

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

3 november 2016

WETSONTWERP
betreffende de verwerking van
passagiersgegevens

VERSLAG VAN DE EERSTE LEZING

NAMENS DE TIJDELIJKE COMMISSIE
"TERRORISMEBESTRIJDING"
UITGEBRACHT DOOR
DE HEER **Jean-Jacques FLAHAUX**

INHOUD

Blz.

- | | |
|---|----|
| I. Inleidende uiteenzetting door de Vice-eersteminister en minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken, belast met de Regie der Gebouwen..... | 3 |
| II. Algemene bespreking..... | 15 |
| III. Artikelsgewijze bespreking en stemmingen | 28 |

Zie:

Doc 54 **2069/ (2015/2016):**

001: Wetsontwerp.
002: Amendementen.

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

3 novembre 2016

PROJET DE LOI
relatif au traitement des
données des passagers

RAPPORT DE LA PREMIÈRE LECTURE

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION TEMPORAIRE
"LUTTE CONTRE LE TERRORISME"
PAR
M. **Jean-Jacques FLAHAUX**

SOMMAIRE

Pages

- | | |
|--|----|
| I. Exposé introductif du vice-premier ministre et ministre de la Sécurité et de l'Intérieur, chargé de la Régie des bâtiments..... | 3 |
| II. Discussion générale..... | 15 |
| III. Discussion des articles et votes..... | 28 |

Voir:

Doc 54 **2069/ (2015/2016):**

001: Projet de loi.
002: Amendements.

5009

| | | |
|--------------|---|---|
| N-VA | : | Nieuw-Vlaamse Alliantie |
| PS | : | Parti Socialiste |
| MR | : | Mouvement Réformateur |
| CD&V | : | Christen-Democratisch en Vlaams |
| Open Vld | : | Open Vlaamse liberalen en democraten |
| sp.a | : | socialistische partij anders |
| Ecolo-Groen | : | Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen |
| cdH | : | centre démocrate Humaniste |
| VB | : | Vlaams Belang |
| PTB-GO! | : | Parti du Travail de Belgique – Gauche d'Ouverture |
| DéFI | : | Démocrate Fédéraliste Indépendant |
| PP | : | Parti Populaire |
| Vuye&Wouters | : | Vuye&Wouters |

Afkortingen bij de nummering van de publicaties:

| | |
|------------------|---|
| DOC 54 0000/000: | Parlementair document van de 54 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer |
| QRVA: | Schriftelijke Vragen en Antwoorden |
| CRIV: | Voorlopige versie van het Integraal Verslag |
| CRABV: | Beknopt Verslag |
| CRIV: | Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen) |
| PLEN: | Plenum |
| COM: | Commissievergadering |
| MOT: | Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier) |

Abréviations dans la numérotation des publications:

| | |
|------------------|---|
| DOC 54 0000/000: | Document parlementaire de la 54 ^e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif |
| QRVA: | Questions et Réponses écrites |
| CRIV: | Version Provisoire du Compte Rendu intégral |
| CRABV: | Compte Rendu Analytique |
| 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: | Séance plénière |
| COM: | Réunion de commission |
| MOT: | Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige) |

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers

Bestellingen:
Natieplein 2
1008 Brussel
Tel. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74
www.dekamer.be
e-mail : publicaties@dekamer.be

De publicaties worden uitsluitend gedrukt op FSC gecertificeerd papier

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants

Commandes:
Place de la Nation 2
1008 Bruxelles
Tél. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74
www.lachambre.be
courriel : publicaties@lachambre.be

Les publications sont imprimées exclusivement sur du papier certifié FSC

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft dit wetsontwerp besproken tijdens haar vergadering van 21 oktober 2016.

I. — INLEIDENDE UITEENZETTING DOOR DE VICE-EERSTEMINISTER EN MINISTER VAN VEILIGHEID EN BINNENLANDSE ZAKEN, BELAST MET DE REGIE DER GEBOUWEN

1. Algemeen

De minister verduidelijkt dat de oorsprong van de Belgische regelgeving in verband met de *Passenger Name Records* (PNR) zich situeert in de periode onmiddellijk na de verschrikkelijke aanslagen in Parijs op 13 november 2015. In de Nationale Veiligheidsraad heeft de minister toen voorgesteld om een PNR-systeem in te voeren voor België.

Doordat in een geglobaliseerde wereld het reizen naar en door Europa gemakkelijker is geworden, kunnen door het verzamelen van passagiersgegevens en die te *cross-checken* met aanwezige databanken bij de Belgische veiligheidsdiensten en die van andere EU lidstaten, Europol en derde landen, plegers van terroristische en zware criminele feiten sneller worden opgespoord en gevat. Zo wordt de veiligheid verhoogd van de inwoners van België en Europa, alsook van werknemers en passagiers van verschillende transportmodi.

Op 19 november 2015 kondigde de eerste minister in het parlement achttien maatregelen af die de regering in de strijd tegen het terrorisme zou treffen. Het huidig wetsontwerp betreffende de verwerking van passagiersgegevens geeft concreet gestalte aan de negende maatregel: registratie van de gegevens van alle passagiers in transportmiddelen. Zonder het Europese project af te wachten, zal België een systematische controle uitvoeren op de registratie van alle passagiers in transportmiddelen (vliegtuigen en hogesnelheidstreinen).

De mislukte aanslag op de Thalys naar Parijs in augustus van 2015, was voor de Nationale Veiligheidsraad een geldige reden om ook andere transportmodi dan alleen het vliegverkeer op te nemen in dit wetsontwerp.

Het aannemen van Richtlijn 2016/681 van 27 april 2016 van het Europees parlement en de Raad betreffende het gebruik van persoonsgegevens van passagiers voor het voorkomen, opsporen, onderzoeken en vervolgen van terroristische misdrijven en zware criminaliteit, biedt een bijkomend instrument om tot een goed uitgewerkte en Europees gedragen wetgeving te komen.

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a examiné ce projet de loi au cours de sa réunion du 21 octobre 2016.

I. — EXPOSÉ INTRODUCTIF DU VICE-PREMIER MINISTRE ET MINISTRE DE LA SÉCURITÉ ET DE L'INTÉRIEUR, CHARGÉ DE LA RÉGIE DES BÂTIMENTS

1. Généralités

Le ministre explique que l'origine de la réglementation belge relative au *Passenger Name Records* (PNR) se situe dans la période qui a suivi directement les terribles attentats de Paris du 13 novembre 2015. Au sein du Conseil national de sécurité, le ministre a alors proposé d'instaurer un système PNR en Belgique.

Étant donné que, dans notre monde globalisé, il est devenu plus facile de voyager vers et à travers l'Europe, le rassemblement des données des passagers et la vérification croisée de ces informations avec des banques de données des services de sécurité belges et celles d'autres États membres de l'UE, d'Europol et de pays tiers, permettront de rechercher et d'arrêter plus rapidement les auteurs d'actes terroristes et criminels graves. Cela permettra d'accroître la sécurité des personnes qui vivent en Belgique et en Europe, ainsi que des employés et des passagers des différents modes de transport.

Le 19 novembre 2015, le premier ministre a annoncé, au parlement, dix-huit mesures qui seraient prises par le gouvernement en vue de lutter contre le terrorisme. Le projet de loi à l'examen relatif au traitement des données des passagers concrétise la neuvième mesure: enregistrement des données de tous les passagers dans les transports. Sans attendre le projet européen, la Belgique appliquera le contrôle systématique de l'enregistrement de tous les passagers dans les transports (avions et trains à grande vitesse).

L'attentat manqué dans le Thalys pour Paris d'août 2015 a constitué, pour le Conseil national de sécurité, une raison suffisante pour inclure non seulement le transport aérien, mais aussi d'autres modes de transport, dans le projet de loi à l'examen.

L'adoption de la directive 2016/681 du 27 avril 2016 relative à l'utilisation des données des dossiers passagers (PNR) pour la prévention et la détection des infractions terroristes et des formes graves de criminalité, ainsi que pour les enquêtes et les poursuites en la matière, offre un instrument supplémentaire en vue de parvenir à une législation aboutie à portée européenne.

2. Wat betekent PNR?

PNR-gegevens zijn de reserveringsgegevens die de passagiers en de reisoperatoren hebben meegedeeld om een reis naar, vanaf of door het Belgische grondgebied te reserveren.

De Europese richtlijn definieert deze gegevens duidelijk en ze worden als dusdanig overgenomen in het Belgische wetsontwerp. Enkele voorbeelden van deze gegevens zijn: de reserveringsdatum, de naam, het adres en het telefoonnummer, het reisbureau waar de reservering eventueel werd gedaan en de betalingsinformatie. Die gegevens kunnen enkele dagen voor het vertrek worden meegedeeld.

Ook de registratiegegevens (*Advanced Passenger Information* (API)) maken deel uit van de PNR-gegevens. Deze informatie wordt gecontroleerd op het moment van het vertrek. Het gaat dan om de naam, de geboortedatum, de nationaliteit, de informatie over de bagage enzovoort. Die informatie kan net voor het vertrek worden meegedeeld.

Dit wetsontwerp moet als een ontwerp van kaderwet worden beschouwd. De concrete verplichtingen voor de transportsector worden pas van kracht nadat koninklijke besluiten zullen zijn uitgevaardigd. Om zoveel mogelijk rekening te houden met de kenmerken van elke sector, zullen die uitvoeringsbesluiten in overleg met de verschillende transportsectoren worden opgesteld.

De ontwerpen van deze uitvoeringsbesluiten zullen ter advies worden voorgelegd aan de Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer en de Raad van State, vervolgens worden goedgekeurd door de Ministerraad en ten slotte door de Koning worden bekrachtigd.

3. Wat is de aanzet tot het PNR?

De regering wil de veiligheid van het land sterk opvoeren. In het kader daarvan kan het bijzonder nuttig zijn te weten of iemand die vroeger ernstige criminele feiten gepleegd heeft of die in terreurdossiers wordt vermeld, naar België is gereisd, door het land reist of het grondgebied heeft verlaten.

Het spreekt vanzelf dat die informatievergaring een strikt wettelijk kader vereist; dat is net wat dit wetsontwerp beoogt.

De in uitzicht gestelde wet voorziet in een wettelijke beschrijving van de inzamelingswijze, het gebruik en de beveiliging van die gegevens, met inachtneming van de

2. Qu'entend-on par PNR?

Il s'agit des données de réservation que les passagers et transporteurs ont communiquées en vue de réserver un déplacement vers, de ou à travers le territoire belge.

Les données précises dont il s'agit sont définies par la Directive européenne et reprises dans le projet de loi belge. On peut citer, à titre d'exemple, la date de la réservation, le nom, l'adresse et le numéro de téléphone, l'agence de voyages où la réservation a éventuellement été effectuée et les informations de paiement. Il s'agit de données qui peuvent être transmises quelques jours avant le départ.

En outre, les données d'enregistrement (*Advanced Passenger Information* (API)), font également partie des données PNR. Il s'agit d'informations vérifiées au moment du départ, comme le nom, la date de naissance, la nationalité, les informations relatives aux bagages, etc. Celles-ci peuvent être transmises juste avant le départ.

Ce projet de loi doit être envisagé comme une loi-cadre. Les obligations concrètes par secteur de transport n'entreront en vigueur qu'après l'adoption d'arrêtés royaux. Ces arrêtés d'exécution seront rédigés en concertation avec les différents secteurs de transport afin de tenir compte au maximum de la spécificité de chaque secteur.

Les projets de ces arrêtés d'exécution seront soumis pour avis à la Commission de la protection de la vie privée, au Conseil d'État et ils seront enfin approuvés par le Conseil des ministres pour être ensuite entérinés par le Roi.

3. Pourquoi instaurer le PNR?

Le gouvernement entend renforcer considérablement la sécurité du pays. Un des outils qui peut être particulièrement utile à cet effet, est de savoir si une personne qui a commis par le passé des faits criminels graves ou qui est associée à des dossiers de terrorisme, est entrée en Belgique, s'y déplace ou a quitté le territoire.

Cette démarche d'information doit bien entendu s'inscrire dans un cadre légal strict et le projet de loi va précisément dans ce sens.

L'instauration de cette loi permet de décrire légalement comment s'effectueront la collecte, l'utilisation et la protection de ces données, et ce dans le respect

privacy, de in België geldende wetten en de Europese richtlijn. Op die manier zullen alle betrokkenen hun rechten en plichten ter zake kennen.

Er is een duidelijke nood aan PNR-gegevens. Mensen die terreurdaden plegen, zijn niet honkvast. Zij kunnen overal in Europa aanslagen plegen.

Het valt te hopen dat plegers van terreurdaden en ernstige criminaliteit sneller kunnen worden opgespoord door de PNR-gegevens te vergelijken met diverse databanken van de veiligheidsdiensten. Aldus moet het makkelijker worden misdrijven of aanslagen te voorkomen.

Considerans nummer 6 van de Europese richtlijn bepaalt het volgende: “Een doeltreffend gebruik van PNR-gegevens, ondermeer door PNR-gegevens te vergelijken met diverse databanken van gezochte personen en voorwerpen, is noodzakelijk om terroristische misdrijven en ernstige criminaliteit te voorkomen, op te sporen, te onderzoeken en te vervolgen, en zo de interne veiligheid te bevorderen, databanken om bewijsmateriaal te verzamelen en in voorkomend geval medeplichtigen van criminelen op te sporen en criminele netwerken op te rollen.”

Een andere manier om PNR te gebruiken is opgenomen in de considerans nr. 7 van de Richtlijn en bepaalt het volgende: “Dankzij de analyse van PNR-gegevens kunnen personen worden geïdentificeerd die, voordat een dergelijke analyse werd verricht, niet van terroristische misdrijven of zware criminaliteit verdacht werden, en naar wie de bevoegde instanties nader onderzoek moeten verrichten. Door PNR-gegevens te gebruiken kan het gevaar van terroristische misdrijven en zware criminaliteit vanuit een andere invalshoek worden aangepakt dan bij de verwerking van andere categorieën persoonsgegevens het geval is.”

4. Overige bepalingen van de Richtlijn van 27 april 2016

De lidstaten krijgen twee jaar om de richtlijn om te zetten. In april 2018 moeten zij dus klaar zijn met hun wetgeving, het opzetten van een *Passagiers Informatie Eenheid (PIE)* of *Passenger Information Unit (PIU)* en het voorzien van de technische mogelijkheid (bv. hardware, software e.d.) om PNR-data te verwerken.

De draagwijdte van de richtlijn is ook heel duidelijk: het voorkomen, opsporen, onderzoeken en vervolgen van terroristische misdrijven en vormen van zware criminaliteit. Die lijst van vormen van zware criminaliteit is

de la vie privée, des lois en vigueur en Belgique et de la directive prise par l’Union européenne. Ainsi, toute personne qui y sera confrontée connaîtra ses droits et obligations en la matière.

La nécessité des données PNR est très claire. Les auteurs d’actes terroristes ne sont pas liés à leur village ou ville. Ils peuvent commettre des attentats dans toute l’Europe.

En comparant les données PNR avec diverses banques de données des services de sécurité, on pourra – espérons-le – déceler plus rapidement les actes terroristes et la criminalité grave et prévenir ainsi les délits ou attentats.

Le considérant n° 6 de la Directive européenne stipule: “L’utilisation effective des données PNR, par exemple la confrontation des données PNR à diverses bases de données de personnes ou d’objets recherchés, est nécessaire pour la prévention et la détection des infractions terroristes et des formes graves de criminalité, ainsi que pour les enquêtes et les poursuites en la matière, et donc pour renforcer la sécurité intérieure, pour rassembler des preuves et, le cas échéant, pour trouver les complices de criminels et démanteler des réseaux criminels.”

Une autre façon d’utiliser le PNR figure dans le considérant n° 7 de la directive, qui dispose: “L’évaluation des données PNR permet d’identifier des personnes qui n’étaient pas soupçonnées de participation à des infractions terroristes ou à des formes graves de criminalité avant cette évaluation et qui devraient être soumises à un examen plus approfondi par les autorités compétentes. L’utilisation des données PNR permet de contrer la menace que représentent les infractions terroristes et les formes graves de criminalité sous un angle autre que par le traitement d’autres catégories de données à caractère personnel.”

4. Autres dispositions de la directive du 27 avril 2016

Les États membres disposent d’un délai de deux ans pour transposer la directive. D’ici le mois d’avril 2018, ils devront donc avoir adapté leur législation, mis en place une *Unité d’information des passagers (UIP)* ou *Passenger Information Unit (PIU)* et développé les possibilités techniques (*hardware*, logiciel, ...) permettant de traiter des données PNR.

L’objectif de la directive est très clair: elle vise la prévention et la détection des infractions terroristes et des formes graves de criminalité, ainsi que les enquêtes et les poursuites en la matière. La directive propose

limitatief beschreven in de richtlijn en omvat bijvoorbeeld seksuele uitbuiting van kinderen, illegale drugshandel, milieumisdrijven, moord, verkrachting, enz.

De PNR-data kunnen dus niet gebruikt worden voor andere strafbare feiten dan die expliciet vermeld in de richtlijn en waarop in het nationale recht van een lidstaat een vrijheidsbenemende straf of een tot detentie strekkende maatregel met een maximumduur van ten minste drie jaar staat. Dit wederom om de privacy van de passagier te garanderen. Een hit kan dan ook maar gegenereerd worden indien er een duidelijke link is naar deze omschreven doelstellingen.

De passagiersgegevens zullen uitsluitend worden verwerkt voor de volgende doeleinden:

- het beoordelen van passagiers voor hun aankomst, vertrek of doorreis op het nationaal grondgebied door de PNR-gegevens te vergelijken met databanken die relevant zijn voor het voorkomen, opsporen, onderzoeken en vervolgen van terroristische misdrijven en ernstige criminaliteit, onder andere databanken in verband met gezochte of gesignaleerde personen of voorwerpen;

- de verwerking van PNR-gegevens overeenkomstig vooraf bepaalde criteria;

- opzoeken in gerichte onderzoeken (betreffende voornoemde criminele daden).

Op het vlak van het kruislings vergelijken van de databanken zal, bijvoorbeeld in het kader van de door de Federale Politie beheerde Algemene Nationale Gegevensbank (ANG), de kruisvergelijking (*crossmatching*) van passagiersgegevens gebeuren op basis van een extractie van gegevens uit deze gegevensbank, overeenkomstig de doelstellingen van de wet. Zo zal, bijvoorbeeld, enkel een persoon tegen wie er een te nemen maatregel bestaat in het kader van een terroristisch misdrijf of een ernstig misdrijf dat binnen het toepassingsgebied van de wet valt, kunnen worden opgenomen in deze extractie.

Voor de *crossmatching* aan de hand van de vooraf bepaalde criteria die worden toegepast op de passagiersgegevens schrijft de wet voor dat dit op niet-discriminerende wijze dient te worden verricht. Deze vooraf bepaalde criteria mogen niet nominatief zijn en moeten doelgericht, evenredig en specifiek zijn. Ze mogen onder geen beding gebaseerd zijn op gegevens die de raciale of etnische oorsprong, de religieuze, levensbeschouwelijke of politieke overtuiging, het vakbondslidmaatschap,

une liste limitative de ces formes graves de criminalité, dans laquelle figurent notamment l'exploitation sexuelle des enfants, le trafic de drogue, les infractions contre l'environnement, le meurtre, le viol, ...

