

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 2012-2013

18 JUILLET 2013

Projet de 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

Procédure d'évocation

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DES FINANCES ET DES AFFAIRES
ÉCONOMIQUES
PAR
MME TALHAOUI
ET M. MILLER

BELGISCHE SENAAT

ZITTING 2012-2013

18 JULI 2013

Wetsontwerp 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

Evocatieprocedure

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE VOOR
DE FINANCIËN EN VOOR
DE ECONOMISCHE AANGELEGENHEDEN
UITGEBRACHT DOOR
MEVROUW TALHAOUI
EN DE HEER MILLER

Composition de la commission / Samenstelling van de commissie :

Président/Voorzitter : Ludo Sannen.

Membres/Leden :

N-VA Frank Boogaerts, Patrick De Groote, Lieve Maes, Sabine Vermeulen.
PS Marie Arena, Ahmed Laaouej, Louis Siquet.
MR François Bellot, Richard Miller.
CD&V Wouter Beke, Etienne Schouppe.
sp.a Ludo Sannen, Fauzaya Talhaoui.
Open Vld Rik Daems.
Vlaams Belang Anke Van dermeersch.
Écolo Jacky Morael.
cdH Bertin Mampaka Mankamba.

Suppléants/Plaatsvervangers :

Bart De Nijn, Inge Faes, Lies Jans, Helga Stevens, Karl Vanlouwe.
Paul Magnette, Philippe Mahoux, Fabienne Winckel, Olga Zrihen.
Christine Defraigne, Gérard Deprez, Dominique Tilman.
Dirk Claes, Cindy Franssen, Johan Verstreken.
Dalila Douifi, Fatma Pehlivan, Guy Swennen.
Jean-Jacques De Gucht, Yoeri Vastersavendts.
Yves Buysse, Filip Dewinter.
Benoit Hellings, Cécile Thibaut.
Francis Delpérée, Vanessa Matz.

Voir:

Documents du Sénat:

5-2225 - 2012/2013:

N° 1 : Projet évoqué par le Sénat.

Zie:

Stukken van de Senaat:

5-2225 - 2012/2013:

Nr. 1 : Ontwerp geëvoeerd door de Senaat.

I. INTRODUCTION

Le projet de loi qui fait l'objet du présent rapport relève de la procédure bicamérale facultative et est issu d'un projet de loi déposé initialement à la Chambre des représentants (doc. Chambre, n° 53-2943/1). Il a été adopté par la Chambre des représentants le 17 juillet 2013 et transmis le 18 juillet au Sénat, qui l'a évoqué le même jour.

La commission des Finances et des Affaires économiques a examiné le projet de loi au cours de ses réunions du 17 juillet 2013, en application de l'article 27.1 du règlement du Sénat, et du 18 juillet 2013.

II. EXPOSÉ INTRODUCTIF DE M. WATHELET, SECRÉTAIRE D'ÉTAT À L'ENVIRONNEMENT, À L'ÉNERGIE ET À LA MOBILITÉ, ADJOINT À LA MINISTRE DE L'INTÉRIEUR ET DE L'ÉGALITÉ DES CHANCES, ET SECRÉTAIRE D'ÉTAT AUX RÉFORMES INSTITUTIONNELLES, ADJOINT AU PREMIER MINISTRE

Par 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 (dénommée ci-après : directive STI), un grand pas a été franchi dans la voie du déploiement de systèmes de transport intelligents sur le territoire de l'Union européenne.

La *ratio legis* de la directive STI est résumée dans le troisième considérant de celle-ci comme suit : « 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. »

La Belgique en tant que carrefour international pour la circulation et le transport est bien consciente de la problématique de l'utilisation intensive des infrastructures de transport. L'autorité fédérale a donc décidé, de commun accord avec les régions et les autres acteurs concernés, de transposer la directive STI en tenant compte de l'article 5 (déploiement des STI) de celle-ci.

