

LOIS, DECRETS, ORDONNANCES ET REGLEMENTS WETTEN, DECRETEN, ORDONNANTIES EN VERORDENINGEN

SERVICE PUBLIC FEDERAL INTERIEUR

[C – 2013/00603]

17 AOUT 2013. — Loi 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 (1)

PHILIPPE, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, Salut.

Les Chambres ont adopté et Nous sanctionnons ce qui suit :

CHAPITRE 1^{er}. — *Dispositions générales*

Article 1^{er}. La présente loi règle une matière visée à l'article 78 de la Constitution.

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

La présente loi crée le cadre visant à soutenir le déploiement et l'utilisation coordonnés et cohérents de systèmes de transport intelligents (STI) et fixe les règles générales nécessaires à cette fin.

CHAPITRE 2. — *Définitions*

Art. 3. Dans la présente loi et ses arrêtés d'exécution, il y a lieu d'entendre par :

1. « systèmes de transport intelligents » ou « STI » : les systèmes dans lesquels des technologies de l'information et de la communication sont appliquées, dans le domaine du transport routier, y compris les infrastructures, les véhicules et les usagers, et dans la gestion de la circulation et la gestion de la mobilité, ainsi que pour les interfaces avec d'autres modes de transport;

2. « interopérabilité » : la capacité des systèmes et des processus industriels qui les sous-tendent à échanger des données et à partager des informations et des connaissances;

3. « application STI » : un instrument opérationnel pour l'application des STI;

4. « service STI » : la mise en place d'une application STI dans un cadre organisationnel et opérationnel clairement défini en vue d'améliorer la sécurité, l'efficacité, le confort des utilisateurs et/ou de faciliter ou de soutenir les opérations de transport et de voyage;

5. « prestataire de services STI » : tout prestataire public ou privé d'un service STI;

6. « utilisateur des STI » : tout utilisateur d'applications ou de services STI, notamment les voyageurs, les usagers vulnérables de la route, les usagers et les exploitants des infrastructures de transport routier, les gestionnaires de flottes et les opérateurs de services d'urgence;

7. « usagers vulnérables de la route » : les usagers non motorisés comme les piétons et les cyclistes, ainsi que les motocyclistes et les personnes handicapées ou les personnes à mobilité ou à orientation réduites;

8. « dispositif nomade » : un dispositif de communication ou d'information portable qui peut être apporté dans le véhicule pour accompagner la conduite et/ou les opérations de transport;

9. « plate-forme » : une unité embarquée ou non permettant le déploiement, la fourniture, l'exploitation et l'intégration d'applications et de services STI;

10. « architecture » : la définition conceptuelle de la structure, du comportement et de l'intégration d'un système donné dans son environnement;

11. « interface » : un mécanisme d'articulation mis en place entre les systèmes, qui leur permet de communiquer et d'interagir;

FEDERALE OVERHEIDSDIENST BINNENLANDSE ZAKEN

[C – 2013/00603]

17 AUGUSTUS 2013. — Wet tot creatie van het kader voor het invoeren van intelligente vervoerssystemen en tot wijziging van de wet van 10 april 1990 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid (1)

FILIP, Koning der Belgen,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, Onze Groet.

De Kamers hebben aangenomen en Wij bekrachtigen hetgeen volgt :

HOOFDSTUK 1. — *Algemene bepalingen*

Artikel 1. Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 78 van de grondwet.

Art. 2. Deze wet voorziet in de omzetting van Richtlijn 2010/40/EU van het Europees parlement en de Raad van 7 juli 2010 betreffende het kader voor het invoeren van intelligente vervoerssystemen op het gebied van wegvervoer en voor interfaces met andere vervoerswijzen.

Deze wet creëert het kader ter ondersteuning van het op gecoördineerde en coherente wijze invoeren en gebruiken van intelligente vervoerssystemen (ITS) en stelt de daarvoor de benodigde algemene voorwaarden vast.

HOOFDSTUK 2. — *Definities*

Art. 3. In deze wet en haar uitvoeringsbesluiten wordt verstaan onder :

1. « intelligente vervoerssystemen » of « ITS » : systemen waarin informatie- en communicatietechnologie wordt toegepast, op het gebied van het wegvervoer, met inbegrip van infrastructuur, voertuigen en gebruikers, en in het verkeers- en mobiliteitsbeheer, alsook voor interfaces met andere vervoerswijzen;

2. « interoperabiliteit » : het vermogen van systemen en van de daaraan ten grondslag liggende bedrijfsprocessen, om onderling gegevens uit te wisselen en informatie en kennis te delen;

3. « ITS-toepassing » : operationeel instrument voor het toepassen van ITS;

4. « ITS-dienst » : het verschaffen van een ITS-toepassing door een duidelijk omlinjd organisatorisch en operationeel kader met als doel bij te dragen tot de veiligheid, de efficiëntie en het comfort van de gebruikers en/of vervoers- en reisdiensten te faciliteren of te ondersteunen;

5. « ITS-dienstaanbieder » : elke openbare of particuliere aanbieder van een ITS-dienst;

6. « ITS-gebruiker » : elke gebruiker van ITS-toepassingen of -diensten met inbegrip van reizigers, kwetsbare verkeersdeelnemers, gebruikers en beheerders van weginfrastructuur, beheerders van wagenparken en noodhulpdiensten;