Les données PNR ne pourront donc pas être utilisées pour d'autres infractions que celles qui figurent explicitement dans la directive et qui sont passibles d'une peine privative de liberté ou d'une mesure de sûreté d'une durée maximale d'au moins trois ans au titre du droit national d'un État membre, le but étant à nouveau de garantir le respect de la vie privée des passagers. Il s'ensuit qu'un *hit* ne pourra être généré que s'il existe un lien clair avec les objectifs précités.

Les données des passagers seront exclusivement traitées pour les finalités suivantes:

- évaluer les passagers avant leur arrivée, leur transit et leur départ sur le territoire national en confrontant les données PNR aux bases de données utiles aux fins de la prévention et de la détection des infractions terroristes et des formes graves de criminalité ainsi que des enquêtes et des poursuites en la matière, entre autres les bases de données concernant les personnes ou les objets recherchés ou faisant l'objet d'un signalement;

- traiter les données PNR au regard de critères préétablis;

- effectuer des recherches dans le cadre d'enquêtes ponctuelles (relatives aux infractions criminelles précitées).

En ce qui concerne le croisement des banques de données, il est observé, par exemple, que, dans le cadre de l'utilisation de la Banque de données nationale générale (BNG) gérée par la Police fédérale, le croisement (*crossmatching*) des données des passagers s'effectuera à partir de l'extraction de données conformément aux finalités de la loi. Par exemple, cette extraction ne pourra porter que sur les personnes à l'égard de qui il existe une mesure à prendre dans le cadre d'une infraction terroriste ou d'une infraction grave relevant du champ d'application de la loi.

En ce qui concerne le croisement de données à partir des critères préétablis appliqués aux données des passagers, la loi dispose que ledit croisement ne peut pas être discriminatoire. Ces critères préétablis ne peuvent pas être nominatifs et doivent être ciblés, proportionnés et spécifiques. Ils ne peuvent en aucun cas être fondés sur des données qui révèlent l'origine raciale ou ethnique, les opinions politiques, la religion ou les convictions philosophiques, l'appartenance à un

de gezondheidstoestand, het seksueel leven of de seksuele geaardheid van de betrokkene onthullen.

Voor alle raadplegingsmodaliteiten geldt op technisch vlak een eenvormig verwerkingsprincipe: op basis van een correlatie met een operationeel risicoprofiel of databank worden “hits” gegenereerd ten aanzien van een uniek PNR-record. Deze hit is enkel zichtbaar voor de desbetreffende dienst. Elke hit moet manueel gevalideerd worden door het gedetacheerde lid van de desbetreffende bevoegde dienst om te worden omgezet in een “match” en dit binnen de 24 uur om de volstreekte naleving van het recht op de bescherming van persoonsgegevens, en het discriminatieverbod, te waarborgen. Daarom mag geen enkele beslissing met juridische gevolgen voor een persoon of die deze persoon ernstig nadeel kan berokkenen, worden genomen op loutere basis van de geautomatiseerde verwerking van gegevens van het bestand met informatie over zijn reis. Daarom moet de menselijke beoordeling steeds voorafgaan aan elke bindende beslissing voor de betrokkene. Deze validatie moet gebeuren binnen de 24 uur, teneinde het recht op toegang tot de passagiersgegevensbank te openen.

Na deze validatie van de positieve overeenstemming komt het aan de diensten die aan de basis liggen van de positieve overeenstemming toe om een nuttige actie te nemen binnen een passende termijn. Een nuttige actie kan een actieve interventie (fouilleren, arrestatie, ...) betekenen, maar kan evengoed een beslissing zijn om voorlopig geen actieve interventie te ondernemen. Deze operationele beoordeling komt volledig aan de bevoegde diensten toe.

Zodra een positieve overeenstemming is gevalideerd, wordt automatisch een encryptiecode gegenereerd, die zal worden gekruist met de codes van alle bevoegde diensten. Indien twee codes overeenkomen, worden twee of meerdere betrokken diensten op de hoogte gebracht dat er gedeelde positieve overeenstemmingen bestaan voor deze unieke PNR-record. Deze diensten dienen dan een nuttig gevolg te geven binnen een gepaste termijn.

Tevens bestaat ook de mogelijkheid om gerichte opzoekingen te doen, weliswaar onder strikte voorwaarden en na mandaat van de Procureur des Konings of het diensthoofd, afhankelijk van de bevoegde dienst (Federale politie, Veiligheid van de Staat (VSSE), Algemene Dienst Inlichtingen en Veiligheid (ADIV), Douane).

De analyseregels en/of zoekopdrachten die de bevoegde diensten gebruiken om de databank te raadplegen, de gegenereerde rapporten en de resultaten van de

syndicat, l'état de santé, la vie sexuelle ou l'orientation sexuelle de l'intéressé.

Sur le plan technique, pour toutes les modalités de consultation, un principe uniforme de traitement est applicable: sur la base d'une corrélation avec un profil de risque opérationnel ou avec une banque de données, des “hits” sont générés à l'égard d'une entrée PNR unique. Ce hit est uniquement visible pour le service en question. Chaque hit doit être validé manuellement par le membre détaché issu du service compétent concerné pour être traduit dans un “match” dans les vingt-quatre heures pour assurer le respect total du droit à la protection des données personnelles et le droit à la non-discrimination. C'est pourquoi aucune décision assortie de conséquences juridiques pour une personne, ou susceptible de la préjudicier gravement ne peut être prise sur la seule base du traitement automatisé des données du fichier contenant des informations sur son voyage. C'est pourquoi l'évaluation humaine précèdera toujours toute décision contraignante pour la personne concernée. Cette validation doit intervenir dans les 24 heures afin d'ouvrir le droit d'accès à la banque de données des passagers.

Après la validation de la correspondance positive, les services qui sont à l'origine de cette correspondance assurent le suivi utile dans un délai approprié. Un suivi utile pourrait signifier une intervention active (fouille, arrestation ...), mais il peut aussi être décidé de n'entreprendre provisoirement aucune intervention active. Cette appréciation opérationnelle appartient pleinement aux services compétents.

Dès qu'une correspondance positive est validée, un code de cryptage est automatiquement généré qui sera croisé avec les codes de tous les services compétents. Si les deux codes coïncident, deux ou plusieurs services sont informés que des “correspondances positives” existent pour cette unique entrée PNR. Ces services doivent assurer le suivi utile dans un délai approprié.

Il est également possible d'effectuer des recherches ponctuelles, moyennant le respect de conditions strictes et après obtention d'un mandat du procureur du Roi ou du chef de service, en fonction du service compétent (Police fédérale, Sûreté de l'État, Service général de Renseignement et de Sécurité (SGRS), Douanes).

Les règles d'analyse et/ou les requêtes que les services compétents utilisent pour consulter la banque de données, les rapports générés et les résultats des

raadplegingen en rapporten worden enkel toegankelijk gesteld voor deze welbepaalde dienst.

De Europese Richtlijn regelt meer bepaald de verwerking van de passagiersgegevens voor de luchtvaartsector. Zoals deze Richtlijn tevens aangeeft, verzamelen en verwerken de luchtvaartmaatschappijen al PNR-gegevens van hun passagiers voor eigen commercieel gebruik. De informatie is dus beschikbaar. Bovendien is de verwerking van PNR-gegevens al sinds ruim tien jaar een realiteit in heel wat landen. Sindsdien zijn veel luchtvaartmaatschappijen dan ook verplicht die gegevens over te zenden.

Considerans nr. 33 bepaalt uitdrukkelijk dat de Richtlijn onverlet laat dat de lidstaten krachtens hun nationaal recht een systeem kunnen opzetten voor het verzamelen en verwerken van PNR-gegevens van marktdeelnemers die geen luchtvaartmaatschappij zijn, zoals reisbureaus en touroperators die diensten in verband met reizen aanbieden, met inbegrip van het boeken van vluchten, waarvoor zij PNR-gegevens verzamelen en verwerken, of van andere vervoerders dan in deze richtlijn bepaald.

Voorts bepaalt de Richtlijn uitdrukkelijk dat de lidstaten de gegevens mogen verzamelen van de passagiers van vluchten naar of vanuit een derde land alsook van die van vluchten binnen de EU.

In Bijlage I van de Richtlijn worden de reserveringsgegevens opgesomd die mogen worden verzameld. Het wetsontwerp neemt die lijst onverkort over.

Het algemeen beginsel van de Richtlijn, namelijk dat de verzameling of bewaring van de reserveringsgegevens niet verplicht is, wordt uitdrukkelijk verankerd in het wetsontwerp. De luchtvaartmaatschappijen en reisbureaus moeten alleen de gegevens bezorgen waarover zij beschikken. Evenmin zijn de passagiers verplicht de luchtvaartmaatschappijen of reisbureaus méér gegevens te verstrekken dan nu het geval is. Bij de reservering van een vliegtuigticket, bijvoorbeeld, beschikt het reisbureau of de luchtvaartmaatschappij over de noodzakelijke gegevens om het ticket af te geven op naam van de persoon die de reservering doet. Al die gegevens worden overgezonden aan de PNR-databank.

Om al die gegevens te verwerken stelt de Richtlijn dat er een *Passenger Information Unit* (PIU) wordt opgericht die zorgt voor de creatie en het beheer van de voornoemde databank waar alle gegevens toekomen.

consultations et des rapports sont uniquement rendus accessibles pour ce service déterminé.

La Directive européenne régit notamment le traitement des données des passagers pour le secteur du transport aérien. Comme le précise également cette Directive, les compagnies aériennes recueillent et traitent déjà des données PNR de leurs passagers pour leur propre usage commercial. Les informations sont donc disponibles. En outre, le traitement des données PNR constitue depuis plus de dix ans déjà une réalité pour toute une série de pays. De nombreuses compagnies aériennes sont donc tenues, depuis lors, de transmettre ces données.

Dans son considérant n° 33, la Directive prévoit expressément qu'elle est sans préjudice de la possibilité pour les États membres de prévoir, en vertu de leur droit national, un système de collecte et de traitement des données PRN auprès d'opérateurs économiques autres que les transporteurs, tels que des agences ou des organisateurs de voyages qui fournissent des services liés aux voyages, y compris la réservation de vols, pour lesquels ils recueillent et traitent les données PNR, ou de transporteurs autres que ceux que la Directive mentionne.

La Directive permet également aux États membres de manière explicite de recueillir les données des passagers de vols vers ou en provenance de pays tiers ou de vols intra UE.

Dans son Annexe I, la Directive énumère les données de réservation qui peuvent être recueillies. Le projet de loi reprend cette liste de manière identique.

Le principe général de la Directive, selon lequel il n'est pas obligatoire de recueillir ou de conserver les données de réservation, est expressément entériné dans le projet de loi. Les transporteurs et opérateurs de voyage doivent uniquement transmettre les données dont ils disposent. Les passagers ne sont pas non plus tenus de fournir aux transporteurs ou opérateurs de voyage plus de données que c'est le cas actuellement. Par exemple, dans le cadre d'une réservation d'un billet d'avion, l'agence de voyages ou la compagnie aérienne disposent des données nécessaires pour émettre le billet au nom de la personne que fait la réservation. Toutes ces données sont communiquées à la banque de données PNR.

Pour le traitement de l'ensemble de ces données, la directive prévoit la mise en place d'une Unité d'informations passagers (UIP), chargée de la création et de la gestion de la banque de données précitée appelée à contenir toutes les données.

De interoperabiliteit tussen de Europese lidstaten, derde landen en Europol – waar België absolute voorstander van is – biedt de garantie dat gegevens op een duidelijke in de richtlijn beschreven manier met elkaar moeten worden gedeeld. De kracht van een doeltreffend PNR-instrument op Europees niveau zit in de afgestemde samenwerking tussen de PIU's die opgezet worden in de lidstaten. Ook enkele andere landen zijn al enige tijd bezig met PNR. Zo zijn er de Verenigde Staten, die na 9/11 de maatregel als eerste invoerden. Vervolgens is er het Verenigd Koninkrijk, dat hetzelfde deed na de aanslagen in Londen. Australië, Canada, Frankrijk, Hongarije, Nederland, Italië en Spanje zijn nog enkele andere voorbeelden waar ofwel al PNR-wetgeving bestaat of waar die nu in voorbereiding is. In sommige van die landen is ze al in uitvoering.

Wat de privacywaarborgen betreft, benadruk de minister dat het Belgische PNR-wetsontwerp niet alleen de voorschriften van de Richtlijn hierin strikt volgt, maar zelfs nog verder gaat.

De bepalingen in de richtlijn zijn de volgende:

1. geen verwerking van “gevoelige” gegevens van passagiers: raciale of etnische oorsprong van een persoon, zijn religieuze of levensbeschouwelijk overtuigingen, zijn politieke opvattingen, zijn vakbondslidmaatschap, gezondheid, seksueel leven, seksuele geaardheid;

2. totale bewaartermijn van vijf jaar te rekenen vanaf registratie, maar na zes maanden worden de gegevens waaruit de identiteit van de passagier kan worden afgeleid gedepersonaliseerd door afscherming van de gegevenselementen;

3. aanduiding van een specifieke verantwoordelijke voor de veiligheid van de gegevens die rechtstreeks rapporteert aan de Commissie voor de Bescherming van de Persoonlijke levenssfeer;

4. een gelimiteerde en voorwaardelijke toegang tot de passagiersdatabank.

Bovendien gaat België nog een aantal stappen verder. Zo dienen er protocolakkoorden afgesloten te worden met elke buitenlandse PIU waarin garanties worden gegeven voor een correct gebruik van de doorgegeven data vooraleer er informatie kan uitgewisseld worden. Er is bijvoorbeeld een mandaat nodig voor toegang tot de databank voor gerichte opzoekingen vanaf de eerste dag, en niet pas na zes maanden zoals de Richtlijn voorschrijft.

L'interopérabilité entre les États membres européens, les pays tiers et Europol – dont la Belgique est un fervent partisan – garantit un partage mutuel des données d'une manière clairement définie dans la directive. La force d'un instrument PNR efficace au niveau européen tient à la collaboration réglée entre les UIP créées dans les États membres. D'autres pays s'intéressent également au PNR depuis un certain temps. C'est ainsi que les États-Unis ont été les premiers à instaurer la mesure après le 11 septembre. Ensuite, le Royaume-Uni a fait de même après les attentats de Londres. L'Australie, le Canada, la France, la Hongrie, les Pays-Bas, l'Italie et l'Espagne sont d'autres exemples de pays où la législation PNR existe déjà ou est en préparation. Certains d'entre eux l'ont déjà mise en œuvre.

En ce qui concerne les garanties en matière de respect de la vie privée, le ministre souligne que le projet de loi belge relatif au PNR non seulement suit strictement les dispositions de la directive, mais va même au-delà.

Les dispositions de la directive sont les suivantes:

1. pas de traitement de données “sensibles”: origine raciale ou ethnique d'une personne, sa religion ou ses convictions philosophiques, ses opinions politiques, son appartenance à un syndicat, son état de santé, sa vie sexuelle ou son orientation sexuelle;

2. période de conservation totale de cinq ans à compter de l'enregistrement, mais après six mois, les données PNR qui peuvent servir à identifier le passager doivent être dépersonnalisées par le masquage d'éléments des données;

3. désignation d'un responsable spécifique pour la sécurité des données qui rapporte directement à la Commission de la protection de la vie privée;

4. accès limité et conditionné à la banque de données passagers.

En outre, la Belgique va encore plus loin. C'est ainsi que des protocoles d'accord doivent être conclus avec chaque UIP étrangère donnant des garanties d'une utilisation correcte des données transmises avant que des informations puissent être échangées. Il faut, par exemple, un mandat pour accéder à la base de données en vue de procéder à des recherches ponctuelles, et ce, dès le premier jour et pas après six mois comme le prescrit la Directive.

Dit wetsontwerp behelst ook het gebruik van vooraf te bezorgen passagiersgegevens (API) in het kader van de bestrijding van illegale immigratie en de versterking van de grenscontroles. Het gaat om check-in-gegevens, dus informatie die door de vervoerders is nagetrokken.

Het wetsontwerp voorziet tevens in de omzetting van Richtlijn 2004/82/EG van de Raad van 29 april 2004 betreffende de verplichting voor vervoerders om passagiersgegevens door te geven, die in België nog nooit operationeel is omgezet. Bovendien reikt de in uitzicht gestelde wet de diensten die belast zijn met de grenscontrole, een bijkomend hulpmiddel aan voor de uitoefening van hun opdrachten.

Concreet betekent dit dat het koninklijk besluit van 11 december 2006, dat Richtlijn 2004/82/EG omzet, wordt opgeheven. Dit koninklijk besluit heeft immers nooit uitvoering gekregen. Door de gecoördineerde omzetting van die twee richtlijnen (API en PNR) beschikken de vervoerders over een “*single window*” waar ze hun informatie naartoe kunnen sturen; die informatie wordt vervolgens correct doorgestuurd, conform de wettelijke bepalingen. Voor de API-gegevens gelden dus ook alle waarborgen als voor de PNR-gegevens inzake bescherming van de privacy.

Krachtens de API-Richtlijn zullen de API-gegevens ook worden verwerkt door de politiediensten en de Dienst Vreemdelingenzaken, met het oog op de uitvoering van hun wettelijke opdrachten in het kader van de controle aan de buitengrenzen en de toepassing van de regels inzake verblijf en asiel. Het doel is niet enkel bij te dragen tot de strijd tegen illegale immigratie, maar ook en vooral de controle aan de buitengrenzen nog doeltreffender te maken.

De politiediensten en de Dienst Vreemdelingenzaken beschikken over een arsenaal aan maatregelen om de openbare orde en de nationale veiligheid te beschermen: weigering van visum, weigering van toegang tot het grondgebied en uitwijzing, beslissing die een einde maakt aan het verblijf, verwijderingsmaatregelen, inreisverbod, vrijheidsberoving, huisarrest, aanvraag tot intrekking van de vluchtelingenstatus of van de subsidiaire bescherming. Het zijn maatregelen die op het gebied van migratie en asiel kunnen worden genomen voor mensen die een bedreiging vormen voor de openbare orde of de nationale veiligheid.

De betrokken diensten zullen die API-gegevens doorgestuurd krijgen en moeten die vernietigen binnen 24 uur na ontvangst, zoals de API-Richtlijn voorschrijft. Het is dus de bedoeling de politiediensten en de Dienst

Ce projet de loi fait également mention de l'utilisation des informations préalables relatives aux passagers (API), pour l'utilisation des données relatives aux passagers dans la lutte contre l'immigration illégale et le renforcement des contrôles aux frontières. Il s'agit de données d'enregistrement, ce qui signifie donc des données qui ont été vérifiées par les transporteurs.

