

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

21 oktober 2016

WETSONTWERP
betreffende de verwerking van
passagiersgegevens

AMENDEMENTEN

Zie:

Doc 54 **2069/ (2015/2016):**
001: Wetsontwerp.

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

21 octobre 2016

PROJET DE LOI
relatif au traitement des
données des passagers

AMENDEMENTS

Voir:

Doc 54 **2069/ (2015/2016):**
001: Projet de loi.

Nr. 1 VAN DE HEER **BUYSROGGE c.s.**

Art. 45

Dit artikel vervangen als volgt:

“Art. 45. § 1. Wordt gestraft met een geldboete van maximum 50 000 euro per inbreuk, het niet nakomen door een vervoerder of een reisoperator van de verplichtingen bepaald in de artikelen 4 en 6. Wordt gestraft met een geldboete van maximum 75 000 euro per inbreuk, recidive binnen de twee jaar voor al dan niet gelijkaardige tekortkomingen.

§ 2. Wordt gestraft met een geldboete van maximum 50 000 euro per inbreuk, het niet nakomen door een vervoerder of een reisoperator van de verplichting bepaald in artikel 5. Wordt gestraft met een geldboete van maximum 75 000 euro per inbreuk, recidive binnen de twee jaar voor al dan niet gelijkaardige tekortkomingen.”.

Peter BUYSROGGE (N-VA)
Dirk JANSSENS (Open Vld)
Veli YÜKSEL (CD&V)
Jean-Jacques FLAHAUX (MR)

N° 1 DE M. **BUYSROGGE ET CONSORTS**

Art. 45

Remplacer cet article comme suit:

“Art. 45. § 1^{er}. Est sanctionné d’une amende d’un montant maximum de 50 000 euros pour chaque infraction, le fait pour un transporteur ou un opérateur de voyage de méconnaître les obligations fixées aux articles 4 et 6. Est sanctionné d’une amende d’un montant maximum de 75 000 euros pour chaque infraction, la récidive dans les deux ans pour des manquements similaires ou non.

§ 2. Est sanctionné d’une amende d’un montant maximum de 50 000 euros pour chaque infraction, le fait pour un transporteur ou un opérateur de voyage de méconnaître l’obligation fixée à l’article 5. Est sanctionné d’une amende d’un montant maximum de 75 000 euros pour chaque infraction, la récidive dans les deux ans pour des manquements similaires ou non.”.

Nr. 2 VAN DE HEER **BUYSROGGE c.s.**

Art. 46

Dit artikel vervangen als volgt:

“Art. 46. § 1. De niet-nakoming wordt vastgesteld bij proces-verbaal, opgesteld door de leidend ambtenaar van de P.I.E.

Een kopie van het proces-verbaal wordt ter kennis gebracht van de vervoerder of reisoperator die de overtreding heeft begaan. Deze kan zijn bemerkingen schriftelijk ter kennis te brengen van de leidend ambtenaar binnen de maand na de kennisgeving.

§ 2. Na het verstrijken van de in § 3 bedoelde termijn, stuurt de minister van Binnenlandse Zaken, na advies van de leidend ambtenaar van de P.I.E., het volledige dossier door naar de minister die bevoegd is voor de vervoerder of reisoperator.

§ 3. De bevoegde minister stelt de overtreder in kennis van zijn beslissing om geen gevolg te geven aan de overtreding of om een sanctie op te leggen. Binnen de maand te rekenen vanaf de kennisgeving van deze beslissing, kan de overtreder zijn schriftelijke bemerkingen indienen.

§ 4. Na het verstrijken van deze termijn, neemt de bevoegde minister zijn beslissing en maakt deze over aan de minister van Binnenlandse Zaken.”.

VERANTWOORDING

Bij de in het wetsontwerp bepaalde beroepsmogelijkheid tegen de beslissing van de bevoegde minister, werd ervoor gekozen om af te wijken van het gemene recht inzake het beroep tot nietigverklaring dat geregeld is bij artikel 14, § 1, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973.

Er wordt een nieuw beroep met volle rechtsmacht ingesteld in de zin van artikel 16, eerste lid, 8°, van bovenvermelde wetten. Deze bevoegdheid in “volle rechtsmacht” wijkt af van de vernietigingsbevoegdheid van de Raad van State en voorziet in de mogelijkheid om de beslissing van de bevoegde

N° 2 DE M. **BUYSROGGE ET CONSORTS**

Art. 46

Remplacer cet article comme suit:

“Art. 46. § 1^{er}. Le manquement est constaté par un procès-verbal établi par le fonctionnaire dirigeant de l’U.I.P.