7. « kwetsbare verkeersdeelnemers » : niet-gemotoriseerde weggebruikers zoals voetgangers en fietsers, alsmede motorrijders en personen met een handicap of met beperkte mobiliteit of oriëntatie;

8. « nomadisch apparaat » : draagbaar communicatie- of informatie-apparaat dat in het voertuig kan worden meegenomen ter ondersteuning van het rijden en/of de vervoershandelingen;

9. « platform » : de al dan niet ingebouwde apparatuur die het invoeren, aanbieden, exploiteren en integreren van ITS-toepassingen en -diensten mogelijk maakt;

10. « architectuur » : het conceptontwerp dat de structuur, het gedrag en de integratie van een bepaald systeem in zijn omgeving vastlegt;

11. « interface » : een installatie tussen systemen die de communicatiemiddelen verschaft waardoor deze systemen zich met elkaar in verbinding kunnen stellen en met elkaar in wisselwerking kunnen treden;

12. « compatibilité » : la capacité générale d'un dispositif ou d'un système à fonctionner avec un autre dispositif ou système sans modification;
13. « continuité des services » : la capacité à assurer, dans toute l'Union, des services sans interruption sur les réseaux de transport;
14. « données routières » : les données relatives aux caractéristiques de l'infrastructure routière, y compris les panneaux de signalisation fixes ou leurs attributs réglementaires liés à la sécurité;
15. « données concernant la circulation » : les données historiques et en temps réel relatives aux caractéristiques de la circulation routière;
16. « données concernant les déplacements » : les données de base, telles que les horaires et tarifs des transports publics, nécessaires à la communication, avant et pendant le trajet, d'informations pour un déplacement multimodal afin de faciliter la planification, la réservation et l'adaptation du déplacement;
17. « spécification » : une mesure contraignante assortie de dispositions contenant des exigences, des procédures ou toute autre règle pertinente;
18. « norme » : une norme telle que définie à l'article 1^{er}, point 6), de la Directive 98/34/CE du Parlement européen et du Conseil du 22 juin 1998 prévoyant une procédure d'information dans le domaine des normes et réglementations techniques;
19. « service d'urgence » : tout service public ou d'intérêt public visé à l'article 107, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, ou fixé par le Roi conformément à l'article 107, § 1^{er}, alinéa 2, 1^o, de la loi du 13 juin 2005 relative aux communications électroniques;
20. « centrale de gestion des appels d'urgence » : l'endroit où sont gérés les appels d'urgence vers un service d'urgence dans une zone d'activité, dénommée ci-dessous « centrale de gestion », telle que définie à l'article 2, 61^o, de la loi du 13 juin 2005 relative aux communications électroniques;
21. « eCall » : un appel d'urgence vers le numéro 112 depuis un véhicule, effectué soit automatiquement par l'activation de capteurs embarqués, soit manuellement, qui achemine un ensemble minimal de données standardisé et établit une communication vocale entre le véhicule et la centrale qui traite l'eCall par les réseaux publics de communication électronique mobile, aussi appelé « eCall public »;
22. « eCall privé » : un appel depuis un véhicule vers le numéro d'une centrale d'appel d'un prestataire privé de services STI, effectué soit automatiquement par l'activation de capteurs embarqués dans le véhicule, soit manuellement, qui achemine un ensemble minimal de données standardisé et établit une communication vocale entre les occupants du véhicule et la centrale d'appel du prestataire privé de services STI qui traite l'eCall par les réseaux publics de communication électronique mobile;
23. « valeur de catégorie de service d'urgence » : la valeur de 8 bits utilisée pour des appels d'urgence provenant de réseaux mobiles pour indiquer le type particulier d'appel d'urgence (1-Police, 2-Ambulance, 3-Pompiers, 4-Garde maritime, 5-Secours en montagne, 6-Appel eCall déclenché manuellement, 7-Appel eCall déclenché automatiquement, 8-Libre), tel qu'indiqué dans le tableau 10.5.135d conformément à la spécification ETSI TS 124.008;
24. « Discriminateur eCall » ou « drapeau eCall » : la « valeur de catégorie de service d'urgence » attribuée aux appels eCall selon ETS TS 124.008 (à savoir « 6-Appel eCall déclenché manuellement » et « 7-Appel eCall déclenché automatiquement »), permettant de différencier les appels vers le 112 provenant de terminaux mobiles des appels eCall vers le numéro 112 provenant de terminaux embarqués dans des véhicules ainsi que les appels « eCall » déclenchés manuellement de ceux déclenchés automatiquement;
25. « ensemble minimal de données » : les informations qui sont envoyées par le véhicule lors d'un « eCall » conformément à la norme EN 15722;
26. « exploitant de réseau de communication électronique mobile » ou « exploitant de réseau mobile » : un fournisseur d'un réseau public de communication électronique mobile;