Le projet de loi transpose en même temps la directive 2004/82/CE du Conseil du 29 avril 2004 concernant l'obligation pour les transporteurs de communiquer les données relatives aux passagers, qui n'a jamais été transposée de façon opérationnelle en Belgique et fournit aux services chargés des contrôles aux frontières un instrument supplémentaire pour l'exercice de leurs missions.

Concrètement, cela signifie que l'arrêté royal du 11 décembre 2006, qui régit la transposition de la directive de 2004, est abrogé. En effet, cet arrêté royal n'a jamais été mis en œuvre. En intégrant la transposition de ces deux directives (API et PNR), on offre aux transporteurs une “*single window*” où ils peuvent envoyer leurs informations qui seront correctement dispatchées conformément aux dispositions légales. Par conséquent, les données API sont elles aussi concernées par toutes les garanties des PNR en matière de protection de la vie privée.

En vertu de la directive “API”, les données API seront également traitées par les services de police et l'Office des Étrangers, en vue de l'exécution de leurs missions légales dans le cadre des contrôles aux frontières extérieures et de l'application des règles en matière de séjour et d'asile. L'objectif consiste non seulement à contribuer à la lutte contre l'immigration illégale, mais aussi et surtout à garantir mieux encore l'efficacité des contrôles aux frontières extérieures.

Les services de police et l'Office des Étrangers disposent d'un arsenal de mesures destinées à protéger l'ordre public et la sûreté nationale: refus de visa, refus d'accès au territoire et expulsion, décision qui met un terme au séjour, mesures d'éloignement, interdiction d'entrée, privation de liberté, assignation à résidence, demande de retrait du statut de réfugié ou de la protection subsidiaire. Il s'agit de mesures qui peuvent être prises en matière d'immigration et d'asile à l'égard de personnes qui constituent une menace pour l'ordre public ou la sûreté nationale.

Les services concernés se verront transmettre ces données API, qu'ils devront détruire dans les 24 heures suivant la réception de ces données, comme le prescrit la directive “API”. L'objectif est donc de permettre aux

Vreemdelingenzaken in staat te stellen hun wettelijke opdrachten correct te vervullen en tegelijk een afdoende bescherming van de persoonsgegevens te waarborgen met het oog op de nagestreefde doelstellingen. De API-gegevens zijn een onderdeel van de PNR-gegevens. De combinatie van de twee vermindert het risico dat onschuldige mensen worden gecontroleerd en dat onderzoek naar hen wordt gedaan.

Deze kaderwet is van toepassing op verschillende transportmodi vanuit, door en naar België.

Naast het internationaal luchtvervoer waar de Europese Richtlijn zich in de eerste plaats op richt zal België volgens de considerans nr. 33 van de Richtlijn zich ook richten op andere vervoersmodi, aangezien luchtverkeer niet de enige manier is om ons land, dat op een kruispunt ligt in Europa, te bereiken.

De andere transportmodi zullen zijn: de internationale hoge snelheidstreinen, het internationaal busvervoer en het internationaal maritiem vervoer; ook de reisoperatoren zullen onder deze kaderwet vallen.

Deze vijf verschillende vervoerders en reisoperatoren zullen onderhevig zijn aan de volgende verplichting:

1. zij zullen de voor hen beschikbare passagiersgegevens moeten doorgeven;
2. zij zullen eveneens een conformiteits-check moeten uitvoeren om na te gaan of de gegevens op het reisdocument overeenkomen met de identiteit van de passagier.

Onder vervoerders en reisoperatoren wordt verstaan:

1. vervoerder: "elke natuurlijke of rechtspersoon die het beroepsmatige vervoer van personen door de lucht, over het water, over het spoor of over de weg verricht";
2. reisoperator: "elke reisorganisator of -bemiddelaar in de zin van de wet van 16 februari 1994 tot regeling van het contract tot reisorganisatie en reisbemiddeling".

De krantenberichten van de afgelopen weken en maanden die waarschuwen voor onhaalbaarheid, moeilijkheden en eventuele economisch schade, vooral voor het treinverkeer, zijn sterk overdreven. Voor elke sector afzonderlijk zal een koninklijk besluit worden uitgevaardigd in overleg met de betrokken sectoren. De Commissie voor de Bescherming van de Persoonlijke levenssfeer en de Raad van State zullen ook hun

services de police et à l'Office des Étrangers d'exécuter correctement leurs missions légales et de garantir en même temps une protection suffisante des données à caractère personnel dans le cadre des objectifs poursuivis. Les API font partie des données PNR. L'utilisation combinée des données PNR et API limite le risque que des personnes innocentes fassent l'objet de contrôles et d'enquêtes.

Cette loi-cadre s'applique à différents modes de transport à destination, à travers ou en provenance de Belgique.

Outre le transport aérien international que vise en tout premier lieu la directive européenne, la Belgique se préoccupera aussi, en vertu du considérant 33 de la directive, d'autres modes de transport, dès lors que le transport aérien n'est pas la seule manière d'atteindre notre pays, qui se situe à un carrefour de l'Europe.

Les autres modes de transport seront: les trains à grande vitesse internationaux, le transport international par bus et le transport maritime international; les opérateurs de voyage relèveront, eux aussi, de cette loi-cadre.

Ces cinq transporteurs et opérateurs de voyage devront remplir les obligations suivantes:

1. ils devront transmettre les données dont ils disposent sur leurs passagers;
2. ils devront également procéder à un contrôle de conformité afin de vérifier que les données figurant sur le document de voyage correspondent bien à l'identité du passager.

Par transporteurs et opérateurs de voyage on entend:

1. transporteur: "toute personne physique ou morale qui assure, à titre professionnel, le transport de personnes par voie aérienne, maritime, ferroviaire ou terrestre";
2. opérateur de voyage: "chaque organisateur ou intermédiaire de voyage au sens de la loi du 16 février 1994 régissant le contrat d'organisation de voyages et le contrat d'intermédiaire de voyages".

Les articles de presse des dernières semaines et des derniers mois, qui dénoncent l'impraticabilité du projet, les difficultés à surmonter et le préjudice économique éventuel, surtout pour le trafic ferroviaire, sont largement exagérés. Un arrêté royal sera pris pour chaque secteur distinct, en concertation avec celui-ci. La Commission de la protection de la vie privée et le Conseil d'État seront également consultés. Ce n'est qu'au terme de

advies dienen te geven. Pas daarna worden de ontwerpen van koninklijk besluit aan de goedkeuring van de Ministerraad onderworpen.

De minister heeft reeds met de sectoren daaromtrent overleg gehad en stelt vast dat zij laten verstaan met open vizier te willen meewerken aan de voorbereiding van deze koninklijk besluiten.

Het dient te worden benadrukt dat de partners de passagiersgegevens waarover ze beschikken zullen moeten doorsturen naar de *Passenger Information Unit* en zij niet worden verplicht om extra gegevens te verzamelen.

Er zal een *Passenger Information Unit* of passagiersinformatie-eenheid (PIE) worden opgericht waarvan de werking concreet zal worden geregeld bij koninklijk besluit. De rol van die eenheid zal erin bestaan de PNR-gegevensbank te beheren en ervoor te zorgen dat de passagiersgegevens kunnen worden verwerkt door de bevoegde diensten. Die nieuwe eenheid zal worden geïntegreerd in het Crisiscentrum van de FOD Binnenlandse Zaken.

De opdrachten van de PIE zullen specifiek bestaan uit:

- het verzamelen, bewaren en verwerken van de passagiersgegevens die door de vervoerders en reisoperatoren worden doorgestuurd;
- het beheren van de passagiersgegevensbank;
- het uitwisselen van de passagiersgegevens en van het resultaat van de verwerking van die gegevens met de PIE's van andere lidstaten, Europol en derde landen.

5. Hoe worden de passagiersgegevens verzameld en verwerkt?

Dat punt zal nog worden besproken met de luchtvaartsector, maar de algemene richting die moet worden uitgegaan, wordt opgelegd bij de Richtlijn. In een tijdspanne van 48 tot 24 uur vóór het vertrek, alsook vlak vóór het opstijgen, wanneer alle passagiers zijn ingestegen, kunnen *pushes* worden gevraagd. Voor de andere sectoren zal, via de reeds aangehaalde uitvoeringsbesluiten, moeten worden onderzocht wat de beste *modus operandi* zal zijn.

De verwerking van de passagiersgegevens kan op verschillende manieren gebeuren.

Enerzijds aan de hand van uittreksels uit de gegevensbanken, de zogeheten *watchlists*, die de bevoegde diensten kunnen opvragen; anderzijds middels vooraf vastgestelde criteria (het zogeheten *profiling*),

cette procédure que les projets d'arrêtés royaux seront soumis à l'approbation du Conseil des ministres.

Le ministre s'est déjà concerté avec les secteurs à ce sujet et il constate leur volonté sincère de collaborer à la préparation de ces arrêtés royaux.

Il convient de souligner que les partenaires devront transmettre les données des passagers dont ils disposent à la *Passenger Information Unit* et qu'ils ne sont pas tenus de collecter des données supplémentaires.

A cet effet, il sera créé une "unité d'information de passagers" dont le fonctionnement concret sera régi par arrêté royal. Le rôle de cette unité consistera à gérer la banque de données PNR et à s'assurer que les données des passagers puissent être traitées par les services compétents. Cette nouvelle unité sera intégrée au Centre de Crise du SPF Intérieur.

Ses missions consisteront spécifiquement à:

- rassembler, conserver et traiter les données des passagers;
- gérer la banque de données des passagers;
- échanger les données des passagers et le résultat de traitement avec les PIU des autres États membres, Europol et les pays tiers.

5. Comment sont rassemblées et traitées les données des passagers?

Ce point sera encore discuté avec le secteur aérien, mais la direction dans laquelle on se dirige est dictée par la Directive. Dans une fourchette de temps allant de 48 à 24 h avant le départ, ainsi que tout juste avant le départ, quand tous les passagers ont embarqué, des *pushes* peuvent encore être demandés. Pour les autres secteurs, il s'agira d'examiner, par le biais des arrêtés d'exécution déjà évoqués, quel sera pour eux le meilleur *modus operandi*.

Le traitement des données des passagers peut s'effectuer de différentes manières.

D'une part, à l'aide d'extractions des banques de données, appelées "*watchlists*", que les services compétents peuvent réaliser; d'autre part, au moyens de critères prédéfinis (ce qu'on appelle le "*profiling*").

bijvoorbeeld alle personen van een bepaalde nationaliteit tussen 25 en 30 jaar, die hun reservatie hebben gemaakt in een bepaald reisagentschap en die zonder bagage reizen. De veiligheids- en inlichtingendiensten kunnen vervolgens risicoanalyses uitvoeren en indien nodig gepaste maatregelen voorstellen.

Bovendien zijn de PNR-gegevens eveneens toegankelijk op een *case-by-case basis*, naar aanleiding van een mandaat van de procureur des Konings voor de politiediensten en het diensthoofd van de inlichtingendiensten. Het doel zou bijvoorbeeld kunnen zijn om, in het kader van een gerechtelijk dossier, na te gaan in welke mate een gsm-nummer opduikt in de gegevensbank en welke andere personen of andere gegevens ermee in verband kunnen worden gebracht.

De bevoegde veiligheids- en inlichtingendiensten zijn de Federale Politie, de Veiligheid van de Staat (VSSE), de Algemene Dienst Inlichtingen en Veiligheid (ADIV) en de Douane.

Zij zullen fysiek iemand detacheren in de nieuw op te richten *Passenger Information Unit* die onder de Algemene Directie Crisiscentrum (ADCC), waarbinnen zij de passagiersdata in het kader van hun wettelijke opdracht en bevoegdheid kunnen verwerken, conform het wettelijk kader van deze wet.

6. Structuur van de (nieuw op te richten) PIU

De PIU werkt onder een leidend ambtenaar die over een aantal medewerkers beschikt en aan wie een aantal gedetacheerde medewerkers zijn toegevoegd van de vier voornoemde bevoegde veiligheids- en inlichtingendiensten. Deze personen zitten fysiek samen wat hen de mogelijkheid geeft van zodra er een match of een hit is, bij elkaar af te toetsen wie de zaak zal opvolgen. Bovendien laat een fysiek gecentraliseerde passagiersinformatie-eenheid toe te werken binnen een *closed-box* systeem, wat bijkomende garanties biedt op het vlak van de privacy en veiligheid van informatie. De gedetacheerde personeelsleden zullen dan op hun beurt hun collega's uit hun eigen dienst contacteren over de eventuele match waarna de diensten op het terrein de nodige acties zullen ondernemen. Dit gebeurt onder waarborg van bescherming van de persoonlijke levenssfeer onder controle van een "*data protection officer*" (DPO), een specifieke verantwoordelijke voor de veiligheid van de gegevens die rechtstreeks rapporteert aan de Commissie voor de Bescherming van de Persoonlijke levenssfeer. Enkele voorbeelden van dergelijke waarborgen: de beperking van toegangsrechten voor elke gebruiker in functie van zijn wettelijke

Par exemple toutes les personnes d'une nationalité déterminée, âgée de 25 à 30 ans, qui ont effectué leur réservation dans une agence de voyage déterminée et qui voyagent sans bagage. Les services de sécurité et de renseignements peuvent ensuite procéder à des analyses de risques et proposer si nécessaire des mesures adéquates.

En outre, les données PNR sont également accessibles sur une base "case-by-case", à la suite d'un mandat du Procureur du Roi pour les services de police et le chef de service des services de renseignements. L'objectif serait par exemple d'examiner, dans le cadre d'un dossier judiciaire, dans quelle mesure un numéro de GSM apparaît dans la banque de données et quelles personnes ou autres données peuvent y être associées.

Les services de sécurité et de renseignement compétents sont la police fédérale, la Sûreté de l'État (VSSE), le Service général de renseignement et de sécurité (SGRS) et la douane.

Ils détacheront physiquement un membre du personnel à la nouvelle *Passenger Information Unit* qui sera créée au sein de la Direction générale du Centre de crise (DGCC), dans laquelle ils pourront traiter les données des passagers, dans le cadre de leur mission légale et de leur compétence, conformément au cadre légal de la future loi.

6. Structure de l'UIP (qui sera créée à cet effet)

L'UIP sera placée sous l'autorité d'un fonctionnaire dirigeant qui disposera d'une équipe de collaborateurs auxquels s'ajouteront une série de collaborateurs détachés des quatre services de renseignement et de sécurité compétents précités. Ces personnes seront physiquement réunies, de sorte qu'elles pourront, lorsqu'un "*match*" ou un "*hit*" apparaît, se concerter pour savoir qui suivra le dossier. Une Unité d'information des passagers physiquement centralisée permettra en outre de travailler dans le cadre d'un système *closed-box*, ce qui offrira des garanties supplémentaires en termes de vie privée et de sécurité de l'information. Les membres du personnel détachés prendront, à leur tour, contact avec leurs collègues de leur propre service en cas de correspondance (*match*) éventuelle afin que ces derniers entreprennent les actions qui s'imposent sur le terrain. Le processus se déroulera dans le respect de la protection de la vie privée grâce au contrôle d'un délégué à la protection des données, un responsable chargé spécifiquement de la sécurité des données et qui fera directement rapport à la Commission de la Protection de la vie privée. Comme exemples de garanties, on peut citer la restriction des droits d'accès pour

opdracht, het bijhouden van logboeken van de verrichte opzoekingen, het informeren van de DPO bij uitwisseling van data met buitenlandse PIU's, de homologatie van de IT-verbindingen en applicaties door het Nationale Veiligheidsorgaan, enz.

Zoals voorgeschreven door de Europese Richtlijn worden de passagiersgegevens bewaard gedurende een maximum termijn van vijf jaar vanaf registratie en vervolgens worden ze definitief gewist uit de passagiersgegevensbank en vernietigd. Deze termijn van maximum vijf jaar moet het mogelijk maken om de noodzakelijke analyses en verificaties uit te voeren met het oog op het ontdekken van nieuwe fenomenen of het opsporen van nieuwe tendensen die verbonden zijn aan de doelen van de wet, om de bestaande risicoprofielen aan te passen of nieuwe risicoprofielen te bepalen, en om desgevallend bewijzen te verzamelen, eventuele mededaders of medeplichtigen te vinden en criminele netwerken te ontmantelen.

Na zes maanden kunnen de passagiersgegevens enkel nog volledig zichtbaar worden gemaakt wanneer er redelijke motieven bestaan om te denken dat ze noodzakelijk zijn voor gerichte opzoekingen in de misdrijven die zijn opgesomd in artikel 8 van het wetsontwerp en enkel onder de voorwaarden die zijn opgelegd in artikel 27 van het wetsontwerp. Voor deze voorwaarden wordt er door het wetsontwerp (cf. artikelen 50 en 51) een nieuw artikel ingevoerd in het Wetboek van Strafvordering (artikel 46septies) en in de wet van 30 november 1998 houdende regeling van de inlichtingen- en veiligheidsdienst (artikel 16/3). Artikel 46septies houdt in dat de procureur des Konings, bij een schriftelijke en met redenen omklede beslissing, de officier van gerechtelijke politie kan opdragen om de PIU te vorderen tot het meedelen van de passagiersgegevens.

Voor de inlichtingen- en veiligheidsdienst gebeurt dit overeenkomstig artikel 16/3 bij een door het diensthoofd afdoende gemotiveerde beslissing, die vervolgens schriftelijk wordt overgemaakt aan de PIU. Deze beslissing wordt dan met de motivering van deze beslissing aan het Vast Comité I betekend.

Zes maanden nadat de passagiersgegevens in de gegevensbank zijn opgenomen, worden alle gegevens geanonimiseerd door alle elementen weg te nemen waaruit rechtstreeks de identiteit kan worden afgeleid van de passagier waarop de gegevens betrekking hebben. Het gaat om de volgende elementen:

- de naam/namen, waaronder die van de overige passagiers, en hun aantal;
- het adres en de contactgegevens;

chaque utilisateur en fonction de sa mission légale, la journalisation des recherches menées, le rapportage au délégué en cas d'échanges de données avec des UIP étrangères, l'homologation des connexions et applications IT par l'organe national chargé de la sécurité, etc.

Comme le prescrit la directive européenne, les données des passagers seront conservées pendant une durée maximum de cinq ans à compter de leur enregistrement; à l'issue de ce délai, elles seront définitivement supprimées de la banque de données des passagers et détruites. Ce délai de cinq ans maximum doit permettre d'effectuer les analyses et vérifications nécessaires afin de mettre au jour de nouveaux phénomènes et de dégager de nouvelles tendances en relation avec les objectifs poursuivis par la loi, afin d'adapter les profils de risques existants et d'en définir de nouveaux, de rassembler des preuves, le cas échéant, de trouver d'éventuels coauteurs ou complices et de démanteler des réseaux criminels.

