



BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BEKNOPT VERSLAG

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

PLENUMVERGADERING

SÉANCE PLÉNIÈRE

Woensdag

Mercredi

21-12-2016

21-12-2016

Voormiddag

Matin

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

| Afkortingen bij de nummering van de publicaties : | | Abréviations dans la numérotation des publications : | |
|---|--|--|---|
| DOC 54 0000/000 | Parlementair stuk van de 54 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer | DOC 54 0000/000 | Document parlementaire de la 54 ^e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif |
| QRVA | Schriftelijke Vragen en Antwoorden | QRVA | Questions et Réponses écrites |
| CRIV | Voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft) | CRIV | Version provisoire du Compte Rendu Intégral (couverture verte) |
| CRABV | Beknopt Verslag (witte kaft) | CRABV | Compte Rendu Analytique (couverture blanche) |
| CRIV | Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaalde beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen) (witte kaft) | CRIV | Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral définitif et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes) (couverture blanche) |
| PLEN | Plenum | PLEN | Séance plénière |
| COM | Commissievergadering | COM | Réunion de commission |
| MOT | Moties tot besluit van interpellaties (op beigeleurig papier) | MOT | Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige) |

| | |
|--|--|
| <p>Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers</p> <p>Bestellingen :</p> <p>Natieplein 2 1008 Brussel Tel. : 02/ 549 81 60 Fax : 02/549 82 74 www.dekamer.be e-mail : publicaties@dekamer.be</p> | <p>Publications officielles éditées par la Chambre des représentants</p> <p>Commandes :</p> <p>Place de la Nation 2 1008 Bruxelles Tél. : 02/ 549 81 60 Fax : 02/549 82 74 www.lachambre.be e-mail : publications@lachambre.be</p> |
|--|--|

| INHOUD | | SOMMAIRE | |
|---|----|--|----|
| Berichten van verhindering | 1 | Excusés | 1 |
| ONTWERPEN EN VOORSTELLEN | 1 | PROJETS ET PROPOSITIONS | 1 |
| Wetsontwerp betreffende de verwerking van passagiersgegevens (2069/1-9) | 1 | Projet de loi relatif au traitement des données des passagers (2069/1-9) | 1 |
| <i>Algemene bespreking</i> | 1 | <i>Discussion générale</i> | 1 |
| <i>Sprekers: Stéphane Crusnière, Peter Buysrogge, Benoit Hellings, Jan Jambon, vice-eersteminister en minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken, belast met de Regie der Gebouwen, Jean-Jacques Flahaux, Marco Van Hees, Damien Thiéry, Wouter De Vriendt, Koen Metsu, David Geerts, Catherine Fonck, voorzitter van de cdH-fractie</i> | | <i>Orateurs: Stéphane Crusnière, Peter Buysrogge, Benoit Hellings, Jan Jambon, vice-premier ministre et ministre de la Sécurité et de l'Intérieur, chargé de la Régie des Bâtiments, Jean-Jacques Flahaux, Marco Van Hees, Damien Thiéry, Wouter De Vriendt, Koen Metsu, David Geerts, Catherine Fonck, présidente du groupe cdH</i> | |
| <i>Bespreking van de artikelen</i> | 21 | <i>Discussion des articles</i> | 21 |
| Wetsontwerp houdende overdracht van de scheepsregistratie en scheepshypotheekbewaring (2151/1-4) | 22 | Projet de loi portant transfert de l'enregistrement des navires et de la conservation des hypothèques maritimes (2151/1-4) | 22 |
| <i>Algemene bespreking</i> | 22 | <i>Discussion générale</i> | 22 |
| <i>Sprekers: Daphné Dumery, rapporteur</i> | | <i>Orateurs: Daphné Dumery, rapporteur</i> | |
| <i>Bespreking van de artikelen</i> | 22 | <i>Discussion des articles</i> | 22 |
| Wetsontwerp tot instelling van administratieve geldboetes van toepassing in geval van inbreuken op de scheepvaartwetten (2206/1-3) | 22 | Projet de loi instituant des amendes administratives applicables en cas d'infractions aux lois sur la navigation (2206/1-3) | 22 |
| <i>Algemene bespreking</i> | 22 | <i>Discussion générale</i> | 22 |
| <i>Sprekers: Daphné Dumery, rapporteur</i> | | <i>Orateurs: Daphné Dumery, rapporteur</i> | |
| <i>Bespreking van de artikelen</i> | 22 | <i>Discussion des articles</i> | 22 |
| Wetsontwerp tot vaststelling van het legercontingent voor het jaar 2017 (2189/1-3) | 23 | Projet de loi fixant le contingent de l'armée pour l'année 2017 (2189/1-3) | 23 |
| <i>Algemene bespreking</i> | 23 | <i>Discussion générale</i> | 23 |
| <i>Bespreking van de artikelen</i> | 23 | <i>Discussion des articles</i> | 23 |

PLENUMVERGADERING

van

WOENSDAG 21 DECEMBER 2016

Voormiddag

SÉANCE PLÉNIÈRE

du

MERCREDI 21 DÉCEMBRE 2016

Matin

De vergadering wordt geopend om 10.09 uur en voorgezeten door de heer Siegfried Bracke.

De **voorzitter**: Een reeks mededelingen en besluiten moeten ter kennis gebracht worden van de Kamer. Zij worden op de website van de Kamer en in de bijlage bij het integraal verslag van deze vergadering opgenomen.

Aanwezig bij de opening van de vergadering zijn de ministers van de federale regering: de heren Jan Jambon en Philippe De Backer.

Berichten van verhindering

Gezondheidsredenen: Maya Detiège, Vanessa Matz, Luk Van Biesen, Vincent Van Quickenborne

Federale regering

Steven Vandeput, minister van Defensie, belast met Ambtenarenzaken: met zending buitenslands

Ontwerpen en voorstellen

01 Wetsontwerp betreffende de verwerking van passagiersgegevens (2069/1-9)

Algemene bespreking

De **voorzitter**: De heer Flahaux, rapporteur, verwijst naar het schriftelijk verslag.

01.01 Stéphane Crusnière (PS): Het aanleggen van bestanden met miljoenen persoonsgegevens van reizigers zonder dat die daar hun toestemming voor hebben gegeven is een ernstige schending van de privacy. In tegenstelling tot wat deze regering doet uitschijnen is de privacy een specifiek rechtsbeginsel dat door het Europees Verdrag van de Rechten van de Mens gegarandeerd en door

La séance est ouverte à 10 h 09 par M. Siegfried Bracke, président.

Le **président**: Une série de communications et de décisions doivent être portées à la connaissance de la Chambre. Elles seront reprises sur le site web de la Chambre et insérées dans l'annexe du compte rendu intégral de cette séance.

Ministres du gouvernement fédéral présents lors de l'ouverture de la séance: MM. Jan Jambon et Philippe De Backer.

Excusés

Raisons de santé: Maya Detiège, Vanessa Matz, Luk Van Biesen, Vincent Van Quickenborne

Gouvernement fédéral

Steven Vandeput, ministre de la Défense, chargé de la Fonction publique: en mission à l'étranger

Projets et propositions

01 Projet de loi relatif au traitement des données des passagers (2069/1-9)

Discussion générale

Le **président**: Le rapporteur, M. Flahaux, renvoie au rapport écrit.

01.01 Stéphane Crusnière (PS): La création de fichiers contenant des millions de données personnelles des voyageurs sans leur consentement est une atteinte grave à la vie privée. Contrairement à ce que semble croire ce gouvernement, la vie privée est un principe juridique précis garanti par la Convention européenne des droits de l'homme et enrichi par une jurisprudence

een constante rechtspraak uitgebouwd is.

De bescherming van de persoonlijke levenssfeer primeert niet op het recht op veiligheid, maar er moeten strikte voorwaarden worden nageleefd. Iedere inbreuk op de persoonlijke levenssfeer moet wettelijk omkaderd en noodzakelijk zijn en er moet een specifieke en gerechtvaardigde doelstelling nagestreefd worden.

Uw wetsontwerp met betrekking tot de PNR-gegevens (passenger name record) voldoet niet aan die voorwaarden. De PNR-richtlijn geeft een duidelijke opsomming van de ernstige inbreuken waarbij het gebruik van persoonsgegevens wordt toegestaan, maar uw ontwerp gaat verder door het gebruik van persoonsgegevens ook toe te staan bij bepaalde handelingen die niet eens met lichte inbreuken overeenkomen. Dat is een gevaarlijke ontsparing aangezien de toepassing van de wet zo onvoorspelbaar wordt.

België is het enige Europese land dat het PNR zal uitbreiden tot het vervoer over de weg en over het water. De wegvervoerders en de Europese Commissie vinden deze maatregel onevenredig omdat hij niet helpt bij de bestrijding van terrorisme. Zelfs de minister aarzelt om uitvoeringsbesluiten voor bussen en treinen te nemen. Opname in gegevensbanken kan gemakkelijk worden vermeden door te reizen met valse papieren of Europa te doorkruisen met een huurwagen.

U hebt overleg met de sector steevast geweigerd. Actoren van de betrokken sector zijn bezorgd over de economische gevolgen van deze wetgeving en stellen zich vragen bij de uitvoerbaarheid ervan. We delen de mening van de Europese Commissie dat het absurd is dat België als enig land het PNR verplicht maakt voor het vervoer over de weg.

We stellen ons ook ernstige vragen bij de verenigbaarheid van deze maatregelen met het vrije verkeer in het Schengengebied. Ik ben blij dat de heer Yüksel dat uiteindelijk toch heeft ingezien, maar ik vraag me af waarom hij hoorzittingen heeft geweigerd.