27. « centrale d'alarme eCall » : la centrale d'appel du prestataire privé de services STI qui traite l'eCall ou l'eCall privé et qui conformément à l'article 1^{er}, § 1^{er}, 4^o, de la loi du 10 avril 1990 réglementant la sécurité privée et particulière, a obtenu une autorisation à cet effet du Ministre de l'Intérieur afin d'évaluer sur base de l'ensemble minimal de données la situation et la gravité de l'incident qui a occasionné l'eCall ou l'eCall privé sur base des règles fixées conformément à la loi du 10 avril 1990 réglementant la sécurité privée et particulière.
12. « compatibiliteit » : het algemene vermogen van een apparaat of systeem om zonder veranderingen samen met een ander apparaat of systeem te werken;
13. « continuïteit van diensten » : het in de gehele unie kunnen bieden van naadloze dienstverlening op vervoersnetwerken;
14. « weggegevens » : gegevens over kenmerken van de weginfrastructuur, waaronder vaste verkeersborden of hun voorgeschreven veiligheidsattributen;
15. « verkeersgegevens » : historische en realtimegegevens over de kenmerken van het wegverkeer;
16. « reisgegevens » : elementaire gegevens (zoals dienstregelingen en tarieven van het openbaar vervoer) die nodig zijn om voor en tijdens de reis informatie over multimodaal reizen te kunnen verstrekken om het plannen, boeken en aanpassen van de reis gemakkelijker te maken;
17. « specificatie » : bindende maatregel houdende bepalingen betreffende eisen, procedures of eventuele andere relevante voorschriften;
18. « norm » : norm in de zin van artikel 1, lid 6), van Richtlijn 98/34/EG van het Europees parlement en de Raad van 22 juni 1998 betreffende een informatieverordening op het gebied van normen en technische voorschriften;
19. « nooddienst » : elke overheidsdienst of dienst van openbaar nut zoals geïndiceerd in artikel 107, § 1, eerste lid, of vastgesteld door de koning overeenkomstig artikel 107, § 1, tweede lid, 1^o, van de wet van 13 juni 2005 betreffende de elektronische communicatie;
20. « beheerscentrale van noodoproepen » : de plaats waar noodoproepen naar een nooddienst binnen een werkinggebied worden beheerd, hierna « beheerscentrale » genoemd, zoals gedefinieerd in artikel 2, 61^o, van de wet van 13 juni 2005 betreffende de elektronische communicatie;
21. « eCall » : een noodoproep vanuit een voertuig naar het nummer 112, die ofwel automatisch door activering van sensoren in het voertuig, ofwel handmatig tot stand wordt gebracht en waardoor met gebruikmaking van openbare netwerken voor mobiele elektronische communicatie een gestandaardiseerde minimumreeks van gegevens wordt doorgezonden en een spraakcommunicatie tussen het voertuig en de centrale die de eCall verwerkt tot stand wordt gebracht, ook « publieke eCall » genoemd;
22. « particuliere eCall » : een oproep vanuit een voertuig naar het nummer van een oproepcentrale van een particuliere ITS-dienstaanbieder, die ofwel automatisch door activering van sensoren ingebouwd in het voertuig, ofwel handmatig tot stand wordt gebracht en waardoor een gestandaardiseerde minimumreeks van gegevens wordt doorgezonden en een spraakcommunicatie tot stand wordt gebracht tussen de inzittenden van het voertuig en de oproepcentrale van de particuliere ITS-dienstaanbieder die de eCall verwerkt via openbare mobiele elektronische communicatienetwerken;
23. « emergency service categoryvalue » : de 8-bitwaarde die voor noodoproepen op mobiele netwerken wordt gebruikt ter aanduiding van het bijzondere soort noodoproep (1-politie, 2-ambulance, 3-brandweer, 4-kustwacht, 5-reddingsdienst in de bergen, 6-handmatig geïnitieerde eCall, 7-automatisch geïnitieerde eCall, 8-reserve), zoals vermeld in tabel 10.5.135d van specificatie ETSI TS 124.008;
24. « eCalldiscriminator » of « eCallflag » : de « emergency service categoryvalue » die aan eCalls is toegekend overeenkomstig ETSI TS 124.008 (d.w.z. « 6-handmatig geïnitieerde eCall » en « 7-automatisch geïnitieerde eCall »), die een onderscheid mogelijk maakt tussen oproepen naar 112 op mobiele eindapparatuur en eCalls naar 112 op eindapparatuur ingebouwd in voertuigen alsmede tussen handmatig en automatisch gegenereerde eCall;
25. « minimumreeks van gegevens » : de informatie die door het voertuig in geval van een « eCall » wordt gezonden overeenkomstig norm EN 15722;
26. « exploitant van mobiel-elektronisch communicatienetwerk » of « exploitant van mobiel netwerk » : een aanbieder van een openbaar mobiel-elektronisch communicatienetwerk;
27. « eCall-alarmentrale » : de oproepcentrale van de particuliere ITS-dienstaanbieder die de eCall of particuliere eCall verwerkt en die overeenkomstig artikel 1, § 1, 4^o, van de wet van 10 april 1990 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid, hiervoor een vergunning heeft bekomen van de Minister van Binnenlandse Zaken teneinde op basis van de minimumreeks van gegevens de situatie en de ernst van het incident die de eCall of particuliere eCall heeft veroorzaakt te evalueren op basis van de regels vastgelegd overeenkomstig de wet van 10 april 1990 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid.