Après 6 mois, les données des passagers peuvent encore être rendues visibles dans leur intégralité uniquement lorsqu'il existe des motifs raisonnables de penser qu'elles sont nécessaires pour des recherches ponctuelles concernant les infractions énumérées à l'article 8 du projet de loi et uniquement dans les conditions prévues à l'article 27 du projet de loi. Afin de prévoir ces conditions, le projet de loi (cf. articles 50 et 51) introduit un nouvel article dans le Code d'instruction criminelle (article 46septies) et dans la loi du 30 novembre 1998 organique des services de renseignement et de sécurité (article 16/3). L'article 46septies implique que le procureur du Roi peut, par une décision écrite et motivée, charger l'officier de police judiciaire de requérir l'UIP afin de communiquer les données des passagers

En ce qui concerne les services de renseignement et de sécurité, c'est – conformément à l'article 16/3 – le dirigeant de service qui prend à cet effet une décision dûment motivée qui est ensuite communiquée par écrit à l'UIP. La décision est notifiée au Comité permanent R avec la motivation de celle-ci.

Au terme d'une période de six mois à compter de l'enregistrement des données des passagers dans la banque de données, toutes les données sont dépersonnalisées par le masquage des éléments dont on peut déduire directement l'identité du passager sur lequel les données portent. Ces éléments sont:

- le nom/les noms, dont les noms des autres passagers et le nombre de passagers qui accompagnent;
- l'adresse et les données de contact;

— elke betalingsinformatie, met inbegrip van het facturatie-adres, in zoverre uit die informatie de identiteit van de passagier of van eender welke andere persoon rechtstreeks kan worden afgeleid;

— de informatie over de reizigers die gebruik maken van een getrouwheidsprogramma voor frequente vluchten;

— algemene opmerkingen, voor zover zij informatie bevatten waaruit de identiteit van de passagier rechtstreeks kan worden afgeleid;

— alle gegevens als bedoeld in artikel 9, § 1, 18° (API-gegevens).

Ten slotte wordt erin voorzien dat de wet na drie jaar zal worden geëvalueerd. Die evaluatie is noodzakelijk, aangezien ook de Europese Richtlijn zal worden geëvalueerd en bijgestuurd. Zodoende zal de wet kunnen worden aangepast aan interne veranderingen en aan ontwikkelingen op nationaal niveau, maar ook op Europese schaal.

II. — ALGEMENE BESPREKING

A. Verzoek tot hoorzittingen

De heren Benoit Hellings (Ecolo-Groen), Stéphane Crusnière (PS) en Hans Bonte (sp.a) verzoeken om hoorzittingen. Zij voeren aan dat het absoluut geen verdragingsmanoeuvre is. De door de regering aangevoerde hoogdringendheid is zeer relatief. Het advies van de Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer werd reeds in december 2015 verstrekt. De reis- en transportsectoren die aan de wet onderworpen zullen zijn, hebben hun ongerustheid over de praktische toepasbaarheid publiekelijk geuit. Ook op Europees niveau is het debat nog volop gaande. De wetgeving dreigt zonder voldoende input van specialisten een schijnveiligheid tot stand te brengen. Na het incident op de Thalys van 21 augustus 2015 kondigde de toenmalige minister van Mobiliteit, mevrouw Jacqueline Galant, aan dat 80 % van de stations zou worden uitgerust met poortjes. Dit initiatief is een stille dood gestorven. Hetzelfde dreigt te gebeuren met het voorliggend wetsontwerp indien het niet voldoende sluitend is. Daarom kan zelfs een tweede lezing nodig zijn. Het zou ook aanbeveling verdienen dat de koninklijke besluiten, vastgelegd na overleg in de Ministerraad, aan het Parlement zouden worden voorgelegd, zodat het parlement zijn controlerecht kan blijven uitoefenen. Dit kan het noodzakelijke draagvlak voor dergelijke wetgeving dat zowel de veiligheid als de privacy betreft alleen maar ten goede komen.

— toute information de paiement, en ce compris l'adresse de facturation, pour autant que ces informations permettent de déduire directement l'identité du passager ou de tout autre personne;

— l'information relative aux voyageurs qui utilisent un programme de fidélité pour les vols fréquents;

— des remarques générales, pour autant qu'elles comportent des informations permettant de déduire directement l'identité du passager;

— toutes les données telles que visées à l'article 9, § 1^{er}, 18° (données API).

Enfin, une évaluation de la loi sera prévue au bout de trois ans. Cette évaluation est nécessaire étant donné que la Directive européenne sera également évaluée et adaptée. Cela permettra d'adapter la loi aux développements internes et aux évolutions au niveau national, mais également à l'échelle européenne.

II. — DISCUSSION GÉNÉRALE

A. Demande d'auditions

MM. Benoit Hellings (Ecolo-Groen), Stéphane Crusnière (PS) et Hans Bonte (sp.a) demandent que des auditions soient organisées. Ils arguent qu'il ne s'agit absolument pas d'une manœuvre dilatoire. L'urgence invoquée par le gouvernement est extrêmement relative. La Commission de la protection de la vie privée a rendu son avis dès décembre 2015. Les secteurs des voyages et du transport qui seront soumis à la loi ont publiquement exprimé leurs inquiétudes quant à son applicabilité sur le terrain. Le débat est également en cours au niveau européen. En l'absence d'apport suffisant de la part de spécialistes, la législation risque de créer un faux sentiment de sécurité. Après l'incident qui a eu lieu le 21 août 2015 à bord d'un Thalys, la ministre de la Mobilité de l'époque, Mme Jacqueline Galant, avait annoncé que 80 % des gares seraient équipées de portiques. Cette initiative est restée lettre morte. Le projet de loi à l'examen risque de connaître le même sort s'il manque de cohérence. C'est pourquoi une seconde lecture peut même être nécessaire. Il serait également recommandé que les arrêtés royaux, délibérés en Conseil des ministres, soient soumis au Parlement, et ce afin de permettre au Parlement de continuer à exercer son droit de contrôle. Cela ne peut que renforcer le soutien requis pour une telle législation, qui porte à la fois sur la sécurité et sur la protection de la vie privée.

De heren Peter Buysrogge (N-VA), Veli Yüksel (CD&V), Philippe Pivin (MR) en mevrouw Carina Van Cauter (Open Vld) oordelen dat alle adviezen voorhanden zijn, dat op Europees niveau reeds veel hoorzittingen hebben plaatsgehad en dat de reis- en transportsectoren bij de uitwerking van de koninklijke besluiten sowieso betrokken zullen worden.

De minister wil zich niet mengen in de regeling der werkzaamheden van de commissie, maar wijst erop dat België tot april 2018 heeft om de Europese richtlijn om te zetten. Op twee jaar tijd moet het overleg met de betrokken sectoren, de ontwikkeling van de software en het opzetten van de PIU's ("Passenger Information Units") worden opgezet. De verschillende betrokken sectoren – zoals de Europese spoororganisatie CER – zullen worden geraadpleegd bij het uitwerken van de koninklijke besluiten die uitvoering moeten geven aan voorliggend wetsontwerp. Tenslotte gaat het hier om een kaderwet met voorzorgsmaatregelen die na evaluatie verfijnd zullen dienen te worden.

Het verzoek wordt verworpen met 9 tegen 4 stemmen.

B. Vragen en opmerkingen van de leden

De heer Peter Buysrogge (N-VA) steunt voorliggend wetsontwerp ten volle. Het debat werd in de Verenigde Staten na de aanslagen van 11 september 2001 al vijftien jaar geleden gevoerd. Na de aanslagen van 13 november 2015 in Parijs en die van 22 maart 2016 in Brussel kwam het debat ook Europees in een stroomversnelling. De regering kondigde achttien maatregelen af en België nam het voortouw van de strijd tegen de terreur door de snelle omzetting van de Europese richtlijn. Terroristen en zware criminelen veranderen voortdurend van adres, communicatiemiddel, route en vervoersmodus. Hun gedragingen in kaart brengen is dus de opdracht. De misdrijven waarop het vergaren van de gegevens slaat, zijn nauw omschreven. Het komt er thans op aan het systeem interoperabel te maken met de systemen van de buitenlandse PIU's alsook met de systemen van Europol, de Verenigde Staten, Canada en Australië. De kaderwet voorziet in voldoende waarborgen om de privacy van de burgers te beschermen. Vooral het recht op toegang en wijziging van de data van personen aan wie de toegang tot een bepaalde vlucht werd geweigerd, verdient de aandacht. Het overleg met de betrokken reis- en transportsectoren is volop gaande zodat het systeem hun concurrentiekracht tenslotte niet aantast.

De heer Stéphane Crusnière (PS) twijfelt aan de proportionaliteit, effectiviteit en zelfs opportuniteit van het

MM. Peter Buysrogge (N-VA), Veli Yüksel (CD&V), Philippe Pivin (MR) et Mme Carina Van Cauter (Open Vld) estiment que tous les avis sont disponibles, que nombre d'auditions ont déjà eu lieu au niveau européen et que les secteurs des voyages et du transport seront de toute façon associés à l'élaboration des arrêtés royaux.

Le ministre ne veut pas interférer dans l'ordre des travaux de la commission, mais souligne que la Belgique a jusqu'au mois d'avril 2018 pour transposer la directive européenne. En deux ans, il faut se concerter avec les secteurs concernés, développer le logiciel et créer l'UIP ("Unité d'Information des Passagers"). Les différents secteurs concernés – comme la Communauté européenne du rail CER – seront consultés lors de l'élaboration des arrêtés royaux qui doivent donner exécution au projet de loi à l'examen. Enfin, il s'agit, en l'occurrence, d'une loi-cadre contenant des mesures de précaution qu'il conviendra d'affiner après évaluation.

La demande est rejetée par 9 voix contre 4.

B. Questions et observations des membres

M. Peter Buysrogge (N-VA) soutient pleinement le projet de loi à l'examen. Ce débat a déjà été mené il y a quinze ans aux États-Unis après les attentats du 11 septembre 2001 et il s'est accéléré après les attentats du 13 novembre 2015 à Paris et du 22 mars 2016 à Bruxelles, y compris au niveau européen. Le gouvernement a alors annoncé dix-huit mesures et la Belgique a pris la tête de la lutte contre la terreur en transposant rapidement la directive européenne. Les terroristes et les auteurs de crimes majeurs changent constamment d'adresse, de moyens de communication, d'itinéraire et de mode de transport. Il s'agit donc de cartographier leurs comportements. Les infractions visées par la collecte de données sont clairement définies. Il s'agit aujourd'hui d'assurer l'interopérabilité du système avec les systèmes des unités de renseignements sur les passagers des pays étrangers, et avec les systèmes d'Europol, des États-Unis, du Canada et de l'Australie. La loi-cadre prévoit suffisamment de garanties pour la protection de la vie privée des citoyens. Le droit d'accéder aux données relatives aux personnes à qui l'accès à un vol donné a été refusé et le droit de modifier ces données méritent une attention particulière. La concertation avec les secteurs concernés du voyage et des transports est actuellement en cours. L'objectif de cette concertation est que ce système ne porte pas atteinte, en fin de compte, à leur compétitivité.

M. Stéphane Crusnière (PS) doute de la proportionnalité, de l'efficacité, voire de l'opportunité du système

ontworpen systeem. Het toepassingsgebied is ruimer dan wat is voorgeschreven door de Europese richtlijn, die alleen van toepassing is op de luchtvaartsector en op een nauw omschreven aantal zware misdrijven. Zowel het advies van de Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer als van de Raad van State is bijzonder kritisch. De Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer, die hoogdringend advies moest verlenen op een ontwerp dat ten slotte tien maanden later werd voorgelegd, onderstreept dat het wetsontwerp een substantiële inmenging in de privacy van de burgers inhoudt en dus niet proportioneel is. De Raad van State zegt zich niet over de proportionaliteit te kunnen uitspreken dan na het uitwerken van de koninklijke besluiten die uitvoering moeten geven aan de wet. Het advies is kritisch aangaande het uitbreiden van het toepassingsgebied van de Europese richtlijn tot nagenoeg alle vervoersmodi, met uitsluiting van het autoverkeer.

Ook komt het principe van het vrij verkeer in het gedrang doordat ook intra-Europees verkeer, zowel binnen de Schengenzone als aan de grenzen ervan, wordt gecontroleerd. Vervolgens zou de voorliggende tekst ook worden toegepast op illegale immigratie terwijl volgens de Europese richtlijn 2004/82 alleen hulp aan illegale immigratie strafbaar dient gesteld. Illegaal verblijf is in ons land geen misdrijf. Ten slotte is het absoluut onzeker of het Europees Hof van Justitie de regeling billijkt. Niet alleen heeft het in het raam van de dataretentie reeds het ongefilterd vergaren van telefoongegevens bekritiseerd, maar in een zaak die momenteel aanhangig is voor het Hof heeft de advocaat-generaal reeds een advies gegeven, dat meestal ook in het eindoordeel wordt overgenomen. Daarin worden de voorwaarden opgesomd waaraan absoluut voldaan moet worden: de inbreuken moeten exhaustief worden opgesomd en de doelgroep van personen op wie een redelijk vermoeden rust dat ze tot daden van terrorisme of ernstige criminaliteit in staat zijn, nauw worden omschreven; de aldus verzamelde informatie moet beperkt worden tot het strikt noodzakelijke. Waarom wordt het eindoordeel van het Europees Hof niet afgewacht? De gegevens, zij het gedepersonaliseerd na zes maanden, worden vijf jaar lang bewaard en zijn gecentraliseerd. De toepasbaarheid van de wet zorgt voor grote onrust in de betrokken reis- en transportsectoren. Die hebben trouwens al officieel hun ontevredenheid geuit. Zelfs de *Deutsche Bahn* overweegt lijnen die België doorkruisen te schrappen. Zullen voornoemde sectoren aansprakelijk worden gesteld ingeval hen een valse identiteit is verstrekt? Hoe zullen ze de authenticiteit van de identiteit van de reizigers kunnen controleren? Tot slot zal de wet aan efficiëntie missen. Een terrorist of een zware crimineel zal doodgewoon een ander vervoermiddel gebruiken om zich over de grens te begeven of de trein

en projet, dont le champ d'application va au-delà de ce que prescrit la directive européenne, laquelle ne s'applique qu'au secteur aérien et à un certain nombre d'infractions graves nettement définies. Les avis de la Commission de la protection de la vie privée et du Conseil d'État sont particulièrement critiques à cet égard. En effet, la Commission de la protection de la vie privée, qui a dû rendre son avis sur le projet de loi à l'examen en extrême urgence, projet qui n'a finalement été déposé que dix mois plus tard, souligne que ledit projet constitue une ingérence substantielle dans la vie privée des citoyens et qu'il n'est donc pas proportionnel. Le Conseil d'État indique quant à lui qu'il ne pourra se prononcer sur sa proportionnalité qu'après l'élaboration des arrêtés royaux devant exécuter la loi. Son avis est en outre critique à l'égard de l'élargissement du champ d'application de la directive européenne à presque tous les modes de transport, exception faite de l'automobile.

Le principe de la libre circulation est, lui aussi, remis en cause du fait que la circulation intra-européenne, tant dans la zone Schengen qu'aux frontières de celle-ci, fera l'objet de contrôles. Par ailleurs, le texte à l'examen serait également appliqué à l'immigration illégale alors que, selon la directive européenne 2004/82, seule l'aide à l'immigration illégale doit être incriminée. Le séjour illégal dans notre pays n'est pas un délit. Enfin, il n'est pas du tout certain que la Cour européenne de justice approuve le dispositif proposé. Elle a non seulement déjà critiqué, dans le cadre de la rétention de données, la collecte non filtrée de données téléphoniques mais en plus, dans une affaire actuellement pendante devant la Cour, l'avocat général a déjà rendu un avis, qui est généralement repris dans la décision finale. Cet avis énumère les conditions qui doivent être absolument remplies: les infractions doivent être énumérées de façon exhaustive et le groupe cible de personnes sur qui pèse une suspicion raisonnable qu'elles sont susceptibles de commettre des actes de terrorisme ou des infractions graves doit être explicité de manière précise; les informations ainsi collectées doivent être limitées au strict nécessaire. Pourquoi n'attend-on pas la décision finale de la Cour européenne? Les données, qui sont certes dépersonnalisées après six mois, sont conservées pendant cinq ans et sont centralisées. L'application de la loi suscite de grandes inquiétudes dans les secteurs du voyage et du transport concernés. Ils ont d'ailleurs déjà manifesté officiellement leur mécontentement. Même la *Deutsche Bahn* envisage de fermer des lignes qui passent par la Belgique. Les secteurs précités seront-ils tenus pour responsables si une fausse identité leur est fournie? Comment pourront-ils contrôler l'authenticité de l'identité des voyageurs? Enfin, la loi pêche par manque d'efficacité. Un terroriste ou un grand criminel utilisera tout simplement un autre

op het laatste moment zonder reserveren nemen. De aldus gegenereerde databanken zullen zoveel gegevens bevatten dat ze niet zullen toelaten door de bomen het bos nog te zien.

De heer Philippe Pivin (MR) acht het vergaren van gegevens, als onderdeel van een hele reeks maatregelen waarvan een twintigtal reeds werd genomen, cruciaal in de strijd tegen terrorisme en zware criminaliteit. Het debat woedt al tien jaar in het Europees Parlement. Het is dus hoog tijd om te handelen. Uiteraard is het PNR-systeem geen wondermiddel tegen terreur. Het past in een geheel van faciliteiten dat de veiligheids- en inlichtingendiensten in staat moet stellen de steeds grotere dreiging met respect voor onze vrijheid het hoofd te bieden. De Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer was, in tegenstelling tot wat wordt beweerd, lovend over de waarborgen inzake privacy.

Mevrouw Carina Van Cauter (Open Vld) koestert koudwatervrees ten aanzien van een systeem dat de fundamentele vrijheden en privacy van de burgers inperkt maar bijdraagt tot het garanderen van hun fysieke integriteit en veiligheid. De beperking van fundamentele vrijheden is gerechtvaardigd wanneer er een wettelijke basis voor wordt gecreëerd en de beperking proportioneel is. Dat is hier het geval. Het betreft hier een strikt omliggende kaderwet. Het wetsontwerp heeft rekening gehouden met de adviezen van zowel de Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer als de Raad van State. Niet iedereen kan die gegevens zomaar inzien. Ze worden ook slechts vijf jaar bewaard. Vanwaar echter die termijn van vijf jaar? Een probleem is wel de veelheid aan databanken. Bij de politie zijn er verscheidene honderdtallen in gebruik. Over de kostprijs zal ook nog gebakkeleid worden, want het verwerken en doorgeven van de beoogde gegevens zal extra personeel en administratie met zich brengen. Wie zal die extra kosten moeten dragen?

De heer Veli Yüksel (CD&V) acht de doelstelling van de Belgische regering doeltreffend en evenwichtig maar dringt zwaar aan op een Europese aanpak anders zal het ontworpen systeem op lange termijn geen effect hebben. Bijkomend overleg met de betrokken sectoren is absoluut noodzakelijk. Het is goed dat de wet na drie jaar wordt geëvalueerd. De Europese aanpak dient echter de prioriteit te zijn.

De heer Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen) twijfelt zowel aan de doeltreffendheid van het vergaren van miljoenen gegevens als aan de uitbreiding van het

mode de transport pour franchir la frontière ou prendra le train au dernier moment sans faire de réservation. Les banques de données ainsi générées contiendront tellement de données que l'on ne s'y retrouvera plus.