We dienen een amendement in waarmee het PNR tot de luchtvaart wordt beperkt, en bieden de heer Yüksel zo de mogelijkheid om een en ander recht te zetten.

Dankzij privacy kunnen we vrij leven. De Staat kan dat recht slechts onder strikte voorwaarden inperken, maar de regering gaat daar vrolijk aan voorbij. We stemmen tegen dit wetsontwerp, dat niets meer te maken heeft met de richtlijn.

constante.

La protection de la vie privée ne prime pas sur le droit à la sécurité, mais des conditions strictes doivent être respectées: il faut que ce soit clairement encadré par une loi, nécessaire, et poursuivre un but légitime.

Votre projet de loi *passenger name record* (PNR) ne répond pas à ces conditions. La directive PNR liste clairement les infractions graves permettant l'utilisation des données personnelles mais votre projet va plus loin en autorisant leur usage pour certains actes qui ne correspondent même pas à des infractions mineures. Cette dérive est dangereuse car l'application de la loi devient imprévisible.

La Belgique est le seul pays européen à élargir le PNR au transport terrestre et maritime. Les transporteurs terrestres et la Commission européenne estiment ce projet disproportionné car il ne donnera aucun résultat pour lutter contre le terrorisme. Même le ministre hésite à prendre les arrêtés d'exécution pour les bus et trains. Pour ne pas apparaître dans les bases de données, il suffira de voyager avec de faux papiers ou de sillonner l'Europe avec une voiture de location.

Vous avez systématiquement refusé de consulter le secteur. Les professionnels s'inquiètent de l'impact économique de cette législation et s'interrogent sur sa faisabilité. Comme la Commission européenne, nous pensons qu'il est absurde que la Belgique impose seule le PNR aux transports terrestres.

On peut aussi douter sérieusement de la compatibilité de ces mesures avec la libre circulation dans l'espace Schengen. Je me réjouis de la prise de conscience tardive de M. Yüksel, mais je me demande pourquoi il a refusé les auditions.

Nous déposons un amendement qui limite le PNR au transport aérien, et offrons ainsi à M. Yüksel la possibilité de se rattraper.

La protection de la vie privée permet de vivre librement. Ce droit ne peut être limité par l'État que dans un cadre strict, que ce gouvernement dépasse allègrement. Nous voterons contre ce projet qui n'a plus rien à voir avec la directive.

01.02 Peter Buysrogge (N-VA): Volgens sommigen wordt in de commissie Terroristische Aanslagen vooral gepalaverd zonder veel gevolg, maar ik verzeker hen dat er de afgelopen maanden hard is gewerkt aan concrete voorstellen, en dat met gunstige wetgevende resultaten. Ook het wetontwerp dat we vandaag bespreken is op een vruchtbare manier behandeld in de commissie, ook al zijn er geen hoorzittingen geweest. Wij zijn het eerste land dat de EU-richtlijn over het bijhouden van passagiersgegevens omzet. De VS is er na 9/11 mee gestart, maar Europa heeft jarenlang onderhandeld. Onze regering had zelfs aangekondigd om zelf een regeling in te voeren als er op Europees vlak niets gebeurde. Maar na de aanslagen in Parijs en Brussel waren de Europese geesten dan toch eindelijk rijp.

De analyse van PNR-data is een belangrijke tool in de strijd tegen terrorisme en zware criminaliteit. De gegevens kunnen worden gebruikt om aanslagen en misdaden te voorkomen, om daders op te sporen en te vervolgen. De PNR-gegevens kunnen inzicht geven in de modi operandi van terroristen en criminelen.

Via een KB bij dit wetsontwerp zal een PIE worden opgericht, een passagiersinformatie-eenheid, die de databank zal beheren. Deze PIE zal in contact staan met de PIE's van de andere EU-lidstaten, Europol, Canada, de VS en Australië. Dat is noodzakelijk in de strijd tegen grensoverschrijdend terrorisme.

Er moet altijd een afweging worden gemaakt tussen verschillende belangen. In dit geval weegt het delen van informatie, waarvan de privacy overigens goed wordt beschermd, niet op tegen de voordelen voor onze strijd tegen terrorisme.

01.03 Benoit Hellings (Ecolo-Groen): Uw PNR-maatregelen impliceren dat er gegevens over miljoenen passagiers zullen worden ingezameld. Kan u mij zeggen in welke precieze gevallen die maatregelen nuttig zouden zijn geweest in de terrorismedossiers waarmee we geconfronteerd werden? Na onderzoek heb ik er geen gevonden.

01.02 Peter Buysrogge (N-VA): Je puis assurer ceux qui pensent que la commission Attentats terroristes se résume à des palabres qui ne sont guère suivies d'effets que les membres de cette commission ont fourni un travail acharné au cours des derniers mois pour élaborer des propositions concrètes qui ont donné des résultats positifs sur le plan législatif. La proposition de loi que nous examinons aujourd'hui a fait l'objet de débats fructueux en commission même si aucune audition n'a été organisée. Nous sommes le premier pays à transposer la directive de l'Union européenne sur la conservation des données des passagers. Si les États-Unis s'y sont attelés au lendemain du 11 septembre, l'Europe a quant à elle mené des négociations durant plusieurs années. Notre gouvernement avait même annoncé qu'il instaurerait son propre dispositif si rien n'était entrepris sur le plan européen. Toutefois, les mentalités ont enfin mûri en Europe après les attentats de Paris et de Bruxelles.

L'analyse des données PNR représente un outil majeur dans la lutte contre le terrorisme et la grande criminalité. Ces informations peuvent être exploitées pour prévenir des attentats et des crimes et pour rechercher et poursuivre leurs auteurs. Les données PNR peuvent également fournir des indications sur le mode opératoire des terroristes et des criminels.

Une unité d'information des passagers (UIP), chargée de gérer la banque de données sera mise en place par un arrêté royal annexé au présent projet de loi. Cette UIP entretiendra des contacts avec celles des autres États membres de l'UE, avec Europol, le Canada, les États-Unis et l'Australie. Cet outil est indispensable dans le cadre de la lutte contre le terrorisme transfrontalier.

Il faut toujours trouver un juste équilibre entre différents intérêts. En l'occurrence, les avantages des données PNR pour le combat que nous menons contre le terrorisme sont prépondérants par rapport à l'inconvénient lié au partage de ces données dont le caractère personnel est d'ailleurs bien protégé du point de vue du respect de la vie privée.

01.03 Benoit Hellings (Ecolo-Groen): Vos mesures PNR impliquent que l'on va collecter les informations de millions de passagers. Pouvez-vous me dire dans quel cas précis ces mesures auraient été utiles dans les affaires de terrorisme auxquelles nous avons été confrontés? Après examen, je n'ai pas trouvé.

01.04 Peter Buysrogge (N-VA): De voordelen van die PNR-gegevens mogen zeker niet onderschat worden. Ze kunnen ervoor zorgen dat iemand nog voor het vertrek van een vliegtuig gehaald kan worden.

01.05 Minister Jan Jambon (Nederlands): De heer Hellings heeft dezelfde vraag gesteld in de commissie. Op Time Square in New York is dankzij PNR-gegevens een aanslag verijdeld. Dat heb ik in de commissie ook al geantwoord.

01.06 Benoit Hellings (Ecolo-Groen): Inderdaad, en dat was de enige keer! Toen ik u die vraag stelde, zei u me dat de Amerikaanse federale politie melding had gemaakt van een onderzoek naar een aanslag op Times Square dat dankzij het PNR kon worden uitgevoerd. U hebt de datum of de modaliteiten van de arrestatie niet nader toegelicht.

Er worden wetten inzake de gegevens van miljoenen passagiers in België opgesteld op grond van dat ene brokje informatie. Dat is een zwakke basis!

01.07 Peter Buysrogge (N-VA): We hebben een brief ontvangen waarin de toeristische sector zijn bekommernis uit. De gevoeligheden van de betrokken sectoren werden uitgebreid behandeld in de commissie. Het gaat hier om een kaderwet, waarbij het de bedoeling is om in overleg met hen de KB's verder te concretiseren. Niemand wil hen schaden.

Wanneer zal het overleg plaatsvinden en wanneer mogen we de KB's verwachten? Wanneer zullen het ontwerp en de KB's operationeel zijn?

De minister kan alleszins op onze steun rekenen.

01.08 Jean-Jacques Flahaux (MR): Het voorliggende wetsontwerp is het resultaat van tien jaar debatteren, met name op Europees niveau.

Als België het goedkeurt, zal ons land het voorbeeld van andere Europese landen volgen die de richtlijn van april 2016 hebben omgezet en zich zo bij het PNR-systeem hebben aangesloten.

De meerderheid wil de instrumenten waarover de veiligheids- en inlichtingendiensten beschikken versterken, zonder daarbij het subtiele evenwicht tussen veiligheid en vrijheid uit het oog te verliezen.

Dit ontwerp strekt ertoe relevante informatie in te zamelen, die met de bevoegde diensten te delen en

01.04 Peter Buysrogge (N-VA): Il ne faut certainement pas sous-estimer les avantages de ces données PNR, qui peuvent permettre d'intercepter un voyageur avant le départ de l'avion.

01.05 Jan Jambon, ministre (en néerlandais): M. Hellings a posé la même question en commission. Grâce aux données PNR, un attentat a pu être déjoué à Times Square, à New York. J'ai déjà fourni cette réponse en commission.

01.06 Benoit Hellings (Ecolo-Groen): En effet, et c'est la seule fois! Lorsque je vous ai posé cette question, vous m'avez dit que la police fédérale américaine avait fait état d'une enquête menée grâce au PNR sur un attentat à Times Square. Vous n'avez pas précisé la date ni les modalités de l'arrestation.