CHAPITRE 3. — *Champ d'application*

Art. 4. La présente loi s'applique aux applications et services STI dans le domaine du transport routier et aux interfaces avec d'autres modes de transport.

L'application de spécifications et le choix et le déploiement des applications et services STI se fondent sur une évaluation des besoins, à laquelle sont associées toutes les parties concernées, en conformité avec les principes selon lesquels ces mesures doivent :

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

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

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

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

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

f) favoriser la compatibilité ascendante — elles permettent d'assurer, le cas échéant, que les systèmes STI ont la capacité d'interagir avec les systèmes existants dont ils partagent la finalité, sans pour autant entraver le développement de nouvelles technologies;

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

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;

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

j) apporter la qualité de la datation et du positionnement — elles utilisent des infrastructures fondées sur les satellites ou toute autre technologie permettant d'atteindre des niveaux de précision équivalents aux fins des applications et des services STI qui requièrent des services de datation et de positionnement continus, précis et garantis dans le monde entier;

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

l) respecter la cohérence — elles tiennent compte de la réglementation, des politiques et des activités qui existent au niveau de l'Union et qui sont pertinentes pour ce qui est des STI, particulièrement dans le domaine de la normalisation.

La présente loi et ses arrêtés d'exécution ne portent en aucun cas atteinte à tout ce qui concerne la sécurité nationale ou à tout ce qui est requis pour les objectifs de défense.

CHAPITRE 4. — *Domaines prioritaires et actions prioritaires*

Art. 5. 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. l'utilisation optimale des données relatives à la route, à la circulation et aux déplacements;

— II. la continuité des services STI pour la gestion de la circulation et du fret;

HOOFDSTUK 3. — *Toepassingsgebied*

Art. 4. Deze wet is van toepassing op ITS-toepassingen en -diensten op het gebied van het wegvervoer en de interfaces met andere vervoerswijzen.

Het toepassen van specificaties en het selecteren en invoeren van ITS-toepassingen en -diensten gebeurt op basis van een evaluatie van de behoeften, waarbij alle relevante belanghebbenden worden betrokken, en overeenkomstig onderstaande beginselen. Deze maatregelen moeten :

a) effectief zijn — een tastbare bijdrage leveren tot het oplossen van de belangrijkste problemen in verband met het wegvervoer in Europa (bijvoorbeeld het reduceren van congestie, het verlagen van de uitstoot, het verbeteren van de energie-efficiëntie, het tot stand brengen van een grotere veiligheid en betere beveiliging, mede van kwetsbare verkeersdeelnemers);

b) kosteneffectief zijn — de verhouding tussen kosten en baten met betrekking tot het halen van doelstellingen optimaliseren;

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

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

e) interoperabiliteit bieden — ervoor zorgen dat systemen en de daaraan ten grondslag liggende bedrijfsprocessen onderling gegevens kunnen uitwisselen en informatie en kennis kunnen delen, zodat een effectieve ITS-dienstverlening mogelijk is;

f) achterwaartse compatibiliteit ondersteunen — waar passend ervoor zorgen dat ITS-systemen kunnen werken met reeds bestaande systemen met eenzelfde opzet, zonder dat de ontwikkeling van nieuwe technologieën erdoor wordt belemmerd;

g) de kenmerken van de nationale infrastructuren en netwerken in acht nemen — rekening te houden met de inherente verschillen in de kenmerken van de vervoersnetwerken, met name wat betreft de omvang van de verkeersvolumes en de weers- en wegingesteldheid;

h) gelijke toegang bevorderen — de toegang tot ITS-toepassingen en -diensten voor kwetsbare weggebruikers niet belemmeren, noch daarbij discrimineren;

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

j) kwaliteit van tijds- en positiebepaling bieden — gebruik maken van satellietgestuurde infrastructuur of van een technologie die een equivalente mate van precisie garandeert voor het gebruik van ITS-toepassingen en -diensten die mondiale, continue, accurate en gegarandeerde tijds- en positiebepalingsdiensten vereisen;

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

l) samenhang in acht nemen — rekening houden met de bestaande regelgeving, beleidsmaatregelen en activiteiten op het niveau van de unie die betrekking hebben op ITS, in het bijzonder wat normalisatie betreft.

Deze wet en haar uitvoeringsbesluiten doen geenszins afbreuk aan al wat verband houdt met de nationale veiligheid of wat voor defensiedoeleinden is vereist.

HOOFDSTUK 4. — *Prioritaire gebieden en prioritaire acties*

Art. 5. Voor de toepassing van deze wet worden de volgende prioritaire gebieden voor het ontwikkelen en toepassen van specificaties en normen vastgesteld :

— I. optimaal gebruik van weg-, verkeers- en reisgegevens;

— II. continuïteit van ITS-diensten voor verkeers- en vrachtbeheer;

- III. les applications de STI pour la sécurité et à la sûreté routières;
- IV. le lien entre le véhicule et les infrastructures de transport.

Le Roi fixe la portée des domaines prioritaires visés au premier alinéa.