L'objectif du projet de 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 est d'aller au-delà de la simple transposition de la directive STI. Compte tenu de l'impact global du transport sur la société et de

I. INLEIDING

Dit optioneel bicameraal wetsontwerp werd in de Kamer van volksvertegenwoordigers oorspronkelijk ingediend als een wetsontwerp (stuk Kamer, nr. 53-2943/1). Het werd op 17 juli aangenomen in de Kamer van volksvertegenwoordigers. Het werd op 18 juli overgezonden naar de Senaat en nog dezelfde dag geëvoerdeerd.

De commissie voor de Financiën en de Economische Aangelegenheden heeft dit wetsontwerp besproken tijdens haar vergaderingen van 17 juli 2013, met toepassing van artikel 27.1 van het Reglement van de Senaat, en van 18 juli 2013.

II. INLEIDENDE UITEENZETTING DOOR DE HEER WATHELET, STAATSSECRETARIS VOOR LEEFMILIEU, ENERGIE EN MOBILITEIT, TOEGEVOEGD AAN DE MINISTER VAN BINNENLANDSE ZAKEN EN GELIJKE KANSEN, EN STAATSSECRETARIS VOOR STAATSHERVORMING, TOEGEVOEGD AAN DE EERSTE MINISTER

Door de richtlijn 2010/40/EU van het Europees Parlement en de Raad van 7 juli 2010 betreffende het kader voor het invoeren van intelligente vervoerssystemen op het gebied van wegvervoer en voor interfaces met andere vervoerswijzen (hierna : ITS-richtlijn) werd een grote stap gezet naar de invoering van intelligente vervoerssystemen op het grondgebied van de Europese Unie.

De *ratio legis* van de ITS-richtlijn wordt bondig samengevat in overweging 3 daarvan : « 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. »

België is zich als internationaal verkeers- en vervoersknooppunt goed bewust van de problematiek van druk gebruikte transportinfrastructuur. De federale overheid heeft dan ook samen met de gewesten en andere betrokken actoren beslist om over te gaan tot omzetting van de ITS-richtlijn, rekening houdend met artikel 5 daarvan (invoering van ITS).

Het voorliggende ontwerp van 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 wil verder gaan dan enkel de omzetting van de ITS-richtlijn. Gezien de globale impact van het

l'utilité que les systèmes de transports intelligents peuvent avoir dans ce contexte — et, à cet égard, l'on peut renvoyer entre autres à l'analyse réalisée par le Forum international des transports — il est nécessaire de prévoir un cadre légal qui, d'une part, expose les principes généraux et, d'autre part, confie au Roi la possibilité d'élaborer des dispositifs d'adaptation et de mise en œuvre ultérieurs.

Une des premières actions qui sera réalisée dans le cadre de la directive STI est l'introduction d'une gestion harmonisée dans toute l'Union d'un « *eCall* » interopérable.

La mise en place d'un système « *eCall* » relève de la compétence de plusieurs autorités : le service public fédéral (SPF) Économie fixe de façon générale toutes les modalités de la collaboration des opérateurs avec les services d'urgence, ce qui est important en particulier pour les services d'urgence qui apportent une aide sur place. À l'inverse, le SPF Intérieur est compétent pour déterminer les obligations des systèmes et centraux d'alarme qui assurent le transfert d'une liaison vocale entre l'occupant d'un véhicule et les services d'urgence apportant une aide sur place.

Le règlement délégué (UE) n° 305/2013 de la Commission du 26 novembre 2012 complétant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la mise à disposition harmonisée d'un service d'appel d'urgence *eCall* interopérable dans toute l'Union européenne et la recommandation 2011/750/UE de la Commission du 8 septembre 2011 sur le soutien à un service « *eCall* » à l'échelle de l'UE dans les réseaux de communications électroniques en vue de la transmission d'appels d'urgence embarqués fondés sur le numéro 112 (« *eCalls* ») à laquelle le règlement précité renvoie, complètent la directive STI.

L'introduction d'un service « *eCall* » en Belgique impose de tenir compte des définitions de cette réglementation européenne dans la loi proposée afin qu'elles soient comprises de la même façon par les différentes autorités chargées de procéder à son instauration.