On légifère sur les données de millions de passagers en Belgique sur base de cette unique petite information. C'est léger!

01.07 Peter Buysrogge (N-VA): Nous avons reçu une lettre dans laquelle le secteur touristique exprime son inquiétude. Les sensibilités des secteurs concernés ont été largement traitées en commission. Il s'agit en l'occurrence d'une loi-cadre, dont l'objectif est de poursuivre la mise en œuvre concrète des arrêtés royaux en concertation avec les secteurs. En effet, personne ne veut leur porter préjudice.

Quand la concertation aura-t-elle lieu et pour quand les arrêtés royaux sont-ils prévus? Quand le projet et les arrêtés seront-ils opérationnels?

Le ministre peut en tout cas compter sur notre soutien.

01.08 Jean-Jacques Flahaux (MR): Ce projet de loi résulte de dix ans de débats, notamment au niveau européen.

En l'adoptant, la Belgique rejoindra d'autres pays européens qui, en transposant la directive d'avril 2016, ont adopté le PNR.

La majorité veut renforcer les outils à disposition des services de sécurité et de renseignement, tout en veillant au subtil équilibre entre sécurité et liberté.

Ce projet vise à récolter des informations pertinentes, à les partager avec les services

in die bepalingen solide waarborgen voor een correct gebruik in te bouwen. De inlichtingen- en veiligheidsdiensten zullen toegang hebben tot relevante informatie in de strijd tegen terrorisme, zware criminaliteit en illegale immigratie.

Op 20 november jongstleden heeft de Franse minister van Binnenlandse Zaken verklaard dat het PNR-systeem zeer nuttig had kunnen zijn om de plannen van Mehdi Nemmouche te dwarsbomen.

Het PNR is een belangrijk instrument, net als de ruim twintig andere maatregelen die tot nu toe werden goedgekeurd.

Het PNR zal van toepassing zijn op de vervoerders en de reisoperatoren in de luchtvaartsector, de internationale hogesnelheidstreinen, het internationale busvervoer en het maritiem transport, voor vervoer in, van en naar de Schengenzone.

Voor de gegevensbescherming zullen de proportionaliteitscriteria worden gehanteerd. Aan het hoofd van de passagiersinformatie-eenheid (PIE), die bevoegd is voor de verwerking van de passagiersgegevens, zal een onafhankelijke leidend ambtenaar staan. Een functionaris voor de gegevensbescherming zal verslag moeten uitbrengen aan de minister van Binnenlandse Zaken en een controletaak vervullen.

Met dit wetsontwerp krijgen de passagiers het recht op rechtstreekse toegang en rechtzetting. De Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer was tevreden over de waarborgen in het wetsontwerp.

België doet veel op het stuk van de garanties aan de passagiers: er zullen protocolakkoorden moeten worden gesloten met alle buitenlandse passagiersinformatie-eenheden (PIE's) die van die gegevens kunnen gebruikmaken. De Europese Commissie zal het systeem binnen de twee jaar na de omzetting van de richtlijn evalueren.

01.09 Marco Van Hees (PTB-GO!): Denkt u net als minister Jambon dat de uitbreiding van het PNR tot het treinverkeer een goede zaak zou zijn, of bent u, zoals minister Bellot, sceptisch over dat punt?

01.10 Jean-Jacques Flahaux (MR): De minister heeft ermee ingestemd om met de spoorwegvervoerders van de buurlanden te praten over de eventuele invoering van dit systeem, dat gelet op de kleine oppervlakte van ons land enkel efficiënt kan zijn via een grensoverschrijdende samenwerking.

compétents et à borner ces dispositifs de solides garanties. Les services de renseignement et de sécurité auront accès à des informations pertinentes dans la lutte contre le terrorisme, la criminalité grave et l'immigration illégale.

Le 20 novembre dernier, le ministre français de l'Intérieur déclarait que le PNR aurait été très utile pour contrecarrer les projets de Mehdi Nemmouche.

Le PNR est un outil important, comme la vingtaine d'autres mesures adoptées jusqu'ici.

Il s'appliquera aux transporteurs et aux opérateurs de voyage du secteur aérien, aux trains internationaux à grande vitesse, au transport international par autocar et au transport maritime, à l'intérieur de l'espace Schengen ou depuis et vers celui-ci.

La protection des données respectera les critères de proportionnalité. L'unité d'information des passagers habilitée à traiter les données PNR comportera un fonctionnaire dirigeant indépendant. Un délégué à la protection des données sera chargé de faire rapport au ministre de l'Intérieur et exercera une mission de contrôle.

Le projet consacre un droit d'accès direct et un droit de rectification pour les passagers. La commission Protection de la vie privée s'est félicitée des garanties prévues dans le projet.

La Belgique va loin sur les garanties offertes aux passagers: des protocoles d'accord devront être conclus avec chaque unité d'information des passagers (UIP) étrangère susceptible d'utiliser les données. La Commission européenne évaluera le système dans les deux ans suivant la transposition de la directive.

01.09 Marco Van Hees (PTB-GO!): Pensez-vous à l'instar du ministre Jambon que l'extension du PNR au rail soit une bonne chose ou êtes-vous sceptique sur ce point, comme le ministre Bellot?

01.10 Jean-Jacques Flahaux (MR): Le ministre a convenu de discuter avec les transporteurs ferroviaires des pays voisins de l'opportunité de mettre en place ce système que seule une coordination transfrontalière peut rendre efficace, vu la taille réduite de notre pays.

01.11 Benoit Hellings (Ecolo-Groen): Drie Europese commissarissen hebben in hun brief aan de minister van Binnenlandse Zaken laten weten dat volgens hen de uitbreiding van het PNR-systeem naar het vervoer over het land en over zee hoge kosten zal meebrengen en de dienstverlening in het gedrang zal brengen. Bovendien blijkt het systeem moeilijk toe te passen. De Europese ministers van Binnenlandse Zaken en van Vervoer denken na over de meest geschikte manier om de veiligheid in de treinen te garanderen.

Andere initiatieven strekken ertoe bepaalde personen in bepaalde stations te kunnen controleren in geval van verdenking of gevaar, en niet zozeer iedereen en overal, zoals in het kader van het PNR. Het systeem zal onwerkbaar zijn: de uitbreiding ervan tot het treinverkeer is een gevaarlijke verschrombessering die de economie schade zal berokkenen.

01.12 Jean-Jacques Flahaux (MR): In het kader van het overleg met de spoorwegoperatoren zullen de door u opgeworpen vragen behandeld worden. De minister zal verslag uitbrengen van die besprekingen vóór de goedkeuring van de uitvoeringsbesluiten. Zelfs als die vragen gegrond zijn, willen we het idee liever uitdiepen dan het systeem gelijk als niet haalbaar bestempelen.

Ik respecteer, maar betreur de houding van PS en Ecolo-Groen, die in de commissie tegen het ontwerp hebben gestemd uit ideologische en dogmatische overwegingen.

01.13 Stéphane Crusnière (PS): Indien u onze amendementen aanneemt waardoor het ontwerp conform de doelstellingen van de richtlijn beperkt blijft tot het luchtvervoer, zullen we het ontwerp steunen.

01.14 Jean-Jacques Flahaux (MR): De richtlijn verbiedt de uitbreiding van het PNR-systeem tot andere vervoermiddelen niet.

01.15 Minister Jan Jambon (*Frans*): Deze mogelijkheid werd zelfs opgenomen in de richtlijn. Volgens het advies van de Raad van State is het bovendien discriminerend om de PNR-regeling tot het luchtvervoer te beperken.

01.16 Benoit Hellings (Ecolo-Groen): De bespreking tussen het Europees Parlement, de Commissie en de Raad heeft vijf jaar geduurd omdat er geen meerderheid werd gevonden voor een ontwerp met betrekking tot een PNR voor het luchtverkeer. Door de aanslagen in Parijs is de

01.11 Benoit Hellings (Ecolo-Groen): Dans leur lettre au ministre de l'Intérieur, trois commissaires européens estiment que l'élargissement du PNR au transport terrestre et maritime représentera un coût élevé et une rupture de service. De plus, son application s'avère difficile. Les ministres européens de l'Intérieur et des Transports réfléchissent à la meilleure façon d'assurer la sécurité dans les trains.

D'autres initiatives visent à permettre un contrôle de certaines personnes dans certaines gares en cas de suspicion ou de danger, plutôt que tous et partout, comme le prévoit le PNR. Le système s'avérera inapplicable: son élargissement au train est une fausse bonne idée, dangereuse et antiéconomique.

01.12 Jean-Jacques Flahaux (MR): La concertation avec les opérateurs ferroviaires traitera des questions que vous avez soulevées. Le ministre fera rapport de ces discussions avant l'adoption des arrêtés d'exécution. Même si ces questions sont légitimes, nous préférons creuser l'idée plutôt que de considérer d'office que le système n'est pas viable.

Je respecte mais je déplore l'attitude du PS et d'Ecolo-Groen qui ont voté contre le projet en commission en raison d'une dynamique idéologique et dogmatique.

01.13 Stéphane Crusnière (PS): Si vous adoptez nos amendements rendant le projet conforme aux souhaits de la directive, en limitant le PNR au transport aérien, nous le soutiendrons.

01.14 Jean-Jacques Flahaux (MR): La directive n'interdit pas l'élargissement du PNR à d'autres modes de transport.

01.15 Jan Jambon, ministre (*en français*): Elle prévoit même la possibilité de le faire. En outre, selon l'avis du Conseil d'État, limiter le PNR au transport aérien est discriminatoire.