M. Philippe Pivin (MR) estime que la collecte de données constitue, parmi toute une série de mesures dont une vingtaine ont déjà été adoptés, un élément crucial de la lutte contre le terrorisme et les formes graves de criminalité. Ce débat enflamme le Parlement européen depuis dix ans déjà. Il est donc grand temps d'agir. Le système PNR ne constitue pas, bien entendu, un remède miracle contre le terrorisme. Il s'inscrit dans un ensemble de facilités qui doivent permettre aux services de renseignement et de sécurité de faire face à la menace grandissante, dans le respect de notre liberté. Contrairement à ce qui a été avancé, la Commission de la protection de la vie privée a salué le projet de loi à l'examen pour les garanties qu'il offre en matière de respect de la vie privée.

Mme Carina Van Cauter (Open Vld) se montre réservée à l'égard d'un système qui restreint les libertés fondamentales et la vie privée des citoyens mais qui contribuera à garantir leur intégrité physique et leur sécurité. La limitation des libertés fondamentales se justifie lorsqu'elle est proportionnelle et s'appuie sur une base légale, ce qui est le cas en l'espèce. Le texte proposé est une loi-cadre aux contours clairs. Le projet de loi à l'examen a tenu compte de l'avis de la Commission de la protection de la vie privée et de celui du Conseil d'État. Tout le monde n'aura pas accès à ces données, qui ne seront par ailleurs conservées que pendant cinq ans. Mais pourquoi ce délai de cinq ans? Il existe une multitude de banques de données. La police en utilise plusieurs centaines. Des discussions devront encore avoir lieu quant au coût engendré, car il faudra affecter du personnel supplémentaire au traitement et à la transmission des données concernées, qui entraîneront également davantage de charges administratives. Qui devra assumer ce coût supplémentaire?

M. Veli Yüksel (CD&V) juge l'objectif poursuivi par le gouvernement belge efficace et équilibré. L'intervenant souligne toutefois que pour que le système proposé reste efficace à long terme, il est capital que le problème soit appréhendé à l'échelle européenne. Il est absolument indispensable de mener une concertation plus approfondie avec les secteurs concernés. L'intervenant se félicite que le projet prévoie une évaluation de la loi après trois ans. L'approche au niveau européen doit toutefois rester la priorité.

M. Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen) doute que la collecte de millions de données puisse être efficace. L'intervenant s'interroge également sur l'intérêt

systeem tot alle vervoersmodi. In het geval van Salah Abdeslam – de in Molenbeek woonachtige enige overlevende van de aanslagen van 13 november 2015 in Parijs – was er geen gebrek aan gegevens, maar aan mankracht om ze correct te analyseren. De spreker stelt dat een versterking van de federale politie en de staatsveiligheid noodzakelijk zal zijn. Wanneer het over treinverkeer gaat, is het absoluut niet duidelijk of het alleen over hst-verkeer gaat of over alle internationaal treinverkeer. De minister van Mobiliteit heeft recentelijk verklaard dat alleen het hst-verkeer wordt geïdentificeerd, maar dat blijkt absoluut niet uit de voorliggende tekst. De *Deutsche Bahn* heeft er reeds mee gedreigd niet meer door België te sporen.

De heer Benoit Hellings (Ecolo-Groen) waarschuwt voor een fundamentele verschuiving van paradigma: van gericht onderzoek naar gevaarlijke individuen stapt men over op een willekeurig systeem waarbij alle burgers potentieel verdacht zijn. Het debat dat tot de Europese richtlijn heeft geleid, heeft van februari 2011 tot mei 2016 geduurd. De aanslagen van Parijs en Brussel hebben ongetwijfeld voor een stroomversnelling gezorgd. Al bij al is het PNR-systeem een Amerikaanse uitvinding, opgelegd aan alle vliegtuigmaatschappijen. België mag trots zijn op het wettelijk kader inzake de bijzondere opsporingsmethoden, want daar gaat het om potentieel gevaarlijke en effectief gevaarlijke individuen. Er is een fundamenteel verschil tussen het API-systeem (het “*Advanced Passenger Information*”-systeem dat 8 à 9 gegevens per individu vergaart en permanent geraadpleegd kan worden door de politie- en inlichtingendienst op grond van een concrete aanwijzing dat zware feiten zouden kunnen gepleegd worden) waarin een paar duizenden individuen worden gevolgd en het PNR-systeem (dat 19 gegevens bevat, waaronder zeer persoonlijke zoals, behalve de naam, ook de telefoon- en e-mailgegevens) dat miljoenen individuen in het oog zal houden in de hoop dat ze worden gecorreleerd met andere databanken. De ANG (Algemene nationale gegevensbank) van de politie en de databank “radicalisme” viseren verdachte personen, de PNR-databank tracht uit een massa personen door zuivere correlatie verdachten te halen. De spreker betwijfelt dat men dergelijke methode noodzakelijk en proportioneel kan noemen. De jurisprudentie aangaande artikel 8.2 van het Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens, die ook door het Europees Hof en het Grondwettelijk Hof wordt gevolgd, is duidelijk: het moet om een noodzakelijke, voldoende gepreciseerde bedreiging gaan van onder meer de nationale veiligheid en het voorkomen van criminele feiten beogen. Dit is het geval met voornoemde databanken (API, ANG, Radicalisme) maar niet met het PNR-systeem krachtens hetwelk iedereen in het vizier

d’étendre le système à l’ensemble des modes de transport. Dans le cas de Salah Abdeslam – ce Molenbeekois seul survivant des attentats perpétrés le 13 novembre 2015 à Paris –, le problème n’était pas le manque d’informations, mais bien l’absence de personnel suffisant pour analyser ces informations correctement. L’intervenant estime qu’il sera nécessaire de renforcer les effectifs de la police fédérale et de la sûreté de l’État. En ce qui concerne le trafic ferroviaire, le texte n’indique pas clairement si seul le trafic TGV est concerné, ou si l’ensemble du trafic ferroviaire international est visé. Le ministre de la Mobilité a déclaré récemment que seul le trafic TGV est concerné, mais cette interprétation ne ressort absolument pas du texte du projet de loi à l’examen. La *Deutsche Bahn* a déjà menacé de ne plus faire circuler ses trains en Belgique.

M. Benoit Hellings (Ecolo-Groen) met en garde contre un changement fondamental de paradigme: d’une recherche ciblée portant sur des individus dangereux, on passe à un système arbitraire où tous les citoyens sont potentiellement suspects. Les discussions qui ont abouti à la directive européenne ont duré de février 2011 à mai 2016. Les attentats de Paris et de Bruxelles leur ont sans nul doute donné un coup d’accélérateur. Quoi qu’il en soit, le système PNR est globalement une invention américaine, qui a été imposée à toutes les compagnies aériennes. La Belgique peut être fière de son cadre légal en matière de méthodes particulières de recherche, car ce cadre vise des individus potentiellement ou effectivement dangereux. Il y a une différence fondamentale entre le système API (“*Advanced Passenger Information*”, système qui collecte 8 à 9 données par individu et qui peut être consulté en permanence par les services de police et de renseignement sur la base d’un indice concret indiquant que des faits graves pourraient avoir été commis), où ce sont quelque milliers d’individus qui sont suivis, et le système PNR (qui contient 19 données, dont certaines très personnelles comme, outre le nom, le numéro de téléphone et l’adresse mail), où des millions d’individus seront fichés dans l’espoir que des corrélations puissent être établies avec d’autres banques de données. La BNG (Banque de données nationale générale) de la police et la banque de données “radicalisme” visent des personnes suspectes, tandis que la banque de données PNR vise à extraire des suspects d’une masse de personnes purement au moyen de corrélations. L’intervenant doute que l’on puisse qualifier une telle méthode de nécessaire et de proportionnée. La jurisprudence relative à l’article 8.2 de la Convention européenne des droits de l’homme, qui est également suivie par la Cour de justice de l’Union européenne et la Cour constitutionnelle, est claire: il doit s’agir d’une menace suffisamment précise pesant, par exemple, sur la sécurité nationale, et il faut que les mesures visent à

kan komen van de politie- en inlichtingendiensten, wat indruist tegen het hoger beschreven algemeen principe. De privacy van alle Belgen, en niet alleen van een paar duizend verdachte individuen, wordt op grote schaal geschonden. De wet zegt niet met welke databank de aldus vergaarde gegevens gecorreleerd zullen worden. Een koninklijk besluit is daarvoor niet het geëigende juridische middel. Het doel moet in de wet duidelijk worden omschreven. Dat is thans niet het geval. Momenteel is een proces aanhangig voor het Europees Hof van Justitie aangaande het PNR-verdrag met Canada, waarvan de uitslag uiteraard een impact zal hebben op de soortgelijke verdragen met de Verenigde Staten en Australië.

Na dit arrest zal de Europese Unie de richtlijn die de Belgische regering in zeven haasten wil omzetten zeer waarschijnlijk moeten herzien. Maar zelfs ten aanzien van de thans bestaande Europese richtlijn overschrijdt voorliggend wetsontwerp het toepassingsgebied op een ongeziene manier. Het gaat immers niet alleen meer om de preventie van terreurdaden en zware misdrijven, zoals uit de benaming van de Europese richtlijn blijkt, maar ook om illegale immigratie bijvoorbeeld, dat geen misdrijf is en dus allerminst als een zwaar misdrijf kan worden beschouwd. Wat wordt trouwens bedoeld met “de fundamentele belangen van de Staat”? Dat is giswerk. Waarom zal ook de Dienst Vreemdelingenzaken en de Douane deze databank kunnen raadplegen? Wat antwoordt de minister op de brief van 20 augustus 2016 waar de Europese Commissie vragen stelt bij de beperking van het vrij verkeer binnen de Schengenzone? Er is veel buitenslands verkeer naar Nederland, Duitsland en Frankrijk dat gecontroleerd zal worden en dus een beperking inhoudt. De spoorwegoperatoren zijn evenmin blij met de ontworpen regeling en stellen zich de vraag waarom, zoals de Europese richtlijn voorschrijft, men zich niet beperkt tot het vliegverkeer. Artikel 7 van voorliggend wetsontwerp breidt het toepassingsgebied uit tot het spoor- en het busvervoer, alsook tot het maritiem vervoer. Salah Abdeslam verplaatste zich met de auto, dus zou hij nooit gedetecteerd zijn geworden. Welke terroristen die in Parijs en Brussel actief waren, hadden volgens het PNR-systeem gevat kunnen worden voor ze gingen toeslaan?

De kostprijs voor het vergaren van tientallen miljoenen gegevens dreigt gigantisch te zijn.

prévenir des faits criminels. C'est le cas des banques de données précitées (API, BNG, radicalisme), mais pas du système PNR, dans le cadre duquel tout le monde peut être dans le collimateur des services de police et de renseignement, ce qui est contraire au principe général évoqué plus haut. On porterait ainsi atteinte à grande échelle à la vie privée de tous les Belges, et pas seulement de quelques milliers d'individus suspects. La loi ne dit pas avec quelles banques de données les données ainsi récoltées seront corrélées. Un arrêté royal ne constitue pas l'outil juridique approprié à cette fin. L'objectif doit être clairement décrit dans la loi, ce qui n'est pas le cas pour l'instant. Un procès est actuellement pendant devant la Cour européenne de Justice concernant le traité PNR avec le Canada, dont l'issue aura bien sûr des répercussions sur des traités similaires conclus avec les États-Unis et l'Australie.

Après cet arrêt, l'Union européenne devra vraisemblablement revoir la directive que le gouvernement belge s'emploie à transposer en toute hâte. Mais même par rapport à la directive telle qu'elle existe aujourd'hui, le projet de loi à l'examen outrepassé le champ d'application de manière inédite. En effet, le projet de loi ne vise plus uniquement la prévention des actes terroristes et des infractions graves, comme le laisse entendre l'intitulé de la directive européenne, mais également l'immigration illégale notamment, qui ne constitue pas une infraction et qui peut dès lors encore moins être considérée comme une infraction grave. Qu'entend-on, du reste, par les “intérêts fondamentaux de l'État”? Nous sommes dans le registre des supputations. Pourquoi l'Office des étrangers et les Douanes pourront-ils également consulter cette base de données? Que répond le ministre à la lettre du 20 août 2016 de la Commission européenne dans laquelle cette dernière s'interroge sur les restrictions imposées à la libre circulation au sein de l'espace Schengen? Le trafic international vers les Pays-Bas, l'Allemagne et la France qui fera l'objet de contrôles et donc de restrictions est considérable. La réglementation en projet ne réjouit pas non plus les opérateurs ferroviaires qui se demandent pourquoi on ne se limite pas au trafic aérien, comme le prescrit la directive européenne. L'article 7 du projet de loi à l'examen prévoit d'élargir le champ d'application aux trains internationaux, au transport international affrété par cars et au transport maritime. Or, Salah Abdeslam se déplaçait en voiture et il n'aurait donc jamais été découvert. Quels terroristes impliqués dans les attentats de Paris et Bruxelles auraient pu être interceptés grâce au système PNR avant de passer à l'acte?

Le coût lié à la collecte de dizaines de millions de données risque d'être faramineux.

Zowel de minister als zijn collega, de staatssecretaris voor Asiel en Migratie, schijnen *i-Police* tot hun politiek project te hebben gemaakt. Daarbij zouden alle gegevensbanken met elkaar verbonden worden, waarna een algoritmisch systeem profielen van verdachten zou genereren. Deze methode kan kwalijke consequenties hebben. Uit een artikel van 20 augustus 2004 van de *Washington Post* bleek dat aldus zelfs senator Edward Kennedy, de jongere broer van de vermoorde John en Robert Kennedy, op een lijst van personen kwam te staan aan wie de toegang tot een bepaalde vlucht werd geweigerd omdat hij toevallig een aantal keer naast personen met Noord-Afrikaanse namen had gezeten. In totaal werden aldus 350 gevallen gemeld van mensen die geen enkel gevaar opleverden maar door het systeem wel als verdachten werden beschouwd en behandeld. Het overkwam ook een vreedzaam Belgisch militant van uiterst links die via de Verenigde Staten naar een Latijns-Amerikaans land reisde. Hij werd gearresteerd en ondervraagd. De voorbeelden van dergelijke willekeurige interventies zijn legio.

Het Belgisch PNR-systeem zal handenvol geld kosten, de vrijheden van alle burgers inperken, de reis- en transportsectoren bijkomende lasten opleggen en dat allemaal om met een fijnmazig net te vissen naar potentiële verdachten die sowieso andere middelen zullen bedenken om door de mazen van het net te glijpen. Het is beter een maximum informatie over een beperkt aantal individuen te verzamelen dan te denken met een minimale informatie van alle burgers de veiligheid van deze laatsten te garanderen.

C. Antwoorden van de minister

De heer Jan Jambon, minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken, stelt dat het wetsontwerp niet verder gaat dan wat het Europese recht toelaat. Het wetsontwerp vormt de omzetting van twee richtlijnen: de PNR-richtlijn en de API-richtlijn. Overweging 33 van de considerans van de PNR-richtlijn laat uitdrukkelijk toe dat de lidstaten een analoog systeem van passagiersgegevens opzetten voor andere sectoren dan luchtvaart, zoals het spoor. De API-richtlijn, die tot nu toe nog niet was omgezet, raakt niet aan het recht van de lidstaten om aan andere dan de in de richtlijn bedoelde vervoerders bijkomende verplichtingen op te leggen (considerans 8 van de Richtlijn).

Het wetsontwerp neemt de lijst van misdrijven van bijlage twee van de PNR-richtlijn over. Enkel voor het voorkomen, opsporen, onderzoeken en vervolgen van die terroristische misdrijven en ernstige criminaliteit zullen de passagiersgegevens mogen worden gebruikt.

Tant le ministre que son collègue, le secrétaire d'État à l'Asile et la Migration, semblent avoir fait du projet *i-Police* leur projet politique. Ce projet prévoit d'interconnecter toutes les bases de données et de générer ensuite des profils de suspects par un système algorithmique. Cette méthode peut avoir des conséquences fâcheuses. Un article paru le 20 août 2004 dans le *Washington Post* explique que même le sénateur Edward Kennedy, le plus jeune frère de John et Robert Kennedy, tous deux assassinés, figurait sur une liste de personnes interdites de vol parce qu'il était assis, par hasard, à plusieurs reprises, à côté de passagers portant des noms à consonance nord-africaine. Au total, quelque 350 cas ont ainsi été signalés de personnes qui, tout en ne présentant aucun danger, ont été néanmoins considérées et traitées comme des suspects. Un militant pacifiste belge d'extrême gauche transitant par les États-Unis pour se rendre dans un pays d'Amérique latine a connu la même mésaventure: il fut arrêté et interrogé. Les exemples d'interventions arbitraires de ce genre sont légion.

Le système PNR belge va coûter des sommes folles, limiter les libertés de tous les citoyens, imposer des charges supplémentaires aux voyageurs et au secteur du transport pour tenter d'attraper, avec des mailles ultrafines, des suspects potentiels qui, de toute façon, imagineront d'autres moyens pour passer entre les mailles du filet. Il vaut mieux collecter un maximum d'informations sur un nombre restreint d'individus que de vouloir garantir la sécurité des citoyens à travers le stockage d'informations minimales sur tout un chacun.

C. Réponses du ministre

M. Jan Jambon, ministre de la Sécurité et de l'Intérieur, indique que le projet de loi ne va pas au-delà de ce que permet le droit européen. Il transpose deux directives: la directive PNR et la directive API. Il ajoute que le point 33 des considérants de la directive PNR autorise explicitement les États membres à mettre en place un système de collecte des données des passagers analogue pour d'autres secteurs que celui de la navigation aérienne, par exemple pour le rail. De plus, la directive API, qui n'avait pas encore été transposée, ne porte pas atteinte à la liberté des États membres d'introduire des obligations supplémentaires pour les transporteurs autres que les transporteurs visés par ladite directive (considérant 8 de la Directive).

Le projet de loi reproduit la liste des infractions de l'annexe 2 de la directive PNR. Les données des passagers ne pourront être utilisées que pour la prévention et la détection d'infractions terroristes et de certains types d'infractions graves.

Het advies van de Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer bevat vier belangrijke punten van kritiek. Ten eerste zou de verzameling van passagiersgegevens in strijd kunnen zijn met het vrij verkeer van personen. De concrete uitwerking van het PNR-systeem zou opnieuw een vorm van controle aan de binnengrenzen van de EU kunnen betekenen. Ten tweede betreft illegale immigratie ingezetenen van derde landen. Dit zou een gepast toezicht op de buitengrenzen van de EU vereisen, en niet op de binnengrenzen. De verwerking van passagiersgegevens betreffende verplaatsingen binnen de EU is volgens de Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer niet pertinent in de strijd tegen illegale immigratie. Ten derde meent de Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer dat de finaliteit van het toezien op activiteiten die de fundamentele belangen van de staat kunnen bedreigen te ruim gedefinieerd is. Ten vierde vraagt de Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer verduidelijking over de manier waarop men tot een bewaartermijn van vijf jaar is gekomen.