Le règlement délégué (UE) n° 305/2013 et la recommandation 2011/750/UE concernent un « *eCall* » vers le numéro d'urgence européen 112, appelé « *eCall public* ». Il existe par ailleurs des firmes privées qui offrent un service « *eCall* » transitant par leurs propres centrales d'appel afin d'offrir des services commerciaux d'assistance. Cet « *eCall* » est appelé « *eCall privé* ». Par souci de clarté, la loi proposée définit dès lors également cette notion.

vervoer op de samenleving en de nuttige rol die intelligente vervoerssystemen daarin kunnen spelen, waarbij onder meer kan worden verwezen naar het onderzoek ter zake van het Internationaal Transportforum, is het nodig om te voorzien in een kaderwet die ter zake enerzijds de algemene principes uiteenzet en anderzijds verdere aanpassings- en uitvoeringsmogelijkheden toevertrouwt aan de Koning.

Eén van de eerste acties die gerealiseerd zullen worden in het kader van de ITS-Richtlijn is de invoering van een geharmoniseerde voorziening in de gehele Unie van een interoperabele « *eCall* ».

Het in plaats stellen van een « *eCall* » systeem behoort tot de bevoegdheid van verscheidene overheden : de federale overheidsdienst (FOD) Economie bepaalt over het algemeen de modaliteiten van samenwerking van de operatoren met de nooddiensten, wat in het bijzonder belangrijk is voor de nooddiensten die ter plaatse hulp bieden. Daar tegenover staat dat de FOD Binnenlandse Zaken bevoegd is voor het bepalen van de verplichtingen van de systemen en alarmcentrales die de doorgave verzekeren van een spraakverbinding met de inzittende van het voertuig en de nooddiensten die ter plaatse hulp bieden.

De gedelegeerde verordening (EU) nr. 305/2013 van de Commissie van 26 november 2012 tot aanvulling van richtlijn 2010/40/EU van het Europees Parlement en de Raad, wat de geharmoniseerde voorziening in de gehele Unie van een interoperabele *eCall* betreft en de aanbeveling 2011/750/EU van de Commissie van 8 september 2011 ter ondersteuning van een EU-wijde « *eCall* »-dienst in elektronische communicatiennetwerken voor de transmissie van op 112 gebaseerde noodoproepen uit voertuigen (« *eCalls* ») waarnaar voornoemde verordening verwijst, vullen de richtlijn ITS aan.

Het is nodig voor de invoering van « *eCall* » in België dat met de definities van deze Europese regelgeving in deze wet rekening wordt gehouden zodat zij door de verschillende overheden belast met de invoering ervan op dezelfde wijze worden begrenpen.

De gedelegeerde verordening (EU) nr. 305/2013 en de aanbeveling 2011/750/EU betreffen een « *eCall* » naar het Europees noodnummer 112, ook wel « *publieke eCall* » genoemd. Er bestaan echter particuliere bedrijven die een « *eCall* »-dienst aanbieden via hun eigen oproepcentrales teneinde commerciële bijstandsdiensten aan te bieden. Dergelijke « *eCall* » wordt « *particuliere eCall* » genoemd. Voor de duidelijkheid wordt daarom ook een definitie gegeven van dit begrip in deze wet.

III. DISCUSSION GÉNÉRALE

M. Miller se dit convaincu de la pertinence des dispositions à l'examen. Il aimerait savoir si le projet accorde une attention suffisante à la protection de la vie privée. Le secrétaire d'État peut-il dire si l'on a suffisamment tenu compte des observations formulées dans l'avis 31/2012 de la Commission de la protection de la vie privée ? A-t-on encore apporté des adaptations par rapport à l'avant-projet afin de rencontrer les observations formulées dans cet avis ?

Par ailleurs, l'intervenant se demande ce qu'il se passera si les systèmes de transport intelligents évoqués ne fonctionnent pas. Enfin, il aimerait savoir si une concertation a été menée avec les régions. Comment les relations se présentent-elles à cet égard ?

M. Schouuppe explique que le déploiement de la technologie présentée est une nécessité absolue pour gérer les différents flux de transport et utiliser de manière optimale l'infrastructure existante.

