wordt.	Art. 13. Le chapitre 8 de la même loi, comportant les articles 12 et 13, est abrogé.
Hoofdstuk 3. - Wijziging van de wet van 2 oktober 2017 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid	Chapitre 3. – Modification de la loi du 2 octobre 2017 réglementant la sécurité privée et particulière
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:	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° particuliere eCall: een oproep als bedoeld in artikel 3, 22°, van de ITS-kaderwet. ».	« 30° eCall privé : un appel tel que visé à l'article 3, 22°, de la loi-cadre STI. ».

Bernard QUINTIN	
De Minister van Mobiliteit,	Le Ministre de la Mobilité,
Jean-Luc CRUCKE	
De Minister van Modernisering van de Overheid, belast met Digitalisering	La Ministre de l'Action et de la Modernisation publiques, chargée du Numérique
Vanessa MATZ	

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	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
<u>MEMORIE VAN TOELICHTING</u>	<u>EXPOSE DES MOTIFS</u>
Algemene toelichting	Exposé général
Dames, Heren,	Mesdames, Messieurs,
Dit voorontwerp van wet 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, gewoonlijk “ITS-richtlijn” genoemd.	Le présent avant-projet de loi vise à transposer la directive 2023/2661/UE 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”.
De ITS-richtlijn definieert in haar derde overweging “ITS” als volgt: <i>“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.”.</i>	La directive STI, en son troisième considérant, définit les “STI” de la manière suivante : <i>“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.”.</i>
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, gewoonlijk “ITS-kaderwet” genoemd.	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 communément “loi-cadre STI”.
Deze wet gaf tevens uitvoering aan de Europese regelgeving inzake “eCall” (“emergency Call”),	Cette loi a également mis en œuvre la réglementation européenne en matière d’« eCall »

<p>namelijk: de in voertuigen ingebouwde dienst voor noodoproepen gebaseerd op het nummer 112, zoals beoogd in artikel 3 van de ITS-richtlijn.</p> <p>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.</p> <p>Het operationaliseren van dit systeem behoort tot de bevoegdheid van verscheidene overheden: de FOD Binnenlandse Zaken, de FOD Economie en het BIPT.</p>	<p>(« 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.</p> <p>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.</p> <p>La mise en place de ce système relève des compétences de plusieurs autorités distinctes : le SPF Intérieur, le SPF Economie et l'IBPT.</p>
<p>Bovendien hebben de federale Staat en de Gewesten, met het oog op de verwezenlijking van de doelstellingen van de voornoemde richtlijn en overeenkomstig artikel 92bis van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, op 15 juli 2014 een samenwerkingsakkoord ondertekend, dat op 12 augustus 2016 in het Belgisch Staatsblad is verschenen.</p>	<p>En outre, en vue de réaliser les objectifs prescrits par ladite directive et conformément à l'article 92bis de la 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 août 2016.</p>
<p>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.</p>	<p>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.</p>
<p>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.</p>	<p>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.</p>
<p>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</p>	<p>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</p>

rekening te houden met technologische ontwikkelingen zoals geconnecteerde en geautomatiseerde mobiliteit, MaaS-toepassingen (Mobility as a Service) en het aanbod aan multimodaal vervoer.	compte les progrès technologiques tels que la mobilité connectée et automatisée, les applications de mobilité servicielle (MaaS) et l'offre en transport multimodal.
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”) is, overeenkomstig de samenwerkingsovereenkomst die vanaf 1 januari 2025 gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad op 04/04/2025.	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 de collaboration en vigueur depuis le 1 ^{er} janvier 2025, publié au Moniteur belge le 04/04/2025.
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.	Une autre modification concerne la coopération avec les autres Etats 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.
Internationale samenwerking wordt ook ingevoerd waar het de praktijken betreft die toelaten om de	Une coopération internationale est également introduite au sujet des pratiques permettant