Copie du procès-verbal est notifiée au transporteur ou opérateur de voyage contrevenant. Celui-ci peut présenter ses observations écrites auprès du fonctionnaire dirigeant dans un délai d’un mois à dater de la notification.

§ 2. Le délai visé au § 3 écoulé, le ministre de l’Intérieur transmet, après avis du fonctionnaire dirigeant de l’U.I.P., l’ensemble du dossier au ministre compétent pour le transporteur ou opérateur de voyage.

§ 3. Le ministre compétent notifie au contrevenant sa décision de classement sans suite ou un projet de sanction. Dans le mois de la notification du projet de sanction, le contrevenant peut présenter ses observations écrites.

§ 4. Passé ce délai, le ministre compétent rend sa décision et la transmet au ministre de l’Intérieur.”.

JUSTIFICATION

En ce qui concerne la possibilité de recours prévue dans le projet de loi contre la décision du ministre compétent, il a été choisi de déroger au droit commun du recours en annulation réglé à l’article 14, § 1^{er}, des lois sur le Conseil d’État, coordonnées le 12 janvier 1973.

Un nouveau recours de pleine juridiction est institué au sens de l’article 16, alinéa 1^{er}, 8°, des lois précitées. Cette compétence de “pleine juridiction” déroge à la compétence d’annulation du Conseil d’État et prévoit la possibilité de revoir la décision du ministre compétent à l’égard d’un transporteur

minister ten aanzien van een vervoerder of een reisoperator te hervormen, waarbij het arrest van de Raad van State in de plaats treedt van de beslissing van de minister.

Om volgende redenen is het meer opportuun om niet voor een beroep in volle rechtsmacht te kiezen maar wel voor een beroep tot nietigverklaring:

1. uit het advies van de Raad van State op het voorontwerp van wet, blijkt duidelijk een voorkeur voor het instellen van een beroep tot nietigverklaring. Zoals aangegeven in dit advies voldoet de mogelijkheid om voor de Raad van State een beroep in te stellen tot nietigverklaring van de beslissing waarbij de boete wordt opgelegd, aan het vereiste dat daadwerkelijk beroep moet kunnen worden ingesteld bij een rechterlijke instantie, zonder dat dit beroep noodzakelijkerwijs moet passen in het kader dat door artikel 16, eerste lid, 8°, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State is vastgelegd, met name de “volle rechtsmacht”.

Als het de bedoeling is om de boetes niet te laten vallen onder de gemene regeling inzake het beroep tot nietigverklaring, dient dit te worden verantwoord in het licht van de gelijkheid en de niet-discriminatie. De memorie van toelichting, geeft geen enkel argument dat de noodzaak voor een beroep in volle rechtsmacht zou rechtvaardigen. Integendeel, uit diezelfde memorie van toelichting zijn argumenten te lezen die de noodzaak voor een beroep tot nietigverklaring rechtvaardigen (het rekening houden met de specificiteit van de sector cfr. bovenstaande argumenten).

Uit de ervaring in landen waar PNR reeds lange tijd operationeel werd geïmplementeerd (bijvoorbeeld het Verenigd Koninkrijk) blijkt dat het aantal gevallen waarin een sanctie werd opgelegd uitermate beperkt zijn. De vraag kan gesteld worden waarom men voor een beperkt aantal gevallen zou afwijken van een procedure, ingesteld overeenkomstig het gemeen recht;

2. een beroep tot nietigverklaring geeft de bevoegde minister de mogelijkheid om zelf een nieuwe beslissing te nemen terwijl bij een beroep in volle rechtsmacht de beslissing van de Raad van State volledig in de plaats van de beslissing van de minister komt en deze minister op deze manier geen vat meer heeft op het verdere verloop van de procedure.

Nochtans is de opzet van de wet en de uitvoeringsbesluiten ervan om net zo maximaal mogelijk rekening te houden met de specificiteit van elke transportmodus. Zo heeft Thalys reeds aangegeven dat de hoogte van de sanctie onvoldoende rekening houdt met de realiteit van de treinsector. De bevoegde minister kent de sector waarvoor hij bevoegd en

ou d'un opérateur de voyage, l'arrêt du Conseil d'État se substituant ainsi à la décision du ministre.