M. Daems fait remarquer qu'il est précisé explicitement dans l'exposé des motifs que les dispositions à l'examen vont au-delà de celles de la directive européenne. Le secrétaire d'État peut-il expliquer en quoi la Belgique veut aller plus loin que cette directive ? Dans quelle mesure le projet permet-il d'aller plus loin par le biais de simples arrêtés d'exécution ? Quelles sont les implications en termes de protection de la vie privée ? Le membre se réfère également à l'habilitation au Roi proposée dans l'article 9. Il souligne que l'utilisation de cette habilitation doit être signalée au Parlement dans un rapport écrit au plus tard un mois avant l'élaboration des dispositions concernées. Ce délai n'est-il pas trop court ?

M. Bellot souligne que la géolocalisation est actuellement possible au moyen d'un microprocesseur intégré dans le véhicule. Il serait illusoire de penser que la promulgation de lois sonnera le glas de cette technologie. Il appartient à la Commission de la protection de la vie privée de prendre ses responsabilités et aux autorités de définir un cadre clair et strict.

Le secrétaire d'État explique que la question de base peut être formulée en ces termes : jusqu'où peut aller la collecte d'informations en vue d'améliorer la mobilité et les flux de transport ? La réponse à cette question est très délicate, notamment parce que chaque jour apporte son lot d'évolutions technologiques. Celles-ci n'attendent pas l'adoption de lois et de dispositions, et les performances s'améliorent quotidiennement. L'intervenant signale que l'objectif des dispositions à l'examen est *in fine* la création d'un cadre législatif permettant de définir les conditions dans lesquelles les

III. ALGEMENE BESPREKING

De heer Miller is overtuigd van de pertinentie van de voorliggende bepalingen. Hij wenst te vernemen of het ontwerp voldoende aandacht heeft voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer. Kan de staatssecretaris aangeven of er voldoende rekening is gehouden met de opmerkingen uit het advies 31/2012 van de Commissie ter bescherming van de persoonlijke levenssfeer ? Zijn er nog aanpassingen gebeurd ten opzichte van het voorontwerp om rekening te houden met de opmerkingen uit het advies ?

Spreker vraagt zich vervolgens af wat er zal gebeuren indien de intelligente vervoerssystemen waarvan sprake, niet functioneren. Tot slot vraagt het lid of er overleg heeft plaatsgehad met de gewesten. Hoe zullen de verhoudingen zijn ?

De heer Schouuppe stelt dat de inschakeling van de geschatste technologie een absolute noodzaak is om de verschillende verkeersfluxen te beheren en om optimaal gebruik te maken van de bestaande infrastructuur.

De heer Daems merkt op dat in de memorie van toelichting letterlijk wordt aangegeven dat voorliggende bepalingen verder strekken dan de achterliggende richtlijn. Kan de staatssecretaris aangeven in welke zin België verder wil gaan ? Hoe ver laat het ontwerp toe om verder te gaan via gewone uitvoeringsbesluiten ? Hoe is de verhouding ervan met de bescherming van de levenssfeer ? Het lid verwijst ook naar de in artikel 9 voorgestelde machtiging aan de Koning. Hij stelt dat het gebruik ervan in een schriftelijk verslag aan het Parlement moet gemeld worden uiterlijk één maand voor de totstandkoming van de betrokken bepalingen. Is deze termijn niet te kort ?

De heer Bellot benadrukt dat geolokalisatie momenteel mogelijk is via een computerchip die in de wagen wordt ingebouwd. Het is illusoir om te denken dat omdat er wetten worden uitgevaardigd, deze techniek niet meer zal voorkomen. Het is aan de Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer om haar taak op zich te nemen en aan de autoriteiten om het duidelijke en strikte kader te schetsen.