naleving van deze eisen te evalueren, de uitwerking van controlemechanismen op die naleving en vragen over grensoverschrijdende samenwerking.	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.
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.	Enfin, concernant « les spécifications », des règles supplémentaires sont également introduites afin de développer l'harmonisation entre Etats membres avec l'évolution des pratiques et des normes.
Dit voorontwerp van wet 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.	Le présent avant-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 réglementant 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.
De Commissie heeft aanbevelingen gedaan over de omzetting, die op verzoek ter beschikking zijn.	Des recommandations ont été émises par la Commission en matière de transposition, qui sont à votre disposition à votre demande.
Artikelsgewijze toelichting	Commentaires des articles
Hoofdstuk 1. - Algemene bepalingen	Chapitre 1er. - Dispositions générales
<p style="text-align: center;">Artikel 1</p> <p>Deze wet 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</p>	<p style="text-align: center;">Article 1</p> <p>La présente 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</p>

<p>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.</p> <p>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).</p>	<p>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.</p> <p>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.</p>
<p>Art. 2</p> <p>Dit artikel bepaalt dat deze wet 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.</p> <p>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.</p>	<p>Art. 2</p> <p>Cet article énonce que la présente 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.</p> <p>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.</p>
<p>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</p>	<p>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</p>
<p>Art. 3</p> <p>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.</p>	<p>Art. 3</p> <p>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.</p>
<p>Art. 4</p> <p>Dit artikel beoogt de wijziging van artikel 2 van de ITS-kaderwet:</p> <p>1° het eerste lid wordt vervangen om te vermelden dat deze wijzigingswet voorziet in de gedeeltelijke</p>	<p>Art. 4</p> <p>Cet article vise à modifier l'article 2 de la loi-cadre STI :</p> <p>1° le premier alinéa est remplacé afin d'énoncer que la présente loi modificative transpose partiellement</p>

<p>omzetting van Richtlijn (EU) 2023/2661, zoals hierboven reeds aangegeven;</p> <p>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.</p>	<p>la directive 2023/2661/UE, comme déjà indiqué ci-dessus ;</p> <p>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. A ce sujet, voyez à l’article 9 ci-dessous, l’analyse du nouvel article 6/1.</p>
<p style="text-align: center;">Art. 5</p> <p>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:</p> <p>1° de punten 2, 4, 14 en 18 worden gewijzigd om te voorzien in de omzetting van artikel 1, 3), van de onderhavige richtlijn;</p> <p>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:</p> <p>a) er wordt een punt 19/1 ingevoegd dat gericht is op “noodcommunicatie”, een term die wordt geciteerd in punt 20 en gedefinieerd in artikel 2, 60°, van de wet van 13 juni 2005 betreffende de elektronische communicatie;</p> <p>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;</p> <p>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;</p> <p>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 beoogd in artikel 2, d) van de Gedelegeerde Verordening (EU) nr. 305/2013;</p> <p>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</p>	<p style="text-align: center;">Art. 5</p> <p>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 :</p> <p>1° les points 2, 4, 14 et 18 sont modifiés afin de transposer l’article 1^{er}, 3), de la présente directive ;</p> <p>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 :</p> <p>a) un point 19/1 définissant la « communication d’urgence » est inséré, terme cité au point 20 et défini à l’article 2, 60°, de la loi du 13 juin 2005 relative aux communications électroniques ;</p> <p>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 ;</p> <p>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 ;</p> <p>d) le point 20/03 définissant le « PSAP eCall » est inséré, terme cité dans la définition reprise au point 21 et visé à l’article 2, d), du règlement délégué (UE) n°305/2013 ;</p> <p>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</p>

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 aanbieder 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.

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).

point 21 de la loi cadre STI du 17 août 2013, la dénomination du « service d’appel d’urgence (« eCall ») interoperable 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) 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

<p>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.</p> <p>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;</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	<p>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.</p> <p>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 ;</p> <p>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.</p> <p>4° le point 36 est inséré afin de définir « l’accord de coopération STI » signé entre l’Etat 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.</p>
<p style="text-align: center;">Art. 6</p> <p>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:</p>	<p style="text-align: center;">Art. 6</p> <p>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 :</p>