De minister erkent dat het advies van de Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer op meerdere punten ongunstig is. Men moet echter voor ogen houden dat het advies werd gegeven vóór de PNR-richtlijn, terwijl het wetsontwerp is ingediend na de PNR-richtlijn. Het wetsontwerp vormt een getrouwe omzetting van die richtlijn, tegen dewelke geen enkel beroep tot vernietiging werd ingesteld. Bovendien werd met een aantal opmerkingen terdege rekening gehouden.

Wat betreft de opmerkingen van de Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer inzake het vrij verkeer van personen en de bestrijding van illegale immigratie, wijst de minister erop dat deze maatregelen de omzetting vormen van de API-richtlijn. Verder worden de doelstellingen van het toezien op activiteiten die de fundamentele belangen van de staat kunnen bedreigen limitatief opgesomd in artikel 8 van het wetsontwerp. Ten slotte volgt de bewaartermijn van vijf jaar rechtstreeks uit PNR-richtlijn.

Als stichtend lid van de Schengenzone hecht België veel belang aan het vrij verkeer van personen. Het wetsontwerp zal daar geen afbreuk aan doen. In dit verband verwijst de minister naar artikel 6, punt 9, van de PNR-richtlijn, dat bepaalt dat de gegevensverwerking het vrij verkeer van personen niet mag bedreigen.

De conclusie van de advocaat-generaal van het Europese Hof van Justitie over de overeenkomst tussen

L'avis de la Commission de la protection de la vie privée formule quatre critiques importantes. Premièrement, il indique que la collecte des données des passagers pourrait être en contradiction avec la libre circulation des personnes en ce que la mise en place concrète du système PNR pourrait aboutir à un rétablissement des contrôles aux frontières intérieures de l'Union européenne. Deuxièmement, la Commission de la protection de la vie privée observe que l'immigration illégale concerne les ressortissants de pays tiers et que la lutte contre l'immigration illégale requiert une surveillance appropriée des frontières extérieures de l'Union européenne et non un contrôle des frontières intérieures. La Commission de la protection de la vie privée observe par ailleurs que le traitement des données des passagers liées aux déplacements effectués au sein de l'Union européenne n'est pas pertinent dans le cadre de la lutte contre l'immigration illégale. Troisièmement, elle considère que la finalité du suivi des activités susceptibles de constituer une menace pour les intérêts fondamentaux de l'État est trop large. Quatrièmement, la Commission de la protection de la vie privée demande des précisions au sujet du choix du délai de conservation de cinq ans.

Le ministre reconnaît que l'avis de la Commission de la protection de la vie privée est défavorable sur plusieurs points. Il faut toutefois garder à l'esprit que l'avis a été donné avant la directive PNR, tandis que le projet de loi à l'examen a été déposé après la directive PNR. Le projet de loi à l'examen est la transposition fidèle de cette directive, qui n'a fait l'objet d'aucun recours en annulation. En outre, un certain nombre de remarques ont bien été prises en compte.

S'agissant des remarques de la Commission de la protection de la vie privée à propos de la libre circulation des personnes et la lutte contre l'immigration illégale, le ministre souligne que ces mesures représentent la transposition de la directive API. Par ailleurs, les objectifs de la surveillance des activités susceptibles de menacer les intérêts fondamentaux de l'État sont énumérés de façon limitative à l'article 8 du projet de loi. Enfin, le délai de conservation de cinq ans vient en droite ligne de la directive PNR.

En tant que membre fondateur de la Zone Schengen, la Belgique attache beaucoup d'importance à la libre circulation des personnes. Le projet de loi à l'examen n'y portera pas atteinte. À cet égard, le ministre renvoie à l'article 6, point 9, de la directive PNR, qui dispose que le traitement des données ne peut pas mettre en péril la libre circulation des personnes.

La conclusion de l'avocat général de la Cour européenne de Justice sur l'accord entre l'Union européenne

de EU en Canada inzake passagiersgegevens heeft geen gevolgen voor het voorliggend wetsontwerp, dat de omzetting van de PNR-richtlijn vormt. Hoewel de advocaat-generaal oordeelt dat deze overeenkomst in strijd is met het Europese recht, is die conclusie niet bindend voor het Hof, dat zijn oordeel nog moet uitspreken. Verder betreft de conclusie niet de PNR-richtlijn, maar een overeenkomst die daarmee geen rechtstreeks verband houdt. De advocaat-generaal trekt bovendien de doeltreffendheid van het PNR-systeem niet in twijfel. Ten slotte zal het uiteindelijke arrest van het Hof van Justitie geen juridische gevolgen hebben voor de PNR-richtlijn of voor de omzetting ervan.

De inhoudelijke argumenten van de advocaat-generaal ten aanzien van de overeenkomst tussen de EU en Canada inzake passagiersgegevens zijn niet van toepassing op het wetsontwerp. Ten eerste worden de doelstellingen waarvoor passagiersgegevens mogen worden verwerkt limitatief opgesomd in artikel 8. Het wetsontwerp bepaalt verder uitdrukkelijk dat de bewaarde persoonsgegevens geen betrekking mogen hebben op de raciale of etnische afkomst, de godsdienstige of levensbeschouwelijke overtuiging, de politieke opvattingen, het lidmaatschap van een vakvereniging, de gezondheid, het seksuele leven of de seksuele geaardheid van de betrokkene. De overdracht van gegevens aan andere betrokken partijen is gebonden aan strenge voorwaarden, zoals het afsluiten van een samenwerkingsprotocol.

Het doorgeven van gegevens aan derde landen kan slechts uitzonderlijk gebeuren zonder toestemming van de PIE van het betrokken land indien alle overige voorwaarden voldaan zijn. Deze doorgiften moeten van essentieel belang zijn om te kunnen reageren op een specifiek en daadwerkelijk gevaar in verband met een terroristisch misdrijf of een ernstige vorm van criminaliteit in een lidstaat of een derde land en zijn enkel mogelijk indien de voorafgaande toestemming van de PIE niet tijdig kan worden verkregen. De PIE van de lidstaat die haar toestemming niet tijdig kon geven, wordt onmiddellijk op de hoogte gebracht. De doorgifte dient naar behoren te worden geregistreerd en moet onderworpen worden aan een controle achteraf.

De vervoerders en reisoperatoren worden niet verplicht om de geldigheid van de identiteitsdocumenten van de passagiers te controleren of om bijkomende informatie te verzamelen. Zij zijn gehouden om na te gaan of de passagiersgegevens waarover zij beschikken volledig, juist en actueel zijn. Daartoe nemen ze alle noodzakelijke maatregelen om de overeenstemming tussen de reisdocumenten en de identiteit van de betrokken passagiers te controleren. Dit betekent dat de vervoerders en reisoperatoren moeten controleren of de

et le Canada relatif aux données concernant les passagers n'a pas d'incidence sur le projet de loi à l'examen, qui constitue la transposition de la directive PNR. Bien que l'avocat général estime que cet accord est contraire au droit européen, cette conclusion n'est pas contraignante pour la Cour, qui doit encore rendre son arrêt. La conclusion ne concerne par ailleurs pas la directive PNR, mais un accord qui n'a aucun lien direct. L'avocat général ne remet en outre pas en cause l'efficacité du système PNR. Enfin, l'arrêt final de la Cour de Justice n'aura pas d'effets juridiques sur la directive PNR ni sur sa transposition.

Les arguments de fond développés par l'avocat général concernant l'accord UE-Canada sur les données des passagers ne s'appliquent pas au projet de loi à l'examen. Tout d'abord, les finalités pour lesquelles le traitement des données des passagers est autorisé sont énumérées limitativement à l'article 8. Le projet de loi précise ensuite expressément que les données personnelles conservées ne peuvent pas avoir trait à l'origine raciale ou ethnique de l'intéressé, ni à ses convictions religieuses ou philosophiques, ses opinions politiques, son appartenance à une organisation syndicale, sa santé, sa vie sexuelle ou son orientation sexuelle. Le transfert de données à d'autres parties concernées est assorti de conditions strictes telles que la conclusion d'un protocole d'accord.

Le transfert de données à des États tiers sans l'accord de l'UIP du pays concerné n'est autorisé que dans des circonstances exceptionnelles et seulement si toutes les autres conditions sont satisfaites. Ce transfert doit être essentiel pour répondre à une menace précise et réelle liée à une infraction terroriste ou à une forme grave de criminalité dans un État membre ou un pays tiers et il peut uniquement avoir lieu si l'accord préalable de l'UIP ne peut pas être obtenu en temps utile. L'UIP de l'État membre, qui n'a pu donner son accord en temps utile, est informée sans retard. Le transfert doit être dûment enregistré et soumis à une vérification *ex post*.

Les transporteurs et les opérateurs de voyage ne sont pas tenus de contrôler la validité des documents d'identité des passagers ni de collecter des informations supplémentaires. Ils sont tenus de vérifier si les données dont ils disposent concernant les passagers sont complètes, exactes et actuelles. À cette fin, ils prennent toutes les mesures nécessaires pour vérifier la correspondance entre les documents de voyage et l'identité des passagers concernés. Cela signifie que les transporteurs et les opérateurs de voyage doivent

gegevens die de passagier meedeelt correct zijn geregistreerd. De controle op de geldigheid van identiteitsdocumenten behoort niet tot hun verantwoordelijkheden.

De enorme omvang van de data in het PNR-systeem verhindert niet dat de data op een gecoördineerde manier zullen worden doorzocht. De diensten zullen evenmin overweldigd worden door een teveel aan informatie. De gegevens in het PNR-systeem zullen op geautomatiseerde wijze worden vergeleken met de databanken (*watchlists*) van de bevoegde diensten en met de vooraf vastgestelde criteria. Indien gegevens uit het PNR-systeem overeenkomen met gegevens uit de databanken waarmee wordt vergeleken, moet die correlatie (*match*) binnen vierentwintig uur worden gevalideerd. Indien de informatie wordt gevalideerd, kan de bevoegde dienst alle nuttige maatregelen nemen. Daarnaast kunnen ook gerichte opzoeken worden gedaan.

De PNR-gegevens zullen worden vergeleken met de databanken waartoe de bevoegde diensten zelf toegang hebben, maar slechts binnen de perken en overeenkomstig de doelstellingen van de wet. De PNR-gegevens kunnen dus niet voor om het even welk misdrijf worden aangewend. Het informaticasysteem zal daaraan worden aangepast.

In totaal zullen vijftien personen toegang hebben tot de gegevens. De vier bevoegde diensten zullen elk twee personen detacheren die de zeven personeelsleden van de PIE vervoegen. Er zal ook een *data protection officer* toegevoegd worden die verslag uitbrengt aan de Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer.

Om de kans op *datbreaching* zoveel mogelijk te beperken, zal het informaticasysteem gehomologeerd worden door de Nationale Veiligheidsoverheid.

De vijfjarige bewaartermijn is voorzien in de richtlijn. Het wetsontwerp volgt in deze dus enkel de Europese verplichtingen van België. Het wetsontwerp biedt ook een bijkomende waarborg ten aanzien van de bewaartermijn van vijf jaar doordat de gegevens na zes maanden worden gedepersonaliseerd.

De minister deelt de bezorgdheid van sommige sprekers omtrent de concurrentiepositie van de betrokken sectoren. Met alle sectoren zal intensief overleg worden gehouden zodat de koninklijke besluiten die daaruit per sector zullen voortkomen, gesteund worden door de betrokken economische actoren. De kosten zullen per

contrôler si les données communiquées par le passager ont été enregistrées correctement. Le contrôle de la validité des documents d'identité ne relève pas de leur responsabilité.

L'ampleur gigantesque des données contenues dans le système PNR n'empêchera nullement que les recherches parmi ces données soient effectuées de manière coordonnée. Les services ne seront pas non plus submergés par un trop-plein d'informations. Les données du système PNR seront automatiquement comparées aux données des banques de données (*watchlists*) des services compétents et aux critères préalablement établis. Si des données du système PNR concordent avec des données contenues dans les banques de données auxquelles elles sont comparées, cette correspondance (*match*) doit être validée dans les vingt-quatre heures. Si l'information est validée, le service compétent peut prendre toutes les mesures utiles. Par ailleurs, il peut également être procédé à des recherches ponctuelles.

Les données PNR seront comparées à celles des banques de données auxquelles les services compétents ont eux-mêmes accès, mais uniquement dans les limites prévues par la loi et conformément à ses objectifs. Par conséquent, les données PNR ne peuvent pas être utilisées pour n'importe quelle infraction. Le système informatique sera adapté à cette fin.

Au total, quinze personnes auront accès à ces données. Les quatre services compétents détacheront chacun deux personnes. Celles-ci viendront s'ajouter aux sept membres du personnel de l'UIP. Il sera également désigné un *data protection officer* chargé de faire rapport à la Commission de la protection de la vie privée.

Pour limiter autant que possible les risques de fuites de données, le système informatique sera homologué par l'Autorité nationale de Sécurité.

Le délai de conservation d'une durée de cinq ans est prévu dans la directive. Sur ce point, le projet de loi à l'examen suit donc uniquement les obligations européennes de la Belgique. Le projet de loi à l'examen offre également une garantie supplémentaire à l'égard du délai de conservation de cinq ans, puisqu'il prévoit la dépersonnalisation des données après six mois.

Le ministre partage la préoccupation de certains intervenants concernant la compétitivité des secteurs concernés. Une concertation intensive aura lieu avec tous les secteurs afin que les arrêtés royaux qui seront pris secteur par secteur soient soutenus par les acteurs économiques concernés. Les coûts seront différents

sector verschillen naargelang de opgelegde verplichtingen. Hoewel het totale kostenplaatje momenteel nog moeilijk kan worden ingeschat, is het in ieder geval zeker dat aan de sectoren geen verplichting wordt opgelegd om bijkomende informatie te verzamelen. Het is de bedoeling om het proces zoveel mogelijk te automatiseren, zodat de administratieve kost tot een minimum wordt herleid.

De interconnectiviteit van het PNR-systeem staat hoog op de agenda. De minister ijvert er voor dat de landen die nog geen PNR-systeem hebben in de mate van het mogelijke hetzelfde basissysteem zouden implementeren.

In tegenstelling tot wat sommige sprekers beweren, kan de effectiviteit van een PNR-systeem zeer groot zijn. De minister verwijst naar het Verenigd Koninkrijk, dat een succesvol PNR-systeem heeft opgezet. In 2014 leverde dit systeem 50 000 waarschuwingen op. Dankzij die waarschuwingen werden bijvoorbeeld 1600 arrestaties uitgevoerd die verband houden met moord, ontvoering en dergelijke meer en werden 2600 mensen geïdentificeerd in verband met mensenhandel. Het zoeken naar specifieke profielen in de massa's beschikbare data biedt bijkomende mogelijkheden die de klassieke werkwijze op basis van lijsten van specifieke personen niet heeft.

De minister acht zich overigens niet geplaatst om de opportuniteit van het PNR-systeem in het algemeen in vraag te stellen. België is verplicht om de richtlijn om te zetten, zodat de minister zich slechts van zijn taak kwijt door de omzetting tijdig voor te leggen aan de Kamer.

De vraag naar het aantal aanslagen dat een PNR-systeem kan voorkomen is weinig pertinent. Geen enkele maatregel zal op zich volstaan om alle aanslagen te voorkomen. Het is onmogelijk om 100 % veiligheid te garanderen. Slechts door een geheel van maatregelen, waarvan PNR er één is, wordt de veiligheid van de burgers zo goed mogelijk gewaarborgd. Dit is wat de regering beoogt met de talrijke maatregelen die zij neemt: een zo hoog mogelijk veiligheidsniveau waarborgen door zoveel als mogelijk de mazen in het net te sluiten.

Het directoraat-generaal Mobiliteit en Vervoer van de Europese Commissie heeft in een brief aan de minister zijn bezorgdheid geuit met betrekking tot de omzetting van de richtlijn, en meer bepaald wat betreft bussen en hogesnelheidstreinen. De minister heeft begin september een stand van zaken bezorgd aan het directoraat-generaal, samen met de bevestiging dat België geenszins het vrij verkeer van personen en de gelijke behandeling van de marktpelers in het gedrang zal brengen.

d'un secteur à l'autre, selon les obligations imposées. Bien qu'il soit encore difficile d'évaluer le coût total pour le moment, il est en tout cas certain que les secteurs ne seront pas soumis à l'obligation de recueillir des informations supplémentaires. L'objectif est d'automatiser le plus possible le processus, afin de réduire le coût administratif au minimum.

L'interconnectivité du système PNR figure parmi les priorités. Le ministre essaie de faire en sorte que les pays qui n'ont pas encore de système PNR utilisent, dans la mesure du possible, le même système de base.

Contrairement à ce que prétendent certains intervenants, un système PNR peut être très efficace. Le ministre renvoie au Royaume-Uni, dont le système PNR fonctionne très bien. En 2014, ce système a donné lieu à 50 000 avertissements. Ces derniers ont, par exemple, permis d'effectuer 1600 arrestations dans des affaires de meurtre, d'enlèvement, etc., et d'identifier 2600 personnes dans le cadre de la traite des êtres humains. La recherche de profils spécifiques dans la masse de données disponible offre des possibilités supplémentaires que n'offre pas la manière classique de travailler sur la base de listes de personnes spécifiques.

Le ministre estime, du reste, qu'il est mal placé pour remettre en question l'opportunité du système PNR. La Belgique est obligée de transposer la directive, de sorte que le ministre ne fait que s'acquitter de sa tâche en présentant la transposition à la Chambre dans le délai imparti.

La question du nombre d'attentats que le système PNR permettra d'éviter est peu pertinente car aucune mesure ne permettra d'éviter tous les attentats. Il est impossible de garantir la sécurité à 100 %. Seul un ensemble de mesures, dans lequel s'inscrit le PNR, permettra de garantir au mieux la sécurité des citoyens. Tel est l'objectif que poursuit le gouvernement grâce aux nombreuses mesures qu'il prend: garantir un niveau de sécurité aussi élevé que possible en refermant autant que possible les mailles du filet.

La direction générale de la mobilité et des transports de la Commission européenne a fait part de ses inquiétudes au ministre, par lettre, au sujet de la transposition de la directive, en particulier à l'égard des autocars et des trains à grande vitesse. Début septembre, le ministre a transmis un état de la situation à ladite direction générale, et il lui a confirmé que la Belgique ne porterait nullement atteinte à la libre circulation des personnes, ni à l'égalité de traitement des participants au marché.

Via de goedkeuring van het voorontwerp van wet in eerste lezing door de Ministerraad van 4 december 2015 werd eveneens de budgettaire inschatting geconsolideerd. De financieringsbronnen zijn enerzijds de door de regering vrijgemaakte interdepartementale kredieten voor de strijd tegen het terrorisme en radicalisering (IDP), en anderzijds het Europese "Internal Security Fund Police" (ISF). De voor het ISF vereiste cofinanciering maakt deel uit van de interdepartementale kredieten (IDP).

Het totaalplaatje (voor one shot te spreiden over 2016, 2017 en 2018):

Par ailleurs, l'estimation budgétaire a été consolidée lors de l'approbation de l'avant-projet de loi en première lecture au cours du Conseil des ministres du 4 décembre 2015. Les sources de financement sont, d'une part, les crédits interdépartementaux prévus par le gouvernement pour la lutte contre le terrorisme et la radicalisation (IDP) et, d'autre part, le Fonds pour la sécurité intérieure – Police (ISF). Le cofinancement requis pour l'ISF fait partie des crédits interdépartementaux (IDP).