De staatssecretaris verklaart dat de basisvraag als volgt kan worden geformuleerd : tot waar kan de informatievergaring strekken om de mobiliteit en doorstroming te verbeteren. Het antwoord daarop is zeer delicaat, vooral ook omdat de technologische evolutie elke dag vooruitgaat. Deze wacht niet op wetten en bepalingen en wordt elke dag performanter. Spreker vermeldt daarbij dat de eigenlijke bedoeling van de voorliggende bepalingen het scheppen van een wetgevend kader is dat toelaat om zodanige omstandigheden te bepalen waarin de nieuwe technologieën

nouvelles technologies peuvent être utilisées et améliorées dans le respect de la vie privée et du cadre européen. C'est aussi pourquoi le texte finalement déposé tient compte d'une série d'éléments mis en avant dans l'avis 31/2012 de la Commission de la protection de la vie privée. Le gouvernement devra également marquer son accord sur les adaptations, prendre l'avis de la Commission et faire confirmer les arrêtés royaux dans les deux ans de leur entrée en vigueur. L'intervenant confirme que les observations de la Commission ont effectivement été prises en compte. L'évolution technologique sera toutefois telle que l'on continuera également, dans l'avenir, à se poser des questions.

Le secrétaire d'État explique ensuite que le service d'appel d'urgence « *eCall* » est l'exemple typique d'une application des STI en général. Cette application devrait permettre d'aider les services de secours.

Concernant le filtrage de l'information, l'intervenant explique que, pour éviter une atteinte à la vie privée, les dispositions à l'examen vont plus loin que les dispositions européennes.

Le secrétaire d'État explique que les accords de coopération *ad hoc* ont été transmis aux régions début juin 2013. On attend leurs réponses.

Concernant la remarque sur le délai qui serait trop court, l'intervenant dit que, si nécessaire, le monde politique jouera son rôle.

IV. VOTES

L'ensemble du projet de loi a été adopté par 9 voix et 1 abstention.

Confiance a été faite aux rapporteurs pour un rapport oral.

Les rapporteurs,
Fauzaya TALHAOUI.
Richard MILLER.

Le président,
Ludo SANNEN.

*
* *

**Le texte adopté par la commission
est identique au texte du projet de loi
transmis par la Chambre
des représentants
(voir le doc. Chambre, n° 53-2943/4).**

met respect voor de persoonlijke levenssfeer en met respect voor het Europese kader, kunnen functioneren en vooruitgaan. Reden waarom ook de uiteindelijk voorliggende tekst rekening heeft gehouden met een aantal elementen van het advies 31/2012 van de Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer. Ook wat de aanpassingen betreft zal de regering moeten instemmen, het advies van de Commissie zal moeten worden ingewonnen en bovendien zullen koninklijke besluiten binnen twee jaar na hun inwerkingtreding, moeten worden bekraftigd. Spreker bevestigt dat er wel degelijk rekening werd gehouden met de opmerkingen van de Commissie. Echter, de evolutie van de technologie zal dusdanig zijn dat men zich ook in de toekomst verder vragen zal stellen.

Vervolgens legt de staatssecretaris nog uit dat « *eCall* » werkelijk het toepassingsvoorbeld is van ITS in het algemeen. Het zal moeten toelaten om de hulpdiensten te helpen.

Spreker legt nog uit dat voor de filtering van de informatie, opdat deze geen inbreuk zou betekenen op het privé-leven, de voorliggende bepalingen een verdere impact hebben dan de Europese.

Het regeringslid verklaart dat de bijhorende samenwerkingsakkoorden begin juni 2013 naar de gewesten werden verstuurd. De antwoorden worden verwacht.

In verband met de opmerking over de te korte termijn stelt de spreker dat de politieke wereld, indien nodig, zijn rol wel zal spelen.

IV. STEMMINGEN

Het wetsontwerp in zijn geheel werd aangenomen met 9 stemmen bij 1 onthouding.

Vertrouwen werd geschenken aan de rapporteurs voor het uitbrengen van een mondeling verslag.

De rapporteurs,
Fauzaya TALHAOUI.
Richard MILLER.

De voorzitter,
Ludo SANNEN.

*
* *

**De door de commissie aangenomen tekst
is dezelfde als de tekst van het door
de Kamer van volksvertegenwoordigers
overgezonden ontwerp
(zie stuk Kamer, nr. 53-2943/4).**