<p>1° het tweede lid wordt vervangen en herneemt de in de nieuwe bijlage 2 genoemde beginselen:</p> <p>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;</p> <p>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 technologieneutraliteit” van Richtlijn (EU) 2018/1972;</p> <p>2° er wordt een derde lid ingevoegd met betrekking tot de samenwerking tussen de verschillende entiteiten op het gebied van mobiliteit en vervoer in ons land via de ITS-stuurgroep. Daarnaast worden er voorbeelden gegeven van “belanghebbenden” zoals genoemd in artikel 1, 5), 3, van deze richtlijn;</p> <p>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;</p> <p>4° er wordt een vijfde lid ingevoegd met betrekking tot de samenwerking met de lidstaten in de gevallen waarin de Commissie specificaties heeft vastgesteld.</p>	<p>1° le deuxième alinéa est remplacé et reprend les principes cités dans la nouvelle annexe 2 :</p> <p>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 ;</p> <p>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 ;</p> <p>2° un troisième alinéa est inséré portant sur la coopération entre les différentes entités en matière de mobilité et de transports assurée dans notre pays via le comité de pilotage STI. De plus, des exemples de « parties prenantes concernées » sont mentionnés tels que cités à l’article premier, 5, 3, de la présente directive ;</p> <p>3° un quatrième alinéa est inséré portant sur la coopération avec les Etats 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 ;</p> <p>4° un cinquième alinéa est inséré portant sur la coopération avec les Etats membres, dans les cas où des spécifications ont été adoptées par la Commission.</p>
<p style="text-align: center;">Art. 7</p> <p>Dit artikel beoogt de wijziging van het eerste lid van artikel 5 van de ITS-kaderwet door te preciseren wat er onder “prioritaire gebieden” moet worden verstaan, teneinde te voorzien in de omzetting van artikel 1, lid 2, van Richtlijn (EU) 2023/2661.</p>	<p style="text-align: center;">Art. 7</p> <p>Cet article vise à modifier le premier alinéa de l’article 5 de la loi-cadre STI en précisant ce qu’il faut entendre par « domaines prioritaires », afin de transposer l’article premier, 2, de la directive (UE) 2023/2661.</p>
<p style="text-align: center;">Art. 8</p> <p>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 “<i>de verplichtingen van België in het kader van de Europese Unie en van andere intergouvernementele organisaties waarvan België lid is</i>”, 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.</p>	<p style="text-align: center;">Art. 8</p> <p>1° Le deuxième alinéa de l’article 6 de la loi-cadre STI est modifié en abrogeant les mots relatifs au « <i>respect des obligations de la Belgique dans le cadre de l’Union européenne et des autres organisations intergouvernementales dont la Belgique est membre</i> », et ce, afin de suivre l’avis n°52.783/4 formulé par le Conseil d’Etat en date du 3 mars 2013, les jugeant « <i>inutiles</i> ».</p>

<p>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.</p>	<p>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.</p>
<p style="text-align: center;">Art. 9</p> <p>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.</p> <p>De gegevenstypes en de ITS-diensten bedoeld in het vorige lid 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 “<i>statische multimodale verkeersgegevens voor Uniebrede multimodale reisinformatiediensten (als bedoeld in bijlage I, prioritair gebied I, punten 1.1 en 1.3)</i>”.</p>	<p style="text-align: center;">Art. 9</p> <p>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.</p> <p>Les types de données et de services STI visés au précédent alinéa seront précisés dans un futur arrêté royal, en précisant les délais et couvertures géographiques requis. Relevons que concernant les compétences de l’Etat fédéral, il revient ici de se référer au point 4 de l’annexe 3 de la présente directive portant sur « <i>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)</i> ».</p>
<p style="text-align: center;">Art. 10</p> <p>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.</p>	<p style="text-align: center;">Art. 10</p> <p>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.</p>
<p style="text-align: center;">Art. 11</p> <p>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</p>	<p style="text-align: center;">Art. 11</p> <p>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</p>