Art. 6. Dans le cadre des domaines prioritaires visés à l'article 5, premier alinéa, les actions suivantes sont prioritaires pour l'élaboration et l'utilisation de spécifications et de normes :

- a) la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations sur les déplacements multimodaux;
- b) la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations en temps réel sur la circulation;
- c) les données et procédures pour la fourniture, dans la mesure du possible, d'informations minimales universelles sur la circulation liées à la sécurité routière gratuites pour les usagers;
- d) la mise à disposition harmonisée d'un service d'appel d'urgence (eCall) interopérable dans toute l'Union;
- e) la mise à disposition de services d'informations concernant les aires de stationnement sûres et sécurisées pour les camions et les véhicules commerciaux;
- f) la mise à disposition de services de réservation concernant les aires de stationnement sûres et sécurisées pour les camions et les véhicules commerciaux.

Dans le contexte tel que décrit au premier alinéa, le Roi fixe pour chacun des domaines prioritaires visés à l'article 5, premier alinéa, les actions prioritaires en tenant compte des obligations de la Belgique dans le cadre de l'Union européenne et des autres organisations intergouvernementales dont la Belgique est membre.

La mise à disposition harmonisée d'un service eCall tient compte des règles imposées par ou en application de la loi du 13 juin 2005 relative aux communications électroniques.

La mise à disposition harmonisée d'un service eCall tient compte des règles imposées par ou en application de la loi du 10 avril 1990 réglementant la sécurité privée et particulière.

CHAPITRE 5. — Protection des droits fondamentaux

Art. 7. Nulle disposition de la présente loi ne porte atteinte aux mécanismes de protection légaux et réglementaires en matière de la vie privée, du traitement de données à caractère personnel et de la sécurisation et de la réutilisation des informations du secteur public.

En cas de contradiction lors de l'application simultanée des mécanismes de protection légaux et réglementaires visés au premier alinéa, il est dans le cadre des STI toujours donné priorité aux dispositions légales qui en la matière offrent la protection juridique la plus large aux utilisateurs des STI.

Le recours à des données anonymes, éventuellement des données codées, pour les applications STI est prévu par les fournisseurs de services STI et les développeurs de plateformes, d'architecture et d'interfaces.

Les fournisseurs de services STI et les développeurs de plateformes, d'architecture et d'interfaces protègent les données à caractère personnel contre les abus, y compris contre l'accès illicite, la modification ou la perte.

Le non-respect des mesures visées au troisième et quatrième alinéa par les fournisseurs de services STI et par les développeurs est considéré comme une infraction aux articles 4, § 1^{er}, 1^o et 16, § 4 de la loi du 8 décembre 1992 relative à la protection de la vie privée à l'égard des traitements de données à caractère personnel.

CHAPITRE 6. — Responsabilité

Art. 8. La loi du 25 février 1991 relative à la responsabilité du fait des produits défectueux est d'application pour tous les aspects relatifs à la responsabilité dans le cadre du déploiement et de l'utilisation d'applications et de services STI.

L'application de la loi visée au premier alinéa, ne porte pas atteinte à l'application de la législation en matière de responsabilité civile et pénale.

CHAPITRE 7. — Habilitation au roi

Art. 9. Le Roi est habilité sous les conditions mentionnées dans le présent article, à compléter les lois fédérales, à les abroger ou à les remplacer pour les conformer aux exigences requises en matière de STI.

- III. ITS-toepassingen voor verkeersveiligheid en -beveiliging;
- IV. koppeling van het voertuig aan de vervoersinfrastructuur.

de draagwijdte van de in het eerste lid bedoelde prioritaire gebieden wordt bepaald door de koning.

Art. 6. Binnen de in artikel 5, eerste lid, bedoelde prioritaire gebieden zijn voor de ontwikkeling en de toepassing van specificaties en normen de volgende acties prioritair :

- a) verlening in de gehele unie van multimodale reisinformatiediensten;
- b) verlening in de gehele unie van realtimeverkeersinformatiediensten;
- c) gegevens en procedures voor de verlening, waar mogelijk, van minimale universele verkeersinformatie in verband met de veiligheid op de weg die kosteloos is voor de gebruikers;
- d) geharmoniseerde voorziening in de gehele unie van een interoperabele noodoproepdienst (eCall);
- e) verlening van informatiediensten voor veilige en beveiligde parkeerplaatsen voor vrachtwagens en bedrijfsvoertuigen;
- f) verlening van reservatiediensten voor veilige en beveiligde parkeerplaatsen voor vrachtwagens en bedrijfsvoertuigen.

De koning bepaalt in de context zoals omschreven in het eerste lid voor elk van de in artikel 5, eerste lid, bedoelde prioritaire gebieden, de prioritaire acties rekening houdend met de verplichtingen van België in het kader van de Europese Unie en van andere intergouvernementele organisaties waarvan België lid is.

De geharmoniseerde voorziening van een eCall-dienst houdt rekening met de regels opgelegd door of in uitvoering van de wet van 13 juni 2005 betreffende de elektronische communicatie.

De geharmoniseerde voorziening van een eCall-dienst houdt rekening met de regels opgelegd door of in uitvoering van de wet van 10 april 1990 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid.

HOOFDSTUK 5. — Grondrechtenbescherming

Art. 7. Geen bepaling van deze wet doet afbreuk aan de wettelijke en reglementaire beschermingsmechanismen inzake de persoonlijke levenssfeer, de verwerking van persoonsgegevens en de beveiliging en het hergebruik van overheidsinformatie.