Un recours en annulation doit être privilégié plutôt qu'un recours de pleine juridiction et ce, pour les raisons suivantes:

1. Il ressort clairement de l'avis du Conseil d'État au sujet de l'avant-projet de loi qu'un recours en annulation doit être privilégié. Comme indiqué dans cet avis, la possibilité d'introduire un recours en annulation devant le Conseil d'État contre la décision d'infliger une amende, satisfait à l'exigence d'un recours juridictionnel effectif, sans devoir nécessairement s'inscrire dans le cadre défini par l'article 16, alinéa 1^{er}, 8°, des lois coordonnées sur le Conseil d'État, à savoir la “pleine juridiction”.

Si le but est de ne pas faire relever les amendes du droit commun du recours en annulation, il convient de justifier ce raisonnement à la lumière du principe d'égalité et de non-discrimination. L'exposé des motifs n'avance aucun argument qui justifierait la nécessité d'un recours de pleine juridiction. Au contraire, ce même exposé des motifs expose des arguments justifiant la nécessité d'un recours en annulation (tenir compte des spécificités du secteur cf. arguments évoqués ci-dessus).

Il ressort de l'expérience acquise par les pays ayant implémenté depuis longtemps le système PNR de manière opérationnelle (p.ex. le Royaume-Uni) que le nombre de cas qui se voient infliger une sanction, est extrêmement limité. La question peut se poser de savoir pourquoi déroger, pour un nombre limité de cas, à une procédure instituée conformément au droit commun.

2. Un recours en annulation permet au ministre compétent de prendre une nouvelle décision alors que dans le cas d'un recours de pleine juridiction, la décision du Conseil d'État se substitue entièrement à la décision du ministre. Ce dernier n'a dès lors plus aucune prise sur la suite de la procédure.

La loi et les arrêtés d'exécution prévus ont néanmoins pour but de tenir compte au maximum des spécificités de chaque mode de transport. La société Thalys a déjà fait savoir que le montant de la sanction ne tient pas suffisamment compte de la réalité du secteur ferroviaire. Le ministre compétent connaît le secteur pour lequel il est compétent et responsable. Un

verantwoordelijk is. Een beroep waarbij de bevoegde minister een nieuwe beslissing mag nemen na vernietiging door de Raad van State van de eerdere beslissing, biedt een grotere garantie ten aanzien van het respecteren van de specificiteit van de diverse transportmodi in die mate dat de minister de specificiteit van elke transportmodus kent en hij aldus in zijn (nieuwe) beslissing hiermee rekening kan houden. Een arrest van de Raad van State dat in de plaats zou komen van de beslissing van de bevoegde minister zou in minder mate rekening kunnen houden met de specificiteit van de diverse transportmodi daar de Raad van State minder betrokken is bij de transportmodi en bijgevolg hun specificiteit maar in beperkte mate kan aanvoelen. PNR is immers vooral een opbouwend verhaal van een dichte samenwerking met elke betrokken sector/actor.

Door de schrapping van het huidige artikel 46 van het wetsontwerp omwille van bovenstaande redenen is het aangewezen om artikel 45 voor te behouden aan de sancties die kunnen worden opgelegd en het nieuwe artikel 46 voor te behouden aan de beschrijving van de procedure lastens de vervoerders en reisoperatoren (dit houdt in dat de paragrafen 3 tot en met 6 in het oude artikel 45, in artikel 46 komen te staan). Dit maakt het mogelijk om de bestaande nummering in het wetsontwerp te behouden.

Peter BUYSROGGE (N-VA)
Dirk JANSSENS (Open Vld)
Veli YÜKSEL (CD&V)
Jean-Jacques FLAHAUX (MR)

recours permettant au ministre compétent de prendre une nouvelle décision, après annulation de la précédente décision par le Conseil d'État, offre une meilleure garantie au regard du respect des spécificités des divers modes de transport dans la mesure où le ministre connaît les spécificités de chaque mode de transport et il peut ainsi en tenir compte lorsqu'il rend sa (nouvelle) décision. Un arrêt du Conseil d'État qui se substituerait à la décision du ministre compétent, risquerait de prendre moins en considération les spécificités des divers modes de transport étant donné que le Conseil d'État a moins d'affinités avec les différents modes de transport et est, par conséquent, moins à même de connaître leurs spécificités. Le système PNR est en effet avant tout l'histoire d'une étroite collaboration qui se construit avec chaque secteur/acteur concerné.

En raison de la suppression de l'actuel article 46 du projet de loi pour les raisons susmentionnées, il y a lieu de consacrer l'article 45 aux sanctions susceptibles d'être infligées et le nouvel article 46 à la description de la procédure à charge des transporteurs et opérateurs de voyage (cela signifie que les paragraphes 3 à 6 inclus de l'ancien article 45 sont prévus à l'article 46). L'actuelle numérotation du projet de loi peut ainsi être maintenue.