<p>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 huidige wet.</p> <p>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.</p> <p>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).</p> <p>Een vierde paragraaf is toegevoegd, die oplegt dat aan iedere invoering of gebruik van (C-)ITS welke een verwerking van persoonsgegevens vereist, steeds een gegevensbeschermingseffectbeoordeling vooraf moet gaan, in overeenstemming met artikel 35 van de AVG en met artikel 58 van de hierboven vermelde wet van 30 juli 2018. Inderdaad past het om te signaleren dat in de context van “ITS”, de verwerkte persoonsgegevens in het bijzonder real time locatie- en trajectgegevens zijn afkomstig van voertuigen en (weg)infrastructuur (waaronder ANPR-camera's) en dat deze gegevenscategorieën bijzonder gevoelig zijn, omdat anonimisering in beginsel onmogelijk is, en ook pseudonimisering vaak ontoereikend blijkt. Bovendien moeten we er rekening mee houden dat het gevaar van heridentificatie sterk toeneemt naarmate datasets worden gecombineerd. Een voorafgaandelijke effectbeoordeling lijkt dus van primordiaal belang om de onderliggende risico's zoveel mogelijk te beperken.</p>	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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).</p> <p>Un quatrième paragraphe est ajouté, imposant que tout déploiement ou utilisation de STI(-C) nécessitant un traitement des données à caractère personnel soit précédé d'une analyse d'impact relative à la protection des données, conformément à l'article 35 du RGPD et à l'article 58 de la loi du 30 juillet 2018 précitée. Il convient en effet de relever que dans le contexte des « STI », les données à caractère personnel traitées sont notamment les données de localisation et d'itinéraire en temps réel provenant de véhicules et d'infrastructures (routières) (dont les caméras ANPR), catégories de données particulièrement sensibles dès lors que l'anonymisation est en principe impossible et que la pseudonymisation s'avère également souvent insuffisante. En outre, il convient de prendre en compte que le risque de réidentification augmente fortement à mesure que les ensembles de données sont combinés. Une analyse d'impact préalable s'avère donc primordiale afin de limiter autant que possible les risques sous-jacents.</p>
<p style="text-align: center;">Art. 12</p> <p>Dit artikel beoogt de vervanging van het eerste lid van artikel 8 van de ITS-kaderwet met betrekking tot de artikelen 6.41 tot en met 6.55 van het Burgerlijk Wetboek betreffende de aansprakelijkheid voor gebrekkige producten, behorend tot de bevoegdheid van de FOD Justitie.</p>	<p style="text-align: center;">Art. 12</p> <p>Cet article vise à remplacer le premier alinéa de l'article 8 de la loi-cadre STI portant sur les articles 6, 41, à 6, 55, du Code civil relatifs à la responsabilité du fait des produits défectueux, relevant de la compétence du SPF Justice.</p>
<p style="text-align: center;">Art.13</p> <p>Dit artikel beoogt om hoofdstuk 8 van de oude ITS-kaderwet te schrappen (dat de artikelen 12 en 13</p>	<p style="text-align: center;">Art. 13</p> <p>Cet article vise à supprimer le chapitre 8 de l'ancienne loi-cadre STI (comportant les articles 12</p>

bevat) betreffende de wijzigingen aangebracht door de wet van 10 april 1990, een wet die vandaag is ingetrokken.	et 13) portant sur les modifications apportées à la loi du 10 avril 1990, loi aujourd'hui abrogée.
Hoofdstuk 3. - Wijziging van de wet van 2 oktober 2017 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid	Chapitre 3. – Modification de la loi du 2 octobre 2017 réglementant la sécurité privée et particulière
<p>Art. 14</p> <p>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.</p>	<p>Art. 14</p> <p>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.</p>
<p>Art. 15</p> <p>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.</p>	<p>Art. 15</p> <p>Comme indiqué sous le commentaire de l'article 10 et conformément aux dispositions de la loi 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.</p>
Gegeven te Brussel,	Donné à Bruxelles,

Van Koningswege:	Par le Roi :
De Minister van Economie,	Le Ministre de l'Économie,
David CLARINVAL	
De Minister van Justitie,	La Ministre de la Justice,
Annelies VERLINDEN	
De Minister van Binnenlandse Zaken,	Le Ministre de l'Intérieur,
Bernard QUINTIN	
De Minister van Mobiliteit,	Le Ministre de la Mobilité,
Jean-Luc CRUCKE	

De Minister van Modernisering van de Overheid, belast met Digitalisering	La Ministre de l'Action et de la Modernisation publiques, chargée du Numérique
Vanessa MATZ	