In geval van tegenstrijdigheid tussen de in het eerste lid bedoelde gelijktijdig toepasselijke wetgevende en reglementaire beschermingsmechanismen wordt in het kader van ITS steeds voorrang gegeven aan de wetsbepalingen die de ITS-gebruiker ter zake de ruimste rechtsbescherming bieden.

Het gebruik van anonieme gegevens, eventueel gecodeerde gegevens, voor de ITS-toepassingen en -diensten wordt voorzien door de ITS-dienstenaanbieders en ontwikkelaars van platformen, architectuur en interfaces.

ITS-dienstenaanbieders en ontwikkelaars van platformen, architectuur en interfaces beschermen persoonsgegevens tegen misbruik, met inbegrip van de onrechtmatige toegang, de wijziging of het verlies.

Het niet naleven van de maatregelen vermeld in het derde en vierde lid door de ITS-aanbieders en ontwikkelaars wordt beschouwd als een inbreuk op de artikelen 4, § 1, 1^o en 16, § 4 van de wet van 8 december 1992 tot bescherming van de persoonlijke levenssfeer ten opzichte van de verwerking van persoonsgegevens.

HOOFDSTUK 6. — Aansprakelijkheid

Art. 8. De wet van 25 februari 1991 betreffende de aansprakelijkheid voor producten met gebreken is toepasselijk op alle aspecten inzake de aansprakelijkheid ingevolge de invoering en het gebruik van ITS-toepassingen en -diensten.

de toepasselijkheid van de in het eerste lid vermelde wet laat de toepassing van de wetgeving inzake burgerrechtelijke en strafrechtelijke aansprakelijkheid onverlet.

HOOFDSTUK 7. — Machtiging aan de Koning

Art. 9. De Koning wordt gemachtigd om onder de voorwaarden vermeld in dit artikel de federale wetten aan te vullen, op te heffen of te vervangen om ze in overeenstemming te brengen met de vereisten inzake ITS.

L'habilitation visée au présent article ne peut être utilisée que moyennant le respect des conditions cumulatives suivantes :

1. l'utilisation de l'habilitation doit être nécessaire et proportionnée. Cette utilisation doit être signalée au Parlement dans un rapport écrit au plus tard un mois avant l'élaboration des dispositions concernées;

2. les dispositions pour lesquelles l'habilitation a été utilisée doivent faire l'objet d'un avis préalable de la Commission de la protection de la vie privée;

3. Les dispositions pour lesquelles l'habilitation, a été utilisée doivent faire l'objet d'une confirmation législative dans deux ans après leur entrée en vigueur.

Art. 10. Il ne peut être fait usage de l'habilitation visée dans l'article 9 pour compléter, abroger ou remplacer les dispositions de la présente loi.

Par dérogation au premier alinéa, il peut être fait usage de l'habilitation pour compléter, abroger ou remplacer l'article 2, ainsi que les dispositions des chapitres de la présente loi relatifs au champ d'application, aux domaines prioritaires et actions prioritaires et aux définitions.

Les dispositions pour lesquelles l'habilitation a été utilisée conformément au deuxième alinéa doivent faire l'objet d'une confirmation législative dans un an après leur entrée en vigueur.

Art. 11. La méconnaissance des articles 9, deuxième alinéa, points 3 et 10, troisième alinéa rend sans effet les dispositions qui auraient été élaborées en faisant usage de l'habilitation dans de telles circonstances.

CHAPITRE 8. — Modifications à la loi du 10 avril 1990 réglementant la sécurité privée et particulière

Art. 12. L'article 1^{er}, § 4, de la loi du 10 avril 1990 réglementant la sécurité privée et particulière est remplacé comme suit :

« § 4. Les systèmes et centraux d'alarme visés dans cet article sont ceux destinés à prévenir ou constater des délits contre des personnes ou des biens, à prévenir ou constater un incendie, des fuites de gaz ou des explosions ou, de manière générale, à constater des situations d'urgence impliquant des personnes. ».

Art. 13. A l'article 12 de la même loi sont apportées les modifications suivantes :

1^o le texte actuel formera le paragraphe 1^{er} de l'article;

2^o l'article est complété par les paragraphes 2 et 3, rédigés comme suit :

§ 2. Les définitions des notions de eCall', eCall privé', centrale d'alarme eCall' service d'urgence', centrale de gestion des appels d'urgence' et ensemble minimal de données' sont les mêmes que celles visées à l'article 3 de la loi-cadre STI.

Les opérateurs de réseaux publics de communication électronique mobile et les fournisseurs de services publics de communication électronique mobile au sens de la loi du 13 juin 2005 relative aux communications électroniques, acheminent les eCall et les eCall privés vers une centrale d'alarme eCall qui traite les eCall conformément aux dispositions du présent article.

La centrale d'alarme qui reçoit un eCall ou un eCall privé, vérifie si celui-ci résulte d'un incident nécessitant l'intervention des services d'urgence offrant de l'aide sur place, tels que visés à l'article 107, § 1^{er}, premier alinéa, a., de la même loi.