Le coût total (mesure unique à répartir sur les années 2016, 2017 et 2018) se répartit comme suit:

| | Voorziena kredieten/ Crédits prévus | Aard/Nature | Financiering/ Financement |
|--|---|---|------------------------------|
| Personeel PIE (loonkosten + andere)/ Personnel PIE (rémunération + divers) | 1 270 424 € | Recurrent/ Récurrent | IDP |
| Gedetacheerden PIE/Détachés PIE | 505 807,9 € | Recurrent/ Récurrent | IDP |
| IT-infrastructuur en toepassing – ISF-financiering – ISF-co-financiering – Investering en werking op IDP/ Infrastructure et application IT – financement ISF – cofinancement ISF – Investissement et fonctionnement IDP | 4 950 000 € 550 000 € 5 540 000 € | One shot/Unique One shot/Unique One shot/Unique | ISF-fonds IDP IDP |
| Werkingsmiddelen (PIE en onderhoud IT systeem)/ Moyens de fonctionnement (PIE et entretien système IT) | 600 000 € | Recurrent/ Récurrent | IDP |
| Totaal geraamde projectkost/ Estimation du coût total du projet: | 13 416 231,9 € | | |

Tot slot verwijst de minister naar de artikelen 15 en 21, § 3, van het wetsontwerp. Artikel 15 regelt het recht om gegevens te doen verbeteren. Artikel 21, § 3, tweede lid, voorziet bovendien in de mogelijkheid om het resultaat van de verwerking te bewaren indien dit negatief blijkt te zijn. Deze bepalingen zorgen ervoor dat de kans op herhaalde of blijvende vergissingen sterk afneemt.

D. Replieken

De heer Stéphane Crusnière (PS) meent dat het tijdstip waarop het advies van de Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer werd uitgebracht, zijnde vóór de voltooiing van de PNR-richtlijn, geen afbreuk doet aan zijn vraag om hoorzittingen met de Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer. Integendeel, net omdat de Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer zich reeds vóór de PNR-richtlijn heeft uitgesproken, zou het nuttig zijn om de Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer in deze fase van de wetgevende procedure te horen.

Verder erkent de spreker dat de PNR-richtlijn toelaat dat de lidstaten een analoog systeem van passagiersgegevens opzetten voor andere sectoren dan luchtvaart, zoals het spoor. Deze uitbreiding is echter enkel mogelijk

Enfin, le ministre renvoie aux articles 15 et 21, § 3, du projet de loi. L'article 15 règle le droit de rectification des données. L'article 21, § 3, alinéa 2, prévoit en outre la possibilité d'archiver le résultat du traitement lorsque celui-ci s'est révélé négatif. Ces dispositions permettront de réduire fortement les risques d'erreurs répétées ou persistantes.

D. Répliques

M. Stéphane Crusnière (PS) estime que le moment où a été rendu l'avis de la Commission de la protection de la vie privée, soit avant l'achèvement de la directive PNR, n'enlève rien à sa demande d'auditionner la Commission de la protection de la vie privée. Au contraire, c'est précisément parce que la Commission de la protection de la vie privée s'est prononcée avant d'avoir pris connaissance de la directive PNR qu'il serait utile de l'auditionner dans cette phase de la procédure législative.

L'intervenant reconnaît par ailleurs que la directive PNR autorise les États membres à mettre sur pied un système de données des passagers analogue pour d'autres secteurs que l'aviation, le rail par exemple.

in overeenstemming met het Europese recht en het Schengenakkoord. In dat opzicht blijft het risico bestaan dat het verzamelen van passagiersgegevens een belemmering vormt voor het vrije verkeer van personen.

In tegenstelling tot wat de minister voorhoudt, heeft de conclusie van de advocaat-generaal wel degelijk impact op het voorliggende wetsontwerp. Het Hof van Justitie volgt immers vaak het advies van de advocaat-generaal. Bovendien zal de rechtspraak van het Hof *mutatis mutandis* relevant zijn voor de PNR-richtlijn en de omzetting ervan door dit wetsontwerp.

Tot slot wijst de heer Crusnière erop dat de API-richtlijn betrekking heeft op de buitengrenzen van de EU, terwijl artikel 29 van het wetsontwerp betrekking heeft op de binnengrenzen.

De heer Benoit Hellings (Ecolo-Groen) betwijfelt dat PNR-systemen een substantiële bijdrage leveren tot het voorkomen van terroristische aanslagen. Hoorzittingen in het Congres van de Verenigde Staten over een vergelijkbaar systeem hebben uitgewezen dat het systematisch verzamelen en doorzoeken van grote hoeveelheden data geen aanslagen heeft voorkomen.

De cijfers die de minister geeft over het Verenigd Koninkrijk hebben geen betrekking op terroristische misdrijven maar op gewone misdrijven. Bijgevolg bevestigen die cijfers dat het PNR-systeem weinig bijdraagt tot het voorkomen van terroristische aanslagen. Het voorkomen van gemeenschappelijke misdrijven is uiteraard van groot belang. Vaak echter wordt het intrusieve karakter van het PNR-systeem gerechtvaardigd door te wijzen op het lovenswaardige oogmerk dat erin bestaat terroristische aanslagen te voorkomen. Dit oogmerk zou rechtvaardigen dat het recht op privéleven in zo verre gaande mate wordt beperkt. Indien nu blijkt dat het PNR-systeem weinig of niet bijdraagt tot het voorkomen van terroristische aanslagen, valt die rechtvaardiging weg.

Daaruit besluit de spreker dat het PNR-systeem een disproportionele beperking van het recht op privéleven vormt. Een systeem van gerichte zoekacties op basis van concrete aanwijzingen verdient de voorkeur.

De gedepersonaliseerde PNR-gegevens kunnen wel degelijk nog een risico voor het privéleven vormen. Vier persoonsgegevens volstaan immers om een persoon te identificeren, zelfs indien de naam, het adres en het geslacht ontbreken. De toegang tot de gegevens moet beperkt blijven tot een zo laag mogelijk aantal bevoegde personen.

Cette extension est cependant uniquement possible si elle est conforme au droit européen et aux accords de Schengen. À cet égard, le risque que la collecte des données des passagers constitue une entrave à la libre circulation des personnes persiste.

Contrairement à ce que le ministre avance, la conclusion de l'avocat général a bien un impact sur le projet de loi à l'examen. La Cour de Justice suit en effet souvent l'avis de l'avocat général. De surcroît, la jurisprudence de la Cour sera, *mutatis mutandis*, pertinente pour la directive PNR et sa transposition par le biais du projet de loi à l'examen.

Enfin, M. Crusnière souligne que la directive API concerne les frontières extérieures de l'Union européenne, alors que l'article 29 du projet de loi à l'examen porte sur les frontières intérieures.

M. Benoit Hellings (Ecolo-Groen) doute que les systèmes PNR apportent une contribution substantielle à la prévention des attentats terroristes. Les auditions organisées au Congrès des États-Unis sur un système comparable ont montré que la collecte et l'inspection systématiques de grandes quantités de données n'ont pas permis d'empêcher le moindre attentat.

Les statistiques afférentes au Royaume-Uni qui ont été fournies par le ministre ont trait non aux infractions terroristes, mais aux infractions ordinaires. Il ressort de ces chiffres que le système PNR contribue peu à la prévention des attentats terroristes. S'il est indéniable que la prévention des délits de droit commun revêt un intérêt capital, force est de constater que l'on justifie souvent le caractère intrusif du système PNR par la volonté – tout à fait louable – de prévenir les attentats terroristes. Cet objectif justifierait l'instauration d'une telle limitation du droit à la vie privée. S'il s'avère que le système PNR ne contribue pas dans une mesure importante à la prévention des attentats terroristes, cette justification ne tient plus.

L'intervenant conclut de ce qui précède que le système PNR organise une limitation disproportionnée du droit à la vie privée. Il conviendrait de lui préférer un système de recherches ciblées fondées sur des indices concrets.

Les données PNR dépersonnalisées peuvent bel et bien constituer un risque pour la vie privée. En effet, il suffit de disposer de quatre données personnelles pour identifier une personne, même sans connaître son nom, son adresse ou son sexe. L'accès aux données doit être réservé à un nombre aussi limité que possible de personnes compétentes.

De heer Hellings wijst er ten slotte op dat het Hof van Justitie waarschijnlijk de conclusie van de advocaat-generaal zal volgen. Het arrest van het Hof zal ook gevolgen hebben voor de PNR-richtlijn en voor de omzetting, zodat de voorzichtigheid gebiedt om de werkzaamheden met betrekking tot dit wetsontwerp niet af te ronden vooraleer het Hof zich heeft uitgesproken.

III. — ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING EN STEMMINGEN

HOOFDSTUK 1

Algemene bepalingen

Artikel 1 en 2

Over deze artikelen worden geen opmerkingen gemaakt. Zij worden achtereenvolgens eenparig aangenomen.

HOOFDSTUK 2

Toepassingsgebied

Art. 3

De leden formuleren geen opmerkingen bij het artikel.

Het artikel wordt aangenomen met 10 tegen 3 stemmen.

HOOFDSTUK 3

Verplichtingen van de vervoerders en reisoperatoren

Art. 4

De heer Stéphane Crusnière (PS) informeert over welke gegevens bijvoorbeeld de trein- of busvervoerders zouden beschikken, wanneer de reizigers geen reservering hebben gemaakt en op het laatste ogenblik hun ticket hebben aangekocht.

De minister verduidelijkt dat wanneer een vervoerder of reisoperator niet over gegevens beschikt, hij die uiteraard ook niet kan verzamelen of doorgeven. Het is zo dat het overleg met de verschillende sectoren, waaronder het trein- en het busvervoer, nog moet worden opgestart. Tijdens dat overleg zal worden bepaald welke gegevens nuttig zijn om te worden verzameld en doorgegeven. Bovendien zullen in sommige sectoren

M. Hellings souligne enfin que la Cour de Justice suivra vraisemblablement les conclusions de l'avocat général. L'arrêt de la Cour aura également des conséquences au niveau de la directive PNR et de sa transposition. La prudence impose donc de ne pas clôturer les travaux afférents au projet de loi à l'examen avant que la Cour ait rendu son arrêt.

III. — DISCUSSION DES ARTICLES ET VOTES

CHAPITRE 1^{ER}

Dispositions générales

Articles 1^{er} et 2

Ces articles ne donnent lieu à aucune observation. Ils sont successivement adoptés à l'unanimité.

CHAPITRE 2

Champ d'application

Art. 3

Cet article ne donne lieu à aucune observation.

Il est adopté par 10 voix contre 3.

CHAPITRE 3

Obligations des transporteurs et opérateurs de voyage

Art. 4

M. Stéphane Crusnière (PS) demande de quelles informations pourraient par exemple disposer les transporteurs ferroviaires ou les transporteurs par car lorsque les voyageurs n'ont pas fait de réservation et qu'ils achètent leur billet au dernier moment.

Le ministre précise que lorsqu'un transporteur ou un opérateur de voyage ne dispose d'aucune information, il lui est bien entendu impossible de collecter ou de transmettre des données. La concertation avec les différents secteurs, dont celui du transport par train et par car, doit encore débiter. C'est au cours de cette concertation que l'on déterminera quelles sont les informations qu'il peut être utile de collecter et de transmettre. Le

tijdens de komende jaren ongetwijfeld nieuwe systemen voor het reserveren en betalen van tickets worden ingevoerd. Er moet worden vermeden dat op die ogenblikken telkens de wetgeving moet worden aangepast aan dergelijke nieuwe systemen of technologische evoluties. Het voorliggende wetsontwerp fungeert als kaderwet, waarop de uitvoeringsbesluiten worden geënt.

*
* *

Het artikel wordt aangenomen met 12 stemmen tegen 1.

Art. 5

Over dit artikel worden geen opmerkingen gemaakt. Het wordt aangenomen met 12 stemmen tegen 1.

Art. 6

De heer Stéphane Crusnière (PS) stelt vast dat in de eerste paragraaf aan de vervoerders de verplichting wordt opgelegd om te controleren of de reisdocumenten overeenstemmen met de identiteit van de betrokken passagiers. Heeft bijvoorbeeld een buschauffeur de wettelijke bevoegdheid om over te gaan tot een identiteitscontrole? Wat gebeurt er indien een passagier weigert om een identiteitsbewijs voor te leggen?

De minister legt uit dat het geenszins de wettelijke verantwoordelijkheid zal zijn van de vervoerder om een identiteitscontrole uit te voeren bij de passagiers. Het gaat in deze om een kaderwet. Voor de verschillende sectoren zal worden bepaald of bepaalde maatregelen op nuttige wijze kunnen worden geïmplementeerd. Voor de vliegsector zal dat in belangrijke mate het geval zijn, voor andere sectoren (bv. het internationale wegvervoer) zal dat op dit ogenblik in veel mindere mate aan de orde zijn.

De heer Stéphane Crusnière (PS) merkt op dat het wetsontwerp aan de vervoerders een wettelijke verplichting oplegt tot het controleren van de overeenstemming van bepaalde gegevens. Dat is een verantwoordelijkheid die belangrijke gevolgen kan hebben.

De minister benadrukt dat de bepaling voor een bepaalde sector slechts uitwerking zal hebben wanneer ook het overeenstemmende uitvoeringsbesluit klaar is. In dat besluit wordt bepaald wat voor de betrokken sector praktisch haalbaar is.

ministre souligne en outre que de nouveaux systèmes de réservation et de paiement des billets feront sans aucun doute leur apparition dans certains secteurs au cours des prochaines années. Il faut veiller à ce que la législation ne doive pas chaque fois être adaptée à ces nouveaux systèmes ou à ces évolutions technologiques. Le projet de loi à l'examen constituera une loi-cadre sur laquelle viendront se greffer les arrêtés d'exécution.

*
* *

L'article est adopté par 12 voix contre une.

Art. 5

Cet article ne donne lieu à aucune observation. Il est adopté par 12 voix contre une.

Art. 6

M. Stéphane Crusnière (PS) constate que l'obligation de vérification de la correspondance entre les documents de voyage et l'identité des passagers concernés est imposée aux transporteurs dans le premier paragraphe. Un chauffeur de bus dispose-t-il de la compétence légale pour procéder à un contrôle d'identité? Que se passe-t-il si un passager refuse de présenter une preuve d'identité?

Le ministre explique qu'il ne relèvera nullement de la responsabilité légale du transporteur de réaliser un contrôle d'identité auprès des passagers. Il s'agit, en l'espèce, d'une loi-cadre. Il sera défini, pour les différents secteurs, si certaines mesures pourront utilement être mises en œuvre. Ce sera le cas dans une large mesure pour le secteur du transport aérien, il en sera question dans une bien moindre mesure pour l'instant pour d'autres secteurs (comme les transports routiers internationaux, par exemple).

M. Stéphane Crusnière (PS) signale que le projet de loi impose aux transporteurs l'obligation légale de contrôler la correspondance de certaines données. Il s'agit d'une responsabilité susceptible d'avoir des conséquences importantes.

Le ministre insiste sur le fait que la disposition ne produira ses effets pour un secteur donné que lorsque l'arrêt d'exécution correspondant sera également prêt. Il sera prévu dans cet arrêt ce qui est réalisable dans la pratique pour le secteur concerné.

De heer Stéphane Crusnière (PS) waarschuwt ervoor dat de bepaling geen vrijgeleide mag zijn om in een tweede fase, met name bij de onderhandelingen met de sectoren, eender welke maatregel op te leggen.

De heer Benoit Hellings (Ecolo-Groen) sluit zich aan bij de waarschuwing dat een kaderwet geen vrijbrief mag zijn om later voor de sectoren eender wat te bepalen. Het gaat immers om het beheer van de persoonsgegevens van alle reizigers. Wanneer het gaat om een fundamentele vrijheid zoals de privacy van de burger, dient het wettelijk kader voldoende duidelijk en precies te zijn.

*
* *

Het artikel wordt aangenomen met 10 tegen 3 stemmen.

HOOFDSTUK 4

Definities

Art. 7

De heer Stéphane Crusnière (PS) merkt op dat voor het wegvervoer de beoogde maatregelen beperkt blijven tot het internationaal busvervoer. Iemand met kwade bedoelingen kan de regelgeving dus makkelijk omzeilen door met een personenwagen het traject af te leggen.

De minister bevestigt dat het wetsontwerp voor wat betreft het vervoer op de weg beperkt blijft tot het internationale busvervoer.

*
* *

Het artikel wordt aangenomen met 10 tegen 3 stemmen.

HOOFDSTUK 5

Doelen van de gegevensverwerking

Art. 8

Mevrouw Carina Van Cauter (Open Vld) informeert hoe het begrip “gewelddadige radicalisering”, zoals bepaald in de eerste paragraaf, punt 3, dient te worden begrepen. Het materieel strafrecht kent dat begrip immers niet.

M. Stéphane Crusnière (PS) prévient que la disposition ne peut pas constituer un blanc-seing en vue d'imposer n'importe quelle mesure dans une deuxième phase, notamment lors des négociations avec les secteurs.

M. Benoit Hellings (Ecolo-Groen) se rallie à la mise en garde contre le fait qu'une loi-cadre ne peut servir de passe-droit pour prévoir n'importe quoi ultérieurement pour les secteurs. Il s'agit en effet de la gestion des données personnelles de tous les voyageurs. Lorsqu'il en va d'une liberté fondamentale telle que la vie privée du citoyen, le cadre légal doit être suffisamment clair et précis.

*
* *

L'article est adopté par 10 voix contre 3.

CHAPITRE 4

Définitions

Art. 7

M. Stéphane Crusnière (PS) fait observer que, pour le transport par voie terrestre, les mesures visées seront limitées au transport international par bus. Un individu mal intentionné peut donc facilement contourner la réglementation en effectuant le trajet en voiture particulière.

Le ministre confirme qu'en ce qui concerne le transport par voie terrestre, le projet de loi est limité au transport international par bus.

*
* *

L'article est adopté par 10 voix contre 3.

CHAPITRE 5

Finalités du traitement des données

Art. 8

Mme Carina Van Cauter (Open Vld) demande ce qu'il faut entendre par la notion de “radicalisme violent”, telle que définie au point 3 du premier paragraphe. En effet, le droit pénal matériel ne connaît pas cette notion.

De minister verwijst naar de toelichting bij het wetsontwerp, waarin wordt gewezen op de omzendbrief GPI 78 van 31 januari 2014, die gewelddadige radicalisering omschrijft als “een proces waardoor een individu of een groep dusdanig beïnvloed wordt dat het individu of de groep in kwestie mentaal bereid is om extremistische daden te plegen, gaande tot gewelddadige of zelfs terroristische handelingen” (DOC 54 2069/001, blz. 19). Het begrip moet dus in de zin van de omzendbrief worden begrepen.

*
* *

Het artikel wordt aangenomen met 10 tegen 3 stemmen.