01.16 Benoit Hellings (Ecolo-Groen): La discussion entre le Parlement européen, la Commission et le Conseil a duré cinq ans, faute de majorité autour d'un projet PNR pour le transport aérien. Les choses ont changé avec les attentats de Paris et les socialistes européens ont changé

situatie veranderd en de Europese socialisten hebben hun mening bijgesteld, maar de groenen hebben zich van a tot z verzet tegen die maatregel, die contraproductief en nadelig zal zijn voor de individuele rechten. De richtlijn maakt het mogelijk om de maatregel uit te breiden maar drie eurocommissarissen achten ze moeilijk toepasbaar.

Voor het trein-, boot- en busverkeer creëert u blindelings databanken, zonder een raming van het aantal betrokken reizigers. Door die PNR's zonder overleg met uw Europese partners in te voeren, maakt u de situatie nog ingewikkelder.

01.17 Jean-Jacques Flahaux (MR): Ik roep de socialisten en de groenen op om voor dit project te stemmen of om zich te onthouden. Het is belangrijk dat we ons allemaal achter ontwerpen scharen die niets anders nastreven dan een verbetering van de preventiemiddelen en een evenwicht tussen veiligheid en vrijheden.

Als er een aanslag gebeurt, is iedereen er snel bij om zijn ontsteltenis te uiten, maar als er middelen worden aangereikt om aanslagen te vermijden, dan geven sommigen niet thuis.

01.18 Benoit Hellings (Ecolo-Groen): Dit wetsontwerp beoogt een willekeurige verzameling van gegevens van alle internationale reizigers op treinen, schepen, in vliegtuigen of bussen. Deze algemene database heeft dus betrekking op alle Belgen en inwoners van België. Dit in tegenstelling tot de databases van de politie of inlichtingendiensten die de gegevens van hooguit enkele duizenden personen bevatten.

We hebben hier te maken met een gewijzigd denkkader: waar we vroeger allen werden geacht onschuldig te zijn, zijn we nu allen potentieel schuldig.

Uiteraard is het bestrijden van terrorisme en grensoverschrijdende criminaliteit lovenswaardig, maar in de wet staat niet met welke databanken de verzamelde gegevens moeten worden gecorrigeerd.

Vroeger raadpleegden de diensten, wanneer ze een persoon van bepaalde feiten verdachten, verschillende databanken om het doen en laten van de verdachte na te gaan. Voortaan zullen de diensten worden gealarmeerd wanneer algoritmen bij het vergelijken van meerdere databanken iets op het spoor komen.

In de wet worden er geen beperkingen opgelegd inzake het aantal gecorrigeerde databanken of het specifieke karakter daarvan. De hits vervangen het

d'avis, mais les Verts se sont opposés de bout en bout à cette mesure, qui s'avèrera contre-productive et dommageable en termes de droits individuels. La directive permet l'extension de la mesure mais trois commissaires européens la jugent difficile à mettre en œuvre.

Pour le train, le bateau et le bus vous créez des bases de données à l'aveugle, sans une estimation du nombre de voyageurs concernés. Vous compliquez encore la situation en introduisant ces PNR sans consulter vos partenaires européens.

01.17 Jean-Jacques Flahaux (MR): J'appelle les socialistes et les écologistes à adopter ce projet ou à s'abstenir. Nous avons besoin de nous retrouver tous derrière des projets dont le seul objectif est de renforcer les outils de prévention en respectant l'équilibre entre sécurité et libertés.

Quand un attentat survient, le chœur des pleureuses est toujours là mais quand on se donne des moyens de les éviter, certains manquent à l'appel.

01.18 Benoit Hellings (Ecolo-Groen): Ce projet de loi vise la collecte indiscriminée de données de tous les passagers internationaux en train, avion, bus ou bateau. Cette base de données générales concerne donc tous les Belges et résidents en Belgique, au contraire des bases de données de la police ou des services de renseignement qui concernent tout au plus quelques milliers de personnes.

Nous assistons à un changement de paradigme: alors que jusqu'ici, nous étions tous présumés innocents, nous devenons tous potentiellement coupables.

Certes, l'objectif de lutter contre le terrorisme et la criminalité transfrontalière est louable. Mais la loi ne mentionne pas avec quelles bases de données les données récoltées seront corrélées.

Auparavant, quand les services soupçonnaient une personne, ils consultaient des bases de données pour recouper les faits et gestes du suspect. Désormais, les occurrences décelées par des algorithmes lors du recoupement de plusieurs bases de données alerteront les services.

La loi ne restreint ni le nombre ni la spécificité des bases de données corrélées. Les occurrences remplacent le travail de terrain des services. Or on

veldwerk van de diensten. We weten evenwel dat het algoritme zich kan vergissen, zoals we in de Verenigde Staten hebben gezien.

Het is niet eenvoudig om te achterhalen of het algoritme de basiscriteria van de rechtsstaat, zoals het niet discrimineren van personen op grond van ras, in acht neemt.

De PNR-gegevens zouden dus gebruikt kunnen worden om te strijden tegen de illegale immigratie of de sigarettensmokkel die toch geen ernstige misdrijven zijn. Het valt niet te rechtvaardigen dat de privacy van miljoenen personen terzijde wordt geschoven om dat soort feiten te bestrijden.

Om een zo indringende maatregel in te voeren moet de evenredigheid ervan bewezen worden. Het Parlement, de Commissie en de Europese Raad hebben gedurende vijf jaar erover gedebatteerd zonder de efficiëntie of de noodzaak ervan te kunnen aantonen.

U heeft noch de efficiëntie noch de noodzaak van de maatregel aangetoond, wat betekent dat er ons nog interessante debatten voor het Europees Hof van Justitie en het Grondwettelijk Hof te wachten staan.

01.19 Jean-Jacques Flahaux (MR): U heeft dezelfde argumenten tegen de plaatsing van bewakingscamera's gebruikt, in weerwil van de voorzorgsmaatregelen die er voor de bescherming van de privacy genomen werden.

01.20 Benoit Hellings (Ecolo-Groen): Wanneer hebben de Britse of Amerikaanse PNR's geholpen een aanslag te voorkomen? Men kan voor één verijdelde aanslag op Times Square de privacy van 11 miljoen burgers niet zomaar opzijzetten.

01.21 Minister Jan Jambon (Frans): Dat moet u maar eens aan de slachtoffers uitleggen! (*Protest bij de socialisten*)

01.22 Benoit Hellings (Ecolo-Groen): Als die wetgeving tegemoetkomt aan de vraag en de ondervindingen van onze politie, die adequaat op die dramatische aanslagen moest reageren en ze moest onderzoeken, hadden we graag van de politie zelf willen horen hoe het PNR zou hebben kunnen helpen om ze te verijdelen. Dat was niet mogelijk, en toen ik u vroeg hoe die dramatische gebeurtenissen dankzij die maatregelen hadden kunnen worden voorkomen, moest u mij het antwoord schuldig blijven.

sait que l'algorithme peut se tromper, on l'a vu aux États-Unis.

Il n'est pas aisé de savoir si l'algorithme respecte les critères fondamentaux de l'État de droit, comme la non-discrimination raciale.

Le PNR pourrait donc être utilisé pour lutter contre l'immigration illégale ou le trafic de cigarettes, qui ne sont pourtant pas des crimes graves. Il est injustifiable de mettre la vie privée de plusieurs millions de personnes entre parenthèses pour lutter contre ce genre de faits.

Pour mettre en place une mesure aussi intrusive, il faut en démontrer la proportionnalité. Le Parlement, la Commission et le Conseil européens ont tenu ce débat pendant cinq ans sans parvenir à en prouver ni l'efficacité ni la nécessité.

Vous n'avez démontré ni l'efficacité ni la nécessité de la mesure, ce qui augure de débats intéressants devant la Cour de Justice européenne ou la Cour constitutionnelle.

01.19 Jean-Jacques Flahaux (MR): Vous opposiez les mêmes arguments à l'installation de caméras de surveillance, en dépit des précautions prises pour le respect de la vie privée.

01.20 Benoit Hellings (Ecolo-Groen): Quand les PNR britanniques ou américains ont-ils permis d'éviter un attentat? On ne peut mettre entre parenthèses la vie privée de onze millions de citoyens au nom d'un seul attentat déjoué à Times Square.

01.21 Jan Jambon, ministre (en français): Allez expliquer cela aux victimes! (*Protestations sur les bancs socialistes*)

01.22 Benoit Hellings (Ecolo-Groen): Si cette législation répond à la demande et au vécu de notre police qui a dû gérer ces dramatiques attentats et enquêter dessus, nous aurions aimé qu'elle nous explique en quoi le PNR aurait aidé à les déjouer. Ça n'a pas été possible et quand je vous ai interrogé pour savoir en quoi ces mesures auraient permis de déjouer ces drames, vous n'avez pu répondre.

01.23 Minister **Jan Jambon** (*Frans*): U hebt gezegd dat ik slechts één voorbeeld kon geven. Als er dankzij dat systeem ook maar één aanval kan worden voorkomen, vind ik dat zo een verantwoordelijke beslissing moet worden genomen.

01.24 **Benoit Hellings** (Ecolo-Groen): Men moet de terroristen bestrijden met efficiënte en noodzakelijke maatregelen, niet met slogans! (*Protest bij de meerderheid*)

U hebt niet kunnen uitleggen hoe het PNR had kunnen helpen om de recente dramatische gebeurtenissen te voorkomen.

Ik zal met u de lijst met de 39 terroristen overlopen die sinds maart 2012 in Frankrijk en België – de netwerken houden verband met elkaar – bij aanslagen waren betrokken.

Mohammed Merah, die betrokken was bij de moorden in Toulouse en Montauban, verplaatste zich op een scooter. Hij was bekend bij de politiediensten.