S'il s'avère, après évaluation, qu'une intervention des services d'urgence offrant de l'aide sur place est nécessaire, la centrale d'alarme eCall transmet, sans frais, immédiatement l'ensemble minimal de données à la centrale de gestion des appels d'urgence concernée. La centrale d'alarme eCall assure également, sans frais, le transfert de la liaison vocale entre le(s) occupant(s) du véhicule et la centrale de gestion des appels d'urgence concernée.

De in dit artikel bedoelde machtiging kan slechts worden aangewend mits eerbiediging van de volgende cumulatieve voorwaarden :

1. het gebruik van de machtiging moet noodzakelijk en proportioneel zijn. dat gebruik moet in een schriftelijk verslag aan het parlement gemeld worden uiterlijk één maand vóór de totstandkoming van de betrokken bepalingen;

2. de bepalingen waarvoor gebruik werd gemaakt van de machtiging maken het voorwerp uit van een voorafgaand advies van de commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer;

3. de bepalingen waarvoor gebruik werd gemaakt van de machtiging maken het voorwerp uit van een wettelijke bekrachtiging binnen twee jaar na hun inwerkingtreding.

Art. 10. Voor de aanvulling, opheffing of vervanging van de bepalingen van deze wet kan geen gebruik worden gemaakt van de machtiging bedoeld in het artikel 9.

In afwijking van het eerste lid kan voor de aanvulling, opheffing of vervanging van artikel 2, en van de bepalingen van de hoofdstukken van deze wet inzake toepassingsgebied, inzake prioritaire gebieden en prioritaire acties en inzake definities wel gebruik worden gemaakt van de machtiging.

De bepalingen waarvoor gebruik werd gemaakt van de machtiging overeenkomstig het tweede lid maken het voorwerp uit van een wettelijke bekrachtiging binnen één jaar na hun inwerkingtreding.

Art. 11. De miskenning van de artikelen 9, tweede lid, punten 3 en 10, derde lid leidt ertoe dat de bepalingen die tot stand kwamen door gebruik van de machtiging in dergelijke omstandigheden zonder gevolg zijn.

HOOFDSTUK 8. — Wijzigingen aan de wet van 10 april 1990 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid

Art. 12. Artikel 1, § 4, van de wet van 10 april 1990 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid wordt vervangen als volgt :

« § 4. De in dit artikel bedoelde alarmsystemen en alarmcentrales zijn de systemen en centrales bestemd om misdrijven tegen personen of goederen te voorkomen of vast te stellen, om brand, gaslekken of ontploffingen te voorkomen of vast te stellen of om, in het algemeen, noodsituaties waarin personen verkeren, vast te stellen. ».

Art. 13. In artikel 12 van dezelfde wet worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1^o de bestaande tekst vormt paragraaf 1 van het artikel;

2^o het artikel wordt aangevuld met de paragrafen 2 en 3, luidende :

§ 2. De definities van de begrippen eCall', particuliere eCall', eCall-alarmcentrale', nooddienst', beheerscentrale van noodoproepen' en minimumreeks van gegevens' zijn deze zoals bedoeld in artikel 3 van de ITS-kaderwet.

De operatoren van openbare mobiele elektronische communicatienetwerken en de verstrekkers van openbare mobiele elektronische communicatiediensten in de zin van de wet van 13 juni 2005 betreffende de elektronische communicatie, schakelen de eCall en de particuliere eCall naar een eCall-alarmcentrale door die de eCall afwikkelt als beschreven in dit artikel.

De alarmcentrale die een eCall of een particuliere eCall ontvangt gaat na of deze het gevolg is van een incident die de tussenkomst vereist van de nooddiensten die ter plaatse hulp bieden, zoals bedoeld in artikel 107, § 1, eerste lid, a., van dezelfde wet.

Indien na evaluatie blijkt dat een interventie van de nooddiensten die ter plaatse hulp bieden nodig is, stuurt de eCall-alarmcentrale kosteloos de minimumreeks van gegevens onmiddellijk door naar de betrokken beheerscentrale van noodoproepen. De eCall-alarmcentrale verzekert ook kosteloos de doorschakeling van de spraakverbinding tussen de inzittende(n) van het voertuig en de betrokken beheerscentrale van noodoproepen.

Le Roi détermine, sur proposition du Ministre de l'Intérieur et du Ministre de la Santé publique, les autres données nécessaires à la mobilisation efficace et effective des services d'urgence ainsi que les règles d'évaluation d'un incident et sa gravité.

§ 3. La centrale d'alarme conserve pendant une période de deux ans à partir du jour d'un eCall ou d'un eCall privé, l'ensemble minimal de données et des autres données fixées par le Roi.

Le Roi fixe, sur proposition du Ministre de l'Intérieur et du Ministre de la Santé publique, les autres données relatives aux eCall et aux eCall privés que les centrales d'alarme sont tenues de conserver et de transmettre aux services d'urgence offrant de l'aide sur place, ainsi que la forme, le contenu et le mode de transmission de ces données.

Au plus tard le 1^{er} mars de chaque année, les centrales d'appel eCall communiquent au Ministre de l'Intérieur des statistiques mensuelles anonymisées concernant le nombre total d'eCall et d'eCall privé qui a été généré durant l'année civile écoulée, en distinguant ces derniers en fonction de chaque valeur de catégorie de service d'urgence.

