

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

17 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

Tekst aangenomen

door de commissie
voor Mobiliteit, Overheidsbedrijven en
Federale Instellingen

Zie:

Doc 56 **1570/ (2025/2026):**

001: Wetsontwerp.

002: Verslag.

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

17 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

Texte adopté

par la commission
de la Mobilité, des Entreprises publiques et
des Institutions fédérales

Voir:

Doc 56 **1570/ (2025/2026):**

001: Projet de loi.

002: Rapport.

03969

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)

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 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 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

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 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 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

op het gebied van wegvervoer en voor interfaces met andere vervoerswijzen.”;

2° er wordt een derde lid ingevoegd, luidende:

“Deze wet voorziet tevens in haar 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 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;”;

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 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° 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:

“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

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. “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

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 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 radiotoegangnetwerk, 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;

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° 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. “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

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 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

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 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;

de réception par type pour le déploiement du système eCall embarqué fondé sur le service 112.”.

Art. 6

À 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 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;

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 infrastructures 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 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;

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 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) 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 technologieneutraliteit 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 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

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 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

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.”;

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.

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° 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.

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 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

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 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

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 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 bij de wet van..., zijn in werking getreden op de dag van publicatie van de wet van ... in het *Belgisch Staatsblad*.”

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”.

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

Au 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*.”

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”.