De verdachte van de eerste aanslag in België, op het Joods Museum, Mehdi Nemmouche, was bekend bij de Franse politiediensten. Hij verplaatste zich met de wagen. Indien Frankrijk en België informatie hadden uitgewisseld, had men hem kunnen tegenhouden.

De drie terroristen van de aanslag op de redactie van *Charlie Hebdo*, Chérif Kouachi, Saïd Kouachi en Amedy Coulibaly, maakten geen gebruik van het openbaar vervoer.

Bij de vrijdelde aanlag in Verviers maakten Marouan El Bali, Sofiane Amghar en Khalid Ben Larbi gebruik van huurwagens.

Geen enkel openbaarvervoermiddel werd gebruikt voor de vrijdelde aanslag in Villejuif, voor de aanslag in februari 2015 in Nice of voor de onthoofding in Saint-Quentin.

De vrijdelde aanslag in de Thalys verantwoordt het uitbreiden van die regeling tot het spoorvervoer. Ayoub El Khazzani is met andere vervoermiddelen dan een internationale trein, een vliegtuig of een boot naar België gekomen. Hij heeft echter de Thalys genomen en daarom moest België een PNR-systeem krijgen.

01.25 **Damien Thiéry** (MR): Deze mensen hebben inderdaad geen openbaarvervoermiddel genomen om hun aanslagen te plegen. Maar ze hadden die

01.23 **Jan Jambon**, ministre (*en français*): Vous avez dit que je ne pouvais donner qu'un exemple. Si cela peut éviter une seule attaque, cette décision responsable mérite d'être prise.

01.24 **Benoit Hellings** (Ecolo-Groen): On répond aux terroristes par des mesures efficaces et nécessaires. Pas avec des slogans! (*Protestations sur les bancs de la majorité*)

Vous n'avez pas pu expliquer pourquoi bénéficier du PNR aurait été utile pour prévenir les drames que nous avons connus.

J'ai cité les 39 terroristes qui, depuis mars 2012, en France et en Belgique – les filières sont liées – ont été impliqués dans des attentats.

Dans la tuerie de Toulouse et Montauban, Mohammed Merah s'est déplacé en scooter. Il était connu des services de police.

Au premier attentat en Belgique, au Musée juif, Mehdi Nemmouche était déjà fiché. Il a commis son attentat en venant en voiture. Le partage de l'information entre la France et la Belgique aurait permis de l'arrêter.

Les trois terroristes de *Charlie Hebdo*: Chérif Kouachi, Saïd Kouachi et Amedy Coulibaly, n'ont pas utilisé de transports en commun.

À l'attentat déjoué de Verviers, Marouan El Bali, Sofiane Amghar et Khalid Ben Larbi ont utilisé des véhicules loués.

Aucun transport en commun n'a été utilisé à l'attentat déjoué de Villejuif, ni à l'attentat de Nice à en février 2015, ni pour la décapitation de Saint-Quentin.

C'est l'attentat manqué du Thalys qui justifie l'élargissement aux trains de ce projet de loi. Ayoub El Khazzani s'est rendu en Belgique par d'autres moyens que le train international, l'avion ou le bateau. Mais il a pris le Thalys et, en conséquence, il fallait que la Belgique se dote d'un PNR.

01.25 **Damien Thiéry** (MR): En effet, ces personnes n'ont pas pris les transports en commun pour commettre leurs attentats. Mais ils auraient pu

op een bepaald moment van hun leven kunnen gebruiken, voordat ze criminelen werden. Ze hadden toen geseind kunnen worden. We hebben geen aanslag nodig om een PNR-systeem in het leven te roepen!

Moeten we wachten tot er een aanslag worden gepleegd voordat het PNR kan worden ingevoerd? Als zich op de Thalys in Brussel een explosie voordoet, zult u ons verwijten dat we niets hebben gedaan om dat te voorkomen... (*Applaus bij de meerderheid*)

01.26 Benoit Hellings (Ecolo-Groen): De uitbreiding van het PNR tot het treinverkeer ligt in het verlengde van de vrijdelde aanslag op de Thalys. Als iemand verdacht wordt, is het normaal dat onze inlichtingendiensten alles in het werk stellen en ook een beroep doen op maatregelen die de privacy schenden, om na te trekken wat hij doet, wie hij ontmoet en waar hij naartoe gaat. De aanslag in Verviers kon zo worden vrijdeld.

De politie moet ons evenwel uitleggen hoe het PNR een aanslag had kunnen voorkomen.

01.27 Damien Thiéry (MR): Volgens u zou men het principe van het PNR enkel moeten toepassen op geseinde personen die al een misdaad gepleegd hebben. Hoe kan men uitmaken dat iemand al dan niet op het punt staat een aanslag te plegen als hij niet geseind is?

01.28 Benoit Hellings (Ecolo-Groen): U wil dus uiteindelijk iedereen seinen! De tientallen miljoenen reizigers die de Thalys nemen zouden dus in het PNR terecht komen.

01.29 Damien Thiéry (MR): U legt me woorden in de mond!

01.30 Wouter De Vriendt (Ecolo-Groen): Ik begrijp de redenering van de meerderheid, maar hoe ver wil ze gaan? Als de logica wordt doorgetrokken, moet eigenlijk het DNA en de vingerafdruk van elke Belg in een databank worden opgenomen. Dit wetsontwerp is niet effectief en disproportioneel. We zouden de beschikbare middelen beter inzetten voor de versterking van onze politie-, veiligheids- en inlichtingendiensten. Wil de regering echt de surveillance op 11 miljoen Belgen maximaal uitbreiden?

01.31 Koen Metsu (N-VA): De heer Hellings toonde in de commissie Terroristische Aanslagen met kennis van zaken te spreken, maar hier ben ik

les prendre à un certain moment dans leur vie, avant de devenir des criminels. On aurait pu les tracer à ce moment-là. Il ne faut pas un attentat pour mettre le PNR en place!

Faut-il attendre que quelqu'un commette un attentat avant de mettre le PNR en place? Lorsqu'il y aura une explosion dans un Thalys à Bruxelles, vous allez nous reprocher de ne pas avoir mis en place les moyens pour l'éviter... (*Applaudissements sur les bancs de la majorité*)

01.26 Benoit Hellings (Ecolo-Groen): L'élargissement des PNR vers le train provient de l'attentat manqué du Thalys. Quand une personne est suspecte, il est normal que nos services de renseignement mettent tout en œuvre, y compris des moyens intrusifs dans la vie privée, pour vérifier ce que ces personnes font, qui elles rencontrent et où elles se déplacent. L'attentat de Verviers a pu être déjoué grâce à cela.

Mais il faut que la police nous explique comment ce PNR aurait permis de déjouer un attentat.

01.27 Damien Thiéry (MR): Selon vous, il ne faudrait appliquer le principe du PNR qu'aux personnes fichées et qui ont déjà commis un crime. Comment dire que quelqu'un va commettre ou non un attentat alors que son fichier est vierge?

01.28 Benoit Hellings (Ecolo-Groen): Donc vous voulez ficher tout le monde! Le PNR, ce sont des dizaines de millions de personnes qui prennent le Thalys.

01.29 Damien Thiéry (MR): Ce n'est pas ce que j'ai dit!

01.30 Wouter De Vriendt (Ecolo-Groen): Je comprends le raisonnement de la majorité, mais jusqu'où veut-elle aller? En poussant ce raisonnement jusqu'au bout, il faudrait en réalité que l'ADN et les empreintes digitales de chaque Belge soient conservés dans une base de données. Ce projet de loi n'est pas efficace et est disproportionné. Il serait préférable d'affecter les moyens disponibles au renforcement de nos services de police, de sécurité et de renseignement. Le gouvernement a-t-il réellement la volonté d'élargir au maximum la surveillance de 11 millions de Belges?

01.31 Koen Metsu (N-VA): Dans la commission Attentats terroristes, M. Hellings s'est exprimé en faisant montre d'une belle connaissance du dossier,

hem even kwijt. Volgens hem heiligt het doel de middelen niet. Hoeveel is een mensenleven dan waard? Hoeveel terreuraanslagen moeten worden vermeden alvorens we onze verantwoordelijkheid opnemen?

01.32 Benoit Hellings (Ecolo-Groen): Ayoub El Khazzani stond al vijf jaar geseind. Hij werd door de Europese, Spaanse en Franse inlichtingendiensten gevolgd. Als er meer bijzondere aandacht naar hem was gegaan dan had hij aangehouden kunnen worden voordat hij zijn misdaad beging. Het PNR-systeem zou geen verschil hebben uitgemaakt.

De minister laat zich tweemaal op de vingers tikken door de Europese Commissie omdat het PNR-systeem te veel zou kosten en zou ingaan tegen het principe van vrij verkeer van personen, zeker als men de mogelijkheid wegneemt om op het laatste moment de trein te nemen.

Bij het PNR-systeem worden de gegevens van alle passagiers 24 uur voor het vertrek zonder onderscheid verzameld, zoals dat gebeurt voor een vlucht. Men moet zijn identiteitsgegevens geven samen met de 18 andere gegevens die in de richtlijn staan.

De minister antwoordt dat we in samenwerking met de spoorwegsector, die zich zorgen maakt, de koninklijke besluiten zullen bespreken, om ervoor te zorgen dat het principe van vrij verkeer wordt gerespecteerd en dat men treintickets op het laatste moment kan blijven aankopen, en dat er dus een uitzondering op de regel komt.

Ayoub El Khazzani heeft zijn treinkaartje echter op het nippertje in het Zuidstation gekocht. Als het PNR-systeem tot de treinen was uitgebreid en er in een uitzondering voor de reizigers die hun ticket op het laatste ogenblik kopen voorzien was, dan had die regeling toch niet kunnen verhinderen dat Ayoub El Khazzani de Thalys had genomen.

Niet wij hadden al die elementen moeten opzoeken; de minister had dat moeten doen en had moeten aantonen dat het PNR-systeem nuttig was geweest om die man te kunnen aanhouden vóór hij zijn aanslag had kunnen plegen.

De minister zal de uitzondering op het PNR moeten aanvaarden omdat de Europese Commissie dat op grond van het beginsel van vrij verkeer zal eisen.

01.33 Koen Metsu (N-VA): Het betoog van de heer Hellings richt zich meer op het efficiëntievraagstuk dan op de disproportionaliteit.

mais là, j'ai quelque peine à le suivre. Selon lui, la fin ne justifie pas les moyens. Que vaut dans ce cas la vie d'un être humain? Combien d'attentats terroristes faudra-t-il encore déjouer avant que nous prenions nos responsabilités?

01.32 Benoit Hellings (Ecolo-Groen): Ayoub El Khazzani était fiché depuis cinq ans. Il faisait l'objet de surveillance de services de renseignement européens espagnols et français. S'il avait fait l'objet d'une attention plus particulière il aurait pu être interpellé avant son méfait. Le PNR n'aurait rien changé.

Le ministre se fait taper sur les doigts par la Commission européenne à deux reprises car cela pourrait coûter trop cher et que c'est contraire au principe de libre circulation, surtout si on supprime la possibilité de prendre un train en dernière minute.

Le PNR, c'est la collecte indiscriminée de données de tous les passagers 24 heures avant le départ, comme pour l'avion. Il faudra donner son identité et les dix-huit autres données renseignées par la directive.

Le ministre répond que nous allons discuter dans les arrêtés royaux, en collaboration avec le secteur ferroviaire qui est inquiet, pour respecter le principe de libre circulation et maintenir les tickets de dernière minute, donc faire une exception à la règle.

Or, Ayoub El Khazzani a acheté son ticket de train en dernière minute à la gare du Midi. Le PNR élargi au train, avec l'exception permettant un achat en dernière minute, n'aurait donc pas pu l'empêcher de monter dans le Thalys.

Ce n'est pas nous qui aurions dû faire la recherche, c'est le ministre qui aurait dû démontrer l'utilité du PNR pour arrêter cet homme avant qu'il ne commence son attaque.

Le ministre sera forcé d'accepter l'exception au PNR car la Commission européenne l'exigera en vertu de la liberté de circulation.

01.33 Koen Metsu (N-VA): L'argumentation développée par M. Hellings concerne plutôt l'aspect efficacité que celui du manque de proportionnalité.

Op dit wetsontwerp moeten uiteraard nog KB's volgen, maar de regering wil wel al een duidelijk signaal geven.

Het argument van disproportionaliteit begrijp ik niet. Hoeveel aanslagen moeten er dan vermeden worden alvorens de Ecolo-Groen-fractie wil nadenken over de PNR?

01.34 Benoit Hellings (Ecolo-Groen): Dat argument houdt bijzonder weinig steek. Er werden in Verviers aanslagen verijdeld zonder behulp van het PNR, dankzij efficiënte bestaande maatregelen, onze wetgeving die de persoonlijke levenssfeer eerbiedigt en het werk van onze politie- en inlichtingendiensten. Dat toont aan dat onze waarden gebruikt kunnen worden in de strijd tegen terrorisme. U hebt geen enkel bewijs dat het PNR een aanslag kan verijdelen!

01.35 David Geerts (sp.a): Ik heb de werkzaamheden in de commissie alleen gevolgd vanuit het oogpunt van privacy en mobiliteit, maar ik ga er helemaal niet mee akkoord dat de heer Metsu zegt dat tegenstanders van een maximalistische omzetting van de PNR-richtlijnen de waarde van een mensenleven afwegen. Alsof ze niet begaan zouden zijn met een mensenleven! Dat is de discussie niet. De vraag is of de slinger niet te ver is doorgeslagen. Ik begrijp de vrees voor bijkomende aanslagen, maar zal de bijkomende administratieve last alle aanslagen verhinderen? Het antwoord is jammer genoeg negatief. Bijgevolg betwijfel ik dat de maximalistische interpretatie bij de omzetting van de richtlijn efficiënt is.

01.36 Minister Jan Jambon (Frans): Mijnheer Hellings, ik probeer uw redenering te begrijpen, maar gelukkig zijn we na de gebeurtenissen in Verviers maatregelen blijven nemen, zoals de installatie van ANPR-camera's of de wetswijziging!

De roep om een PNR kwam er na 9/11. De terroristen gebruikten toen vliegtuigen. Kunnen we garanderen dat er hier of in de buurlanden nooit zo'n aanslag zal plaatsvinden? Neen.

We hebben nooit beweerd dat het PNR de enige maatregel is waarmee men terroristen kan stoppen: het is slechts een van vele die we zullen nemen. Ik hoop dat we nooit zullen hoeven te zeggen dat we een aanslag hadden kunnen verijdelen als we een PNR hadden gehad. U zou in dat geval een zware

Des arrêtés royaux devront évidemment compléter le présent projet de loi, mais le gouvernement entend déjà lancer un signal clair.

Je ne comprends pas l'argument concernant le caractère disproportionné. Combien d'attentats devons-nous encore déjouer avant que le groupe Ecolo-Groen ne soit disposé à engager la réflexion sur le PNR?

01.34 Benoit Hellings (Ecolo-Groen): C'est un argument particulièrement inopérant. Des attentats ont été déjoués à Verviers sans PNR, grâce à l'efficacité des mesures existantes, par la force de notre loi, qui respecte la vie privée, et par la force de nos services de police et de renseignement. C'est la preuve que nos valeurs fonctionnent pour lutter contre le terrorisme; vous, vous n'avez aucune preuve que ce PNR peut déjouer un attentat!

01.35 David Geerts (sp.a): Je n'ai suivi les travaux en commission que du point de vue de la vie privée et de la mobilité, mais je ne suis absolument pas d'accord avec M. Metsu lorsqu'il affirme que les opposants à une transposition maximale des directives PNR ne reconnaissent pas la primauté de la vie humaine. Comme s'ils ne s'intéressaient pas à la vie humaine! Tel n'est pas l'objet de la discussion. La question consiste à savoir si l'on n'a pas accordé un poids excessif à la lutte antiterroriste par rapport à la préservation de notre vie privée. Je comprends la crainte d'assister à de nouveaux attentats, mais cette charge administrative supplémentaire évitera-t-elle tous les attentats? La réponse est hélas négative. En conséquence, je doute qu'une transposition maximaliste de la directive soit efficace.

01.36 Jan Jambon, ministre (en français): Monsieur Hellings, j'essaie de comprendre votre raisonnement mais heureusement qu'après les événements de Verviers, nous avons continué à prendre des mesures comme l'installation de caméras ANPR ou la modification de la loi!

La demande pour un PNR est apparue à la suite du 11 septembre. Les terroristes s'étaient servis d'avions. Pouvez-vous garantir que nous ne connaissons jamais une telle attaque ici ou dans les pays voisins? Non.

Nous n'avons jamais prétendu que le PNR était la seule mesure permettant d'arrêter les terroristes: ce n'en est qu'une parmi beaucoup d'autres que nous allons prendre. J'espère que nous ne devons jamais nous dire: "Si l'on avait eu un PNR, on aurait pu éviter un attentat". Vous porteriez une lourde

verantwoordelijkheid dragen!

01.37 Stéphane Crusnière (PS): Met de uitbreiding van het PNR tot de zeevaart en het trein- en wegverkeer zullen er veel meer gegevens worden verzameld. Het zal enorm veel werk kosten om die data te behandelen: dreigt men de diensten niet te overstelpen met informatie?

Hoorzittingen hadden het mogelijk gemaakt om na te gaan wat de meest aangewezen maatregel is. We hadden graag het standpunt van de politiediensten gekend.

Drie eurocommissarissen hebben u een brief geschreven waarin ze wijzen op het gevaar van die tekst en het gebrek aan coördinatie op Europees niveau.

U zegt dat de richtlijn wordt nageleefd. Daarin wordt er nochtans geen uitbreiding geëist maar louter mogelijk gemaakt.

01.38 Minister Jan Jambon (Frans): Ik heb de drie eurocommissarissen geantwoord. Tijdens een vergadering op 5 december hebben hun vertegenwoordigers vervolgens uitgelegd dat hun kritiek betrekking had op een oude versie van het wetsontwerp. De nieuwe tekst heeft hen overtuigd, ook wat de artikelen 45 en 47 aangaat.

01.39 Benoit Hellings (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, u stelt ons een wetsontwerp voor. Het is aan u om het nut en de doeltreffendheid ervan aan te tonen. Dat heeft u echter niet gedaan! Ik ben het die hier een overzicht geeft van alle terroristische dossiers in Frankrijk en België – aangezien er banden zijn tussen de netwerken – en die u bewijst dat het PNR niet efficiënt zou zijn geweest.

Hoe zou het PNR Ayoub El Khazzani hebben kunnen beletten op de valreep een treinkaartje te kopen?

Dat is nu net de reden voor de uitbreiding van het PNR tot het treinverkeer! Dat is de reden waarom u de algemene gegevensverzameling uitbreidt tot de passagiers op internationale treinen! Mijn kritiek heeft betrekking op de doelmatigheid, niet op de principes.

Ik vervolg mijn macabere opsomming. Alle personen die hebben meegewerkt aan de aanslagen in Parijs op 13 november 2015 woonden in België of Frankrijk, behalve twee van hen die een vals Syrisch paspoort hadden. Ze reisden allemaal binnen Europa met huurauto's, met andere woorden vervoermiddelen die niet door de wet worden

responsabilité!

01.37 Stéphane Crusnière (PS): L'extension du PNR aux transports maritimes, ferroviaires et routiers va multiplier le nombre de données récoltées. Leur traitement requerra un travail immense: ne risque-t-on pas de noyer nos services?

Des auditions auraient permis d'identifier la bonne mesure à prendre. Nous aurions aimé connaître la position des services de police.

Trois commissaires européens vous ont écrit en attirant l'attention sur le danger de ce texte et l'absence de coordination au niveau européen.

Vous dites que la directive est respectée. Elle n'exige pourtant pas l'extension, elle en laisse l'opportunité.

01.38 Jan Jambon, ministre (en français): J'ai répondu aux trois commissaires. Ensuite, lors d'une réunion le 5 décembre, leurs représentants ont expliqué que leurs critiques portaient sur une ancienne version du projet de loi. Le nouveau texte les a convaincus, y compris quant aux articles 45 et 47.

01.39 Benoit Hellings (Ecolo-Groen): Monsieur le Ministre, vous nous présentez un projet de loi. Il vous appartient d'en démontrer l'utilité et l'efficacité. Vous ne l'avez pas fait! C'est moi qui passe en revue tous les cas terroristes en France et en Belgique – les filières étant liées – et qui vous démontre que le PNR n'aurait pas été efficace.

En quoi le PNR aurait-il empêché Ayoub El Khazzani d'acheter en dernière minute un billet de train?

C'est pourtant ce qui justifie qu'on élargisse le PNR au train! C'est la raison pour laquelle vous étendez aux passagers de trains transfrontaliers la collecte indistincte de données! Ma critique porte sur l'efficacité, pas sur les principes.

Je poursuis la liste macabre. Toutes les personnes intervenant dans les attentats de Paris du 13 novembre étaient résidentes en Belgique ou en France, sauf deux qui détenaient un faux passeport syrien. Toutes voyageaient en Europe avec des voitures louées, des moyens de transport qui ne sont pas visés par la loi. Les attentats de Paris

beoogd. De aanslagen in Parijs hadden niet verijdeld kunnen worden met behulp van een Belgisch of een Frans PNR.

Dat is nog duidelijker voor de aanslagen in Brussel, waarvan de daders in België verbleven en geen vervoermiddelen gebruikt hebben om hun misdaden te plegen. Bovendien zijn de meesten niet naar Syrië gereisd.

Voor de verijdelde aanslag van Reda Kriket op 24 maart in Frankrijk, de aanval met een hakmes op het commissariaat aan la Goutte d'Or op 7 januari 2016, de mislukte aanslag in Carcassonne op 13 juni 2016, de aanslag in Nice met een vrachtwagen en de aanval op politieagenten in Schaarbeek in 2016 hebben de daders geen gebruik gemaakt van een van de vervoermiddelen die in het PNR-ontwerp bedoeld worden.

01.40 Damien Thiéry (MR): Kan u bewijzen dat ze geen boot, trein of vliegtuig genomen hebben? Ze hebben geen van die vervoermiddelen gebruikt om een aanslag te plegen maar ze hebben ze eerder gebruikt. Uw redenering houdt geen steek.

01.41 Benoit Hellings (Ecolo-Groen): Men heeft het hier over het kruisen van de PNR-gegevens met andere databanken met persoonsgegevens, met name die van de inlichtingendiensten. De geciteerde terroristen zijn niet met die vervoermiddelen naar het land gereisd waar ze een aanslag gepleegd hebben. Met het nationale PNR had men ze dus niet kunnen stoppen vooraleer ze tot de daad overgingen. Dat was nochtans de verantwoording van het ontwerp.

01.42 Peter Buysrogge (N-VA): Ik wens de verslagdiensten veel geluk met het noteren van alle namen uit het betoog van de heer Hellings...

Noch de meerderheidspartijen, noch de minister hebben ooit gezegd dat door dit wetsontwerp ineens alle terroristische misdrijven definitief van de baan zijn. Dit is slechts een van de maatregelen in de strijd tegen het terrorisme. Zij zullen zeker hun nut bewijzen. Stop met die populistische toon. *(Applaus)*

01.43 Koen Metsu (N-VA): Een veiligheidsbeleid voert men integraal. De opgesomde lijst van terroristen bewijst slechts dat er nog heel veel werk aan de winkel is. De logica dat we niet proactief zouden mogen ingrijpen omdat er nog niets ernstigs via de openbare transportmodi is gebeurd, ontgaat mij volledig. Moeten we dus op een zwaar incident wachten om dan achteraf snel een wettekst te

n'auraient pas pu être déjoués par un PNR belge ou français.

C'est encore plus clair pour les attentats de Bruxelles, dont les auteurs résidaient en Belgique et n'ont pas utilisé de moyen de transport pour commettre leurs crime.

Pour l'attentat déjoué le 24 mars en France de Reda Kriket, l'attaque au hachoir à la Goutte d'Or le 7 janvier 2016, l'attaque avortée à Carcassonne le 13 juin 2016, l'attentat de Nice avec un camion, ou encore l'attaque de policiers à Schaarbeek en 2016, tous les auteurs n'ont pas utilisé de moyen de transport visé par le projet PNR.

01.40 Damien Thiéry (MR): Pouvez-vous prouver qu'ils n'ont pris ni bateau, ni train, ni avion? Ils n'ont pas pris ces transports pour commettre leur attentat mais ils les ont employés auparavant. Votre raisonnement ne tient pas.

01.41 Benoit Hellings (Ecolo-Groen): On parle ici de croiser le PNR avec d'autres bases de données personnelles, notamment des services de renseignement. Les terroristes cités ne se sont pas rendus dans le pays où ils ont commis l'attentat via ces moyens de transport. Donc, le PNR national n'aurait pas permis de les arrêter avant qu'ils ne passent à l'acte. C'est pourtant la justification du projet.

01.42 Peter Buysrogge (N-VA): Je souhaite beaucoup de chance aux services du compte rendu pour noter tous les noms de l'exposé de M. Hellings...

Ni les partis de la majorité, ni le ministre n'ont jamais dit que ce projet de loi évacuerait du jour au lendemain et pour toujours les actes terroristes. Ce n'est jamais qu'une des mesures dans le combat contre le terrorisme. Ces mesures prouveront certainement leur utilité. Cessez d'adopter ce ton populiste. *(Applaudissements)*

01.43 Koen Metsu (N-VA): Une politique de sécurité se doit d'être menée intégralement. L'énumération des terroristes de la liste ne démontre qu'une seule chose: c'est qu'il y a encore beaucoup de pain sur la planche. La logique selon laquelle nous ne pourrions pas intervenir de façon proactive parce que rien de grave ne s'est encore produit dans les transports en commun m'échappe

maken? (*Applaus bij de meerderheid*)

01.44 Benoit Hellings (Ecolo-Groen): Volgens het wetsontwerp is terrorismebestrijding de doelstelling van deze willekeurige gegevensverzameling. Mijnheer Metsu, ik heb in het begin de verantwoording bij artikel 6 aangehaald, waarin wordt gezegd dat het Thalys-incident heeft aangetoond dat de verplaatsingen van bepaalde individuen in kaart moeten worden gebracht. Deze maatregel is evenredig noch nuttig, want dit wetsontwerp schiet zijn doel voorbij, met name de bestrijding van terrorisme en zware grensoverschrijdende criminaliteit.

Ik heb geen antwoord gekregen op de vraag hoe het Belgische PNR kan helpen een terroristische aanslag te verijdelen, terwijl men met de bestaande methoden heeft kunnen voorkomen dat de terroristen van Verviers een aanslag pleegden.

Van de 39 terroristen op mijn lijst hebben er 18 de hidjra gedaan, wat betekent dat ze naar een door terreurgroepen gecontroleerde zone zijn gereisd. Negen zijn per vliegtuig teruggekeerd, vier met een ander vervoermiddel en voor vijf is het transportmiddel onbekend. U gebruikt het traject van die 39 terroristen om de willekeurige en grootschalige gegevensinzameling te rechtvaardigen. Ik heb echter net aangetoond dat die privacyschendende en dure wetgeving geenszins pertinent is.

De heer Flahaux vindt ons dogmatisch! Volgens mij is dit ontwerp dogmatisch, omdat het gebaseerd is op de mythe dat men om het terrorisme te bestrijden zoveel mogelijk gegevens over zoveel mogelijk burgers moet inzamelen.

Bij vorige terreurzaken is echter gebleken dat het efficiënter is om pragmatisch te werk te gaan. Men moet over relevante gegevens van een beperkt aantal personen beschikken. Dit instrument zal enkel bijkomende gegevens leveren die vaak niet relevant zijn, terwijl onze inlichtingendiensten nu al niet alle gegevens verwerken waarover ze beschikken. We zullen tegen dit wetsontwerp stemmen!

01.45 Catherine Fonck (cdH): We moeten onze wettelijke middelen versterken, zowel op Europees als op internationaal vlak, om het terrorisme het hoofd te bieden. Het PNR is een onmisbaar instrument. Sinds 2013 zijn er negen Europese ministers van Binnenlandse Zaken en Justitie

complètement. Devons-nous donc attendre un incident grave avant de rédiger ensuite dans l'urgence un texte de loi? (*Applaudissements sur les bancs de la majorité*)

01.44 Benoit Hellings (Ecolo-Groen): Selon le projet de loi, l'objectif de cette collecte indiscriminée de données est de lutter contre le terrorisme. Monsieur Metsu, j'ai commencé par reprendre la justification de l'article 6 qui affirme que l'incident du Thalys a démontré la nécessité de tracer les déplacements de certains individus. La proportionnalité et l'utilité de cette mesure sont inexistantes car ce projet n'est pas efficace pour le but qu'il s'est assigné: la lutte contre le terrorisme et la criminalité grave transfrontalière.

Je n'ai reçu aucune réponse sur la façon dont le PNR belge permettrait de déjouer un attentat terroriste alors que les méthodes existantes ont permis d'éviter l'action des terroristes de Verviers.

Parmi ces 39 terroristes, 18 ont fait l'*hijra*, c'est-à-dire qu'ils se sont rendus dans une zone contrôlée par des groupes terroristes, neuf sont revenus en avion, quatre par un autre moyen de transport et cinq ont employé un moyen de transport inconnu. Vous utilisez le parcours de ces 39 terroristes pour justifier la collecte indiscriminée et massive de données. Or, je viens de démontrer que cette législation intrusive et coûteuse n'est nullement pertinente.

M. Flahaux nous juge dogmatiques! Selon moi, c'est ce projet qui est dogmatique car il se base sur un mythe: pour lutter contre le terrorisme, il faudrait capter un maximum de données sur un maximum de citoyens.

Or, c'est le pragmatisme qui a montré son efficacité dans les affaires terroristes précédentes: il faut posséder l'information pertinente sur un nombre limité de personnes. Cet outil va simplement fournir des données supplémentaires et parfois non-pertinentes alors que nos services de renseignement ne traitent déjà pas toute l'information qu'ils possèdent. Nous voterons contre ce projet de loi!

01.45 Catherine Fonck (cdH): Nous devons renforcer nos dispositifs légaux, européens et nationaux, face au terrorisme. Le PNR est un outil indispensable. Dès 2013, neuf ministres européens de l'Intérieur et de la Justice ont voulu accélérer l'application de ce dispositif pour tracer les

geweest die het PNR versneld hebben willen toepassen om personen op te sporen die uit Syrië kwamen of ernaar terugkeerden.

Europees coördinator voor terrorismebestrijding Gilles de Kerchove pleit voor de invoering van dat PNR, dat op Europees niveau lang pas op de plaats heeft gemaakt voordat er in april 2016 een richtlijn werd uitgevaardigd.

Terroristen die uit Syrië of van elders terugkeren, zouden hun sporen kunnen uitwissen door via andere landen te reizen. Zo heeft Mehdi Nemmouche een omweg gemaakt langs Azië. En een Franse werkloze zonder gerechtelijk verleden is in 2012 naar Molenbeek gekomen om politieagenten aan te vallen, omdat hij had gezien dat vrouwen met een allesbedekkende sluier in België werden beboet.

Die beide voorbeelden tonen aan hoezeer het PNR de terroristische risico's niet allemaal zal kunnen ondervangen. In een aantal gevallen zal het echter wel kunnen helpen.

01.46 Benoit Hellings (Ecolo-Groen): Op de fiche van Mehdi Nemmouche staat vermeld dat hij in Syrië, Turkije, Maleisië, Algerije, Libanon, Bangkok en Singapore verbleef en dat hij in Frankfurt spoorloos verdween. Hij stond echter geseind in het Schengen Information System (SIS). Nemmouche had in Frankfurt, net als Abdeslam in Frankrijk, aangehouden kunnen worden tijdens een politiecontrole als de politie zijn identiteit had gecheckt in het SIS.

De Franse werkloze naar wie u verwijst, stond niet in de databanken vermeld, omdat hij geen antecedenten had. Aangezien het PNR het kruispunt is van gegevensbanken, zou het geen hit opgeleverd hebben die tot de aanhouding van deze persoon zou hebben geleid. Met de middelen waarover we nu beschikken (zoals het SIS of de maatregelen die genomen worden op grond van door mensen aangebrachte informatie over een op handen zijnde aanslag) zouden we tijdelijk iedereen die met een bepaald vervoermiddel reist kunnen controleren als er een aanwijzing is waaruit men kan afleiden dat een bepaalde persoon een gevaar vormt.

Deze werkwijze heeft haar efficiëntie bewezen. Het is een snelle methode en vereist geen wetswijzigingen.

01.47 Catherine Fonck (cdH): Ook het PNR kan worden omzeild, maar als u een efficiënter systeem kent, laat het me dan weten! Maar het is een

personnes se rendant ou revenant de Syrie.

Gilles de Kerchove, coordinateur européen de la lutte contre le terrorisme, plaide pour ce PNR qui a longtemps patiné au niveau européen avant que la directive d'avril 2016 n'émerge.

Les terroristes de retour de Syrie ou d'ailleurs parviendraient à brouiller les pistes en transitant par d'autres pays. Mehdi Nemmouche a ainsi fait des détours par l'Asie. Un chômeur français sans passé judiciaire est venu à Molenbeek, en 2012, pour agresser des policiers parce qu'il avait vu qu'en Belgique, il y avait des amendes contre le voile intégral.

Ces deux exemples montrent combien le PNR ne répondra pas à tous les risques terroristes mais il peut aider dans un certain nombre de cas.

01.46 Benoit Hellings (Ecolo-Groen): La fiche de Nemmouche fait état de séjours en Syrie, en Turquie, en Malaisie, en Algérie, au Liban, à Bangkok, à Singapour et il disparaît à Francfort. Or, il figurait dans la base *Schengen Information System* (SIS). Un peu comme Abdeslam, Nemmouche aurait pu être arrêté lors du contrôle policier à Francfort si la police avait confronté son identité au SIS.

Le chômeur français que vous évoquez était inconnu des bases de données puisque sans antécédents. Le PNR étant la corrélation entre bases de données n'aurait donc pas permis d'arrêter cette personne. Nos moyens existants (tel le SIS ou les mesures prises sur base d'informations humaines sur l'imminence d'un attentat) nous permettraient temporairement de contrôler tout le monde sur tel moyen de transport, si un indice nous permet de déterminer qu'une personne représente un danger.

Cette façon de fonctionner a démontré son efficacité. Elle est rapide et ne demande pas de modification législative.

01.47 Catherine Fonck (cdH): Le PNR n'est pas imparable. Si vous connaissez un système plus performant, dites-le! Mais nier que ces terroristes

vergissing te ontkennen dat geradicaliseerde terroristen hun sporen uitwissen zodat ze in de massa kunnen opgaan.

Het PNR helpt in de strijd tegen terreur maar is niet onfeilbaar. De Europese ministers van Justitie en Binnenlandse Zaken hebben nooit iets anders beweerd, maar Gilles de Kerchove pleit voor het PNR. Ik volg u niet, meneer Hellings, als u zegt dat hij onzin vertelt! (*Applaus bij de meerderheid*)

We mogen het echter niet blindelings gebruiken. Er is een evenwicht nodig tussen het respect voor de persoonlijke levenssfeer en de versterkte strijd tegen terrorisme. We steunen dus een zinnig PNR.

Het is absurd om een PNR te overwegen waarbij potentiële terroristen andere niet-beoogde vervoersmiddelen kunnen gebruiken om onder de radar te blijven.

01.48 Benoit Hellings (Ecolo-Groen): Ik heb net aangetoond dat alle daders van de aanslagen van Brussel, Verviers en Parijs zich verplaatsten in huurwagens, waarop het PNR geen betrekking heeft.

01.49 Catherine Fonck (cdH): Sommige daders komen uiteraard met de wagen!

De autosnelweg wordt regelmatig ter hoogte van de Franse grens afgezet. Dit is nu niet aan de orde, maar ik wou het toch even zeggen. De eerlijke weggebruiker wordt gehinderd, terwijl de terroristen sluiptwegen nemen en zo door de mazen van het net glippen.

01.50 Benoit Hellings (Ecolo-Groen): U zegt dat, indien we het PNR niet zouden uitbreiden tot internationale treinen, bussen en boten, een terrorist zich eerder met deze vervoersmiddelen zou verplaatsen dan met het vliegtuig. Het PNR heeft echter geen betrekking op individuele voertuigen, dat zou uiteraard niet doeltreffend zijn, en het is nu net dit vervoersmiddel dat terroristen gebruiken, zoals is gebleken bij de aanslagen van Parijs en Brussel.

01.51 Catherine Fonck (cdH): Als ze een rookgordijn willen leggen, dan zullen ze niet met een individueel voertuig uit Syrië of uit andere landen terugkomen.

Als u een efficiënt systeem voorstelt waardoor ook individuele voertuigen of huurauto's kunnen worden gecontroleerd, dan moet zo'n regeling zeker worden

radicalisés brouillent les pistes pour se fondre dans la foule est une profonde erreur.

Le PNR renforce la lutte contre le terrorisme sans être pour autant infaillible. Les ministres de la Justice et de l'Intérieur à l'échelle européenne ne l'ont jamais dit non plus, mais Gilles de Kerchove plaide en sa faveur du PNR. Je ne peux vous suivre, Monsieur Hellings, si vous dites qu'il raconte n'importe quoi! (*Applaudissements sur les bancs de la majorité*)

On ne peut toutefois l'utiliser aveuglément. Il faut un équilibre entre respect de la vie privée et renfort de la lutte contre le terrorisme. Nous soutenons donc un PNR qui a du sens.

Il est absurde d'imaginer un PNR où des terroristes potentiels pourraient utiliser d'autres transports non surveillés pour passer inaperçus.

01.48 Benoit Hellings (Ecolo-Groen): Je viens de vous démontrer que la filière des attentats de Bruxelles, Verviers et Paris avaient, tous, loué des véhicules non concernés par le PNR.

01.49 Catherine Fonck (cdH): Certains viennent évidemment en voiture!

Régulièrement, on bloque l'autoroute à la frontière française. Ce n'est