CHAPITRE 9. — Dispositions exécutoires et finales

Art. 14. Les arrêtés pris en exécution des articles 5 et 6 peuvent entrer en vigueur rétroactivement, mais jamais avant l'entrée en vigueur de la présente loi.

Art. 15. La présente loi est dénommée « loi-cadre STI ».

Art. 16. La présente loi produit ses effets le 27 février 2012.

Par dérogation au premier alinéa les articles 7 et 9 à 11 de la présente loi entrent en vigueur quinze jours après sa publication.

Promulguons la présente loi, ordonnons qu'elle soit revêtue du sceau de l'Etat et publiée par le *Moniteur belge*.

Donné à Bruxelles, le 17 août 2013.

PHILIPPE

Par le Roi :

Le Vice-Premier Ministre
et Ministre de l'Economie, des Consommateurs
et de la Mer du Nord,
J. VANDE LANOTTE

La Vice-Première Ministre
et Ministre de l'Intérieur et de l'Egalité des chances,
Mme J. MILQUET

La Ministre de la Justice,
Mme A. TURTELBOOM

Le Secrétaire d'Etat à l'Energie et à la Mobilité,
M. WATHELET

Scellé du sceau de l'Etat :

La Ministre de la Justice,
Mme A. TURTELBOOM

—
Note

(1) *Session 2012-2013.*

Chambre des représentants.

Documents. — Projet de loi, 53-2943 - N° 1. — Rapport, 53-2943 - N° 2. — Texte adopté en séance plénière et transmis au Sénat, 53-2943 - N° 3.

Compte rendu intégral. — 17 juillet 2013.

Sénat.

Documents. — Projet évoqué par le Sénat, 5-2225 - N° 1. — Rapport, 5-2225 - N° 2. — Décision de ne pas amender, 5-2225 - N° 3.

Annales du Sénat. — 18 juillet 2013.

De Koning bepaalt, op voordracht van de Minister van Binnenlandse Zaken en de Minister van Volksgezondheid, de andere gegevens noodzakelijk om de tussenkomst van de nooddiensten efficiënt en effectief te laten verlopen evenals de regels volgens dewelke het incident en de ernst ervan worden geëvalueerd.

§ 3. De alarmcentrale bewaart gedurende een periode van twee jaar vanaf de dag van een eCall of een particuliere eCall, de minimum reeks van gegevens en van de andere gegevens bepaald door de Koning.

De Koning bepaalt, op voordracht van de Minister van Binnenlandse Zaken en de Minister van Volksgezondheid, de andere gegevens betreffende eCall en particuliere eCall die de alarmcentrales dienen te bewaren en over te maken aan de nooddiensten die ter plaatse hulp bieden, alsook de vorm en inhoud ervan en de overmakingswijze van deze gegevens.

Ten laatste op 1 maart van elk jaar maken de eCall-alarmcentrales aan de Minister van Binnenlandse Zaken de maandelijkse geanonimiseerde statistieken over betreffende het totale aantal van eCall en particuliere eCall dat gegenereerd werd gedurende het voorbije burgerlijk jaar, onderscheid makende overeenkomstig elke waarde voor de « emergency service categorie value ».

HOOFDSTUK 9. — Uitvoering- en slotbepalingen

Art. 14. De besluiten genomen in uitvoering van de artikelen 5 en 6 kunnen retroactief in werking treden, maar nooit vóór de inwerking-treding van deze wet.

Art. 15. Deze wet wordt geciteerd als « ITS-kaderwet ».

Art. 16. Deze wet heeft uitwerking met ingang van 27 februari 2012.

In afwijking van het eerste lid treden de artikelen 7 en 9 tot en met 11 van deze wet in werking vijftien dagen na haar publicatie.

Kondigen deze wet af, bevelen dat zij met 's Lands zegel zal worden bekleed en door het *Belgisch Staatsblad* zal worden bekendgemaakt.

Gegeven te Brussel, 17 augustus 2013.

FILIP

Van Koningswege :

De Vice-Eerste Minister
en Minister van Economie, Consumenten en Noordzee,

J. VANDE LANOTTE

De Vice-Eerste Minister
en Minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen,
Mevr. J. MILQUET

De Minister van Justitie,
Mevr. A. TURTELBOOM

De Staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit,
M. WATHELET

Met 's Lands zegel gezegeld :

De Minister van Justitie,
Mevr. A. TURTELBOOM

—
Nota

(1) *Zitting 2012-2013.*

Kamer van volksvertegenwoordigers.

Stukken. — Wetsontwerp, 53-2943 - Nr. 1. — Verslag, 53-2943 - Nr. 2. — Tekst aangenomen in plenaire vergadering en overgezonden aan de Senaat, 53-2943 - Nr. 3.

Integraal verslag. — 17 juli 2013.

Senaat.

Stukken. — Ontwerp geëvoceerd door de Senaat, 5-2225 - Nr. 1. — Verslag, 5-2225 - Nr. 2. — Beslissing om niet te amenderen, 5-2225 - Nr. 3.

Handelingen van de Senaat. — 18 juli 2013.