HOOFDSTUK 6

Passagiersgegevens

Art. 9 tot 11

De leden leveren geen commentaar bij deze artikelen. Zij worden achtereenvolgens aangenomen met 12 stemmen tegen 1.

HOOFDSTUK 7

De Passagiersinformatie-eenheid

Art. 12 tot 14

Over deze artikelen worden geen opmerkingen gemaakt.

De artikelen 12 en 13 worden achtereenvolgens aangenomen met 12 stemmen tegen 1.

Artikel 14 wordt aangenomen met 10 tegen 3 stemmen.

HOOFDSTUK 8

De passagiersgegevensbank

Art. 15 tot 17

Deze artikelen geven geen aanleiding tot opmerkingen van de leden.

Artikel 15 wordt aangenomen met 12 stemmen tegen 1.

Le ministre renvoie à l'exposé des motifs du projet de loi, où il est fait référence à la Circulaire GPI 78 du 31 janvier 2014, qui définit le radicalisme violent comme “un processus par lequel un individu ou un groupe est influencé de sorte que l'individu ou le groupe en question soit mentalement prêt à commettre des actes extrémistes, ces actes allant jusqu'à être violents ou même terroristes” (DOC 54 2069/001, p. 19). Cette notion doit donc être entendue au sens de la circulaire.

*
* *

L'article est adopté par 10 voix contre 3.

CHAPITRE 6

Données des passagers

Art. 9 à 11

Ces articles ne donnent lieu à aucune observation. Ils sont successivement adoptés par 12 voix contre une.

CHAPITRE 7

L'Unité d'information des passagers (UIP)

Art. 12 à 14

Ces articles ne donnent lieu à aucune observation.

Les articles 12 et 13 sont successivement adoptés par 12 voix contre une.

L'article 14 est adopté par 10 voix contre 3.

CHAPITRE 8

La banque de données des passagers

Art. 15 à 17

Ces articles ne donnent lieu à aucune observation.

L'article 15 est adopté par 12 voix contre une.

Artikel 16 wordt aangenomen met 10 tegen 3 stemmen.

Artikel 17 wordt aangenomen met 12 stemmen tegen 1.

HOOFDSTUK 9

Bewaartermijnen

Art. 18 tot 23

De heer Stéphane Crusnière (PS) wijst op de de-personalisering van de gegevens na een termijn van zes maanden, zoals voorzien in artikel 19 van het wetsontwerp. Er blijft evenwel een risico op de indirecte identificatie van personen door de samenvoeging van verschillende data. Hoe zal men zoiets beletten?

De minister benadrukt dat het artikel de letterlijke weergave is van de bepaling onder artikel 12 van Richtlijn 2016/681/EU.

*
* *

Artikel 18 wordt aangenomen met 10 tegen 3 stemmen.

De artikelen 19 tot 23 worden achtereenvolgens aangenomen met 12 stemmen tegen 1.

HOOFDSTUK 10

De gegevensverwerking

Afdeling 1

De verwerking van passagiersgegevens in het kader van de voorafgaande beoordeling van de passagiers

Art. 24 tot 26

De heer Benoit Hellings (Ecolo-Groen) wijst op de methode van de voorafgaande screening, die is neergelegd in het artikel 24 van het wetsontwerp. Een reeks algoritmes en correlaties tussen gegevens zullen voor bepaalde personen een hit opleveren, waarna de betrokkenen aan nader onderzoek zullen worden onderworpen. Het is volgens de toelichting bij het wetsontwerp de bedoeling de potentiële dreiging te beoordelen en te bepalen welke passagiers belangrijk zijn voor de uitoefening van hun opdrachten of bijvoorbeeld een te nemen maatregel vereisen (DOC 54 2069/001, blz. 28).

L'article 16 est adopté par 10 voix contre 3.

L'article 17 est adopté par 12 voix contre une.

CHAPITRE 9

Des délais de conservation

Art. 18 à 23

M. Stéphane Crusnière (PS) attire l'attention sur la dépersonnalisation des données au terme d'un délai de six mois, telle que prévue à l'article 19 du projet de loi. Il subsiste néanmoins un risque d'identification indirecte des personnes par la combinaison de différentes données. Comment empêchera-t-on cette identification?

Le ministre souligne que l'article reproduit littéralement la disposition de l'article 12 de la directive 2016/681/UE.

*
* *

L'article 18 est adopté par 10 voix contre 3.

Les articles 19 à 23 sont successivement adoptés par 12 voix contre une.

CHAPITRE 10

Le traitement des données

Section 1^{re}

Le traitement des données de passagers dans le cadre de l'évaluation préalable des passagers

Art. 24 à 26

M. Benoit Hellings (Ecolo-Groen) évoque la méthode du screening préalable visée à l'article 24 du projet de loi. Une série d'algorithmes et de corrélations entre données donneront lieu à un *hit* pour certaines personnes, qui feront ensuite l'objet d'investigations plus poussées. D'après l'exposé des motifs du projet de loi, il s'agit d'évaluer la menace potentielle et de déterminer quels passagers présentent un intérêt pour l'exercice de leurs missions ou par exemple nécessitent une mesure à prendre (DOC 54 2069/001, p. 28).

Welke maatregelen worden voorzien ten aanzien van het gebruik van valse identiteiten of aliassen? Het is geweten dat terroristen bij hun reis naar Europa doorgaans gebruik maken van valse documenten. Hoe zullen die worden gedetecteerd in het PNR-systeem? Het is best mogelijk dat een zelfde persoon in het systeem terecht komt met zijn echte en met een valse identiteit.

De memorie van toelichting bevat daarnaast de volgende passage: "De terroristische daden die de afgelopen jaren in verschillende Europese landen werden gepleegd, hebben duidelijk gemaakt dat er nauwe banden konden bestaan tussen illegale immigratie en terrorisme." (DOC 54 2069/001, blz. 9). Op enkele gevallen na, kan men bezwaarlijk beweren dat de plegers van de recente aanslagen illegale immigranten zijn. Wel is het dus zo dat terroristen bij hun komst naar het Westen veelal gebruik maken van valse identiteitsdocumenten.

De minister geeft aan dat het PNR-systeem niet tot doel heeft een oplossing te bieden voor het gebruik van valse documenten. Wel is het mogelijk om in het systeem gebruikte aliassen te registeren of bepaalde verbanden te leggen tussen de echte en de valse identiteit. Zo kan men bijvoorbeeld een link ontdekken tussen één telefoonnummer en twee persoonsnamen.

Bovendien is het zo dat wanneer het systeem een hit oplevert, de diensten nog over een termijn van 24 uren beschikken om te onderzoeken of die al dan niet gerechtvaardigd is. De federale politie en de Veiligheid van de Staat kunnen daarbij gebruik maken van hun gegevensbanken.

*
* *

De artikelen worden achtereenvolgens aangenomen met 10 tegen 3 stemmen.

Afdeling 2

De verwerking van gegevens in het kader van gerichte opzoeken

Art. 27

Over dit artikel worden geen opmerkingen gemaakt. Het wordt aangenomen met 12 stemmen tegen 1.

Quelles mesures a-t-on prévues à l'égard de l'utilisation de fausses identités ou de noms d'emprunt? On sait en effet que les terroristes qui se rendent en Europe utilisent généralement des documents falsifiés. Comment ces documents seront-ils détectés par le système PNR? Il pourrait en effet arriver qu'une même personne soit enregistrée dans ce système sous son vrai nom et sous une fausse identité.

On lit en outre ce qui suit dans l'exposé des motifs: "Les actes terroristes commis ces dernières années dans plusieurs pays européens ont révélé que des liens étroits pouvaient exister entre l'immigration illégale et le terrorisme." (DOC 54 2069/001, p. 9). Or, abstraction faite de quelques cas, on ne peut pas affirmer que les auteurs des attentats commis récemment étaient des immigrants irréguliers. Cependant, il est vrai que les terroristes qui se rendent en Occident utilisent souvent des documents d'identité falsifiés.

Le ministre indique que le système PNR ne vise pas à résoudre le problème de l'utilisation de documents d'identité falsifiés. Cependant, il sera possible d'enregistrer les alias utilisés dans ce système ou d'établir certains liens entre les vraies et les fausses identités. Cela permettra par exemple d'établir un lien entre un numéro de téléphone et deux noms de personne.

De plus, si le système affiche un résultat positif, les services disposeront encore d'un délai de 24 heures pour déterminer s'il se justifie ou non. La Police fédérale et la Sûreté de l'État pourront en outre utiliser leurs banques de données.

*
* *

Les articles sont successivement adoptés par 10 voix contre 3.

Section 2

Le traitement des données dans le cadre des recherches ponctuelles

Art. 27

Cet article ne donne lieu à aucune observation. Il est adopté par 12 voix contre une.

HOOFDSTUK 11

**De verwerking van de passagiersgegevens
ter verbetering van de grenscontroles en ter
bestrijding van de illegale immigratie**

Art. 28 tot 31

De heer Stéphane Crusnière (PS) wijst erop dat de Raad van State en de Privacycommissie in hun adviezen bezwaar maken tegen de verruiming van het toepassingsgebied in het licht van de strijd tegen de illegale immigratie. De spreker heeft hier reeds op gewezen tijdens de algemene bespreking. Wat is het standpunt van de minister ten overstaan van die kritiek?

De minister licht toe dat de API-richtlijn betrekking heeft op de buitengrenzen van de Europese Unie. Voor de PNR-richtlijn gaat het om de Schengenruimte. Wanneer het gaat om het verzamelen van gegevens ten behoeve van de Dienst Vreemdelingenzaken of de politiediensten belast met de grenscontroles, gaat het louter om de API-gegevens.

De heer Stéphane Crusnière (PS) vraagt wat dient te worden begrepen onder “de buitengrenzen van België” in artikel 29, § 1, 1°.

De minister legt uit dat ook in België een buitengrens van de Europese Unie kan worden betreden, met name voor vluchten van buiten de Europese Unie naar een Belgische luchthaven.

De heer Stéphane Crusnière (PS) stelt vast dat met de formulering dus de buitengrenzen van de Europese Unie in België worden bedoeld.

De heer Benoit Hellings (Ecolo-Groen) informeert of ook de operatoren van andere dan de hogesnelheidstreinen – en dus van de IR-treinen die de landsgrens oversteken – onder het toepassingsgebied van artikel 29 vallen.

De minister verduidelijkt dat het in deze gaat om de buitengrenzen van de Europese Unie. De IR-treinen tussen België en een buurland vallen bijgevolg niet onder de regels die zijn neergelegd in artikel 29.

*
* *

De artikelen worden achtereenvolgens aangenomen met 10 tegen 3 stemmen.

CHAPITRE 11

**Du traitement des données en vue de
l'amélioration du contrôle au frontière et de la
lutte contre l'immigration illégale**

Art. 28 à 31

M. Stéphane Crusnière (PS) fait observer que, dans leurs avis, le Conseil d'État et la Commission de la protection de la vie privée émettent des objections contre l'élargissement du champ d'application au regard de la lutte contre l'immigration illégale. L'intervenant l'a déjà fait remarquer au cours de la discussion générale. Quelle est la position du ministre face à ces critiques?

Le ministre explique que la directive API porte sur les frontières extérieures de l'Union européenne. Dans la directive PNR, c'est l'espace Schengen qui est visé. Lorsqu'il s'agit de collecter des données au profit de l'Office des étrangers ou des services de police chargés du contrôle aux frontières, il ne s'agit que des données API.

M. Stéphane Crusnière (PS) demande ce qu'il faut entendre par “les frontières extérieures de la Belgique” à l'article 29, § 2, 1°.

Le ministre explique qu'en Belgique également, il peut être question de franchir une frontière extérieure de l'Union européenne, à savoir pour des vols en provenance d'un pays situé en dehors de l'Union européenne et à destination d'un aéroport belge.

M. Stéphane Crusnière (PS) constate que la formulation désigne donc les frontières extérieures de l'Union européenne en Belgique.

M. Benoit Hellings (Ecolo-Groen) demande si les opérateurs de trains autres que les trains à grande vitesse – et donc les trains IR qui traversent la frontière du pays – tombent également sous le coup de l'article 29.

Le ministre précise qu'il s'agit, en l'espèce, des frontières extérieures de l'Union européenne. Les trains IR qui relient la Belgique à un pays voisin ne tombent dès lors pas sous l'application des règles énoncées à l'article 29.

*
* *

Les articles sont successivement adoptés par 10 voix contre 3.

HOOFDSTUK 12

De internationale uitwisseling van gegevens

Art. 32 tot 35

De leden leveren geen commentaar bij deze artikelen. Zij worden achtereenvolgens aangenomen met 12 stemmen tegen 1.

Afdeling 1*De uitwisseling van gegevens tussen lidstaten*

Art. 36 tot 39

Over deze artikelen worden geen opmerkingen gemaakt. Zij worden achtereenvolgens aangenomen met 12 stemmen tegen 1.

Afdeling 2*De toegangsvoorwaarden van Europol tot de passagiersgegevens*

Art. 40

Dit artikel, dat geen aanleiding geeft tot opmerkingen, wordt aangenomen met 12 stemmen tegen 1.

Afdeling 3*De doorgifte van gegevens aan derde landen*

Art. 41 tot 43

De leden leveren geen commentaar bij deze artikelen. Zij worden achtereenvolgens aangenomen met 12 stemmen tegen 1.

HOOFDSTUK 13

De functionaris voor de gegevensbescherming

Art. 44

Dit artikel, dat geen aanleiding geeft tot opmerkingen, wordt aangenomen met 12 stemmen tegen 1.

CHAPITRE 12

L'échange international des données

Art. 32 à 35

Ces articles ne donnent lieu à aucune observation et sont successivement adoptés par 12 voix contre une.

Section 1^{re}*L'échange de données entre les États membres de l'Union Européenne*

Art. 36 à 39

Ces articles ne donnent lieu à aucune observation et sont successivement adoptés par 12 voix contre une.

Section 2*Conditions d'accès aux données des passagers par Europol*

Art. 40

Cet article, qui ne donne lieu à aucune observation, est adopté par 12 voix contre une.

Section 3*Le transfert de données vers des États non-membres de l'Union européenne*

Art. 41 à 43

Ces articles ne donnent lieu à aucune observation et sont successivement adoptés par 12 voix contre une.

CHAPITRE 13

Le délégué à la protection des données

Art. 44

Cet article, qui ne donne lieu à aucune observation, est adopté par 12 voix contre une.

HOOFDSTUK 14

Sancties**Afdeling 1***De vervoerders en reisoperatoren*

Art. 45 tot 47

*De heer Peter Buysrogge (N-VA) c.s. dient de amendementen nrs. 1 en 2 (DOC 54 2069/002) in tot vervanging van respectievelijk de artikelen 45 en 46. De hoofdindieners licht toe dat de amendementen *de facto* neerkomen op de schrapping van de inhoud van artikel 46. De amendementen lichten de paragrafen 3 tot 6 uit artikel 45 en vormen de nieuwe inhoud van artikel 46.*

Ingevolge het advies van de Raad van State wordt met de amendementen niet langer voorzien in een beroepsmogelijkheid bij de Raad van State in volle rechtsmacht, maar voor een beroep tot nietigverklaring.

*
* * *

Amendement nr. 1 tot vervanging van artikel 45 wordt eenparig aangenomen.

Amendement nr. 2 tot vervanging van artikel 46 wordt aangenomen met 10 tegen 2 stemmen en 1 onthouding.

Artikel 47 wordt aangenomen met 12 stemmen en 1 onthouding.

Afdeling 2*De leden van de P.I.E*

Art. 48 en 49

De leden leveren geen commentaar bij deze artikelen. Zij worden achtereenvolgens aangenomen met 12 stemmen en 1 onthouding.

CHAPITRE 14

Sanctions**Section 1^{re}***Les transporteurs et opérateurs de voyage*

Art. 45 à 47

*M. Peter Buysrogge (N-VA) et consorts présentent les amendements nos 1 et 2 (DOC 54 2069/002) qui tendent à remplacer respectivement les articles 45 et 46. L'auteur principal explique que les amendements reviennent *de facto* à supprimer le contenu de l'article 46. Les amendements prélèvent de l'article 45 les paragraphes 3 à 6, qui forment le nouveau contenu de l'article 46.*

À la suite de l'avis du Conseil d'État, les amendements suppriment la possibilité de recours de pleine juridiction auprès du Conseil d'État, qu'ils remplacent par un recours en annulation.

*
* * *

L'amendement n° 1 remplaçant l'article 45 est adopté à l'unanimité.

L'amendement n° 2 remplaçant l'article 46 est adopté par 10 voix contre 2 et une abstention.

L'article 47 est adopté par 12 voix et une abstention.

Section 2*Les membres de l'UIP*

Art. 48 et 49

Les membres ne formulent aucune observation au sujet de ces articles, qui sont successivement adoptés par 12 voix et une abstention.

HOOFDSTUK 15

Wijzigingsbepalingen**Afdeling 1***Wijziging van het Wetboek van Strafvordering*

Art. 50

Dit artikel, dat geen aanleiding geeft tot opmerkingen, wordt aangenomen met 12 stemmen en 1 onthouding.

Afdeling 2*Wijziging van de Wet van 30 november 1998 houdende regeling van de inlichtingen- en veiligheidsdienst*

Art. 51

Dit artikel, dat geen aanleiding geeft tot opmerkingen, wordt aangenomen met 12 stemmen en 1 onthouding.

HOOFDSTUK 16

Slotbepalingen

Art. 52 tot 55

Over deze artikelen worden geen opmerkingen gemaakt. Zij worden achtereenvolgens aangenomen met 12 stemmen en 1 onthouding.

*
* *

Op verzoek van *de heren Stéphane Crusnière (PS) en Benoit Hellings (Ecolo-Groen)* zal de commissie, overeenkomstig artikel 83.1 van het Reglement van de Kamer, overgaan tot een tweede lezing van het wetsvoorstel.

Met het oog daarop wenst de commissie te beschikken over een nota van de juridische dienst.

De rapporteur,

Jean-Jacques FLAHAUX

De voorzitter,

Koen METSU

CHAPITRE 15

Dispositions modificatives**Section 1^{re}***Modifications du Code d'instruction criminelle*

Art. 50

Cet article, qui ne donne lieu à aucune observation, est adopté par 12 voix et une abstention.

Section 2*Modification de la loi organique du 30 novembre 1998 des services de renseignement et de sécurité*

Art. 51

Cet article, qui ne donne lieu à aucune observation, est adopté par 12 voix et une abstention.

CHAPITRE 16

Dispositions finales

Art. 52 à 55

Ces articles ne donnent lieu à aucune observation. Ils sont successivement adoptés par 12 voix et une abstention.

*
* *

À la demande de *MM. Stéphane Crusnière (PS) et Benoit Hellings (Ecolo-Groen)*, la commission procédera, conformément à l'article 83.1 du Règlement de la Chambre, à une deuxième lecture du projet de loi.

La commission souhaiterait disposer à cet effet d'une note du service juridique.

Le rapporteur,

Jean-Jacques FLAHAUX

Le président,

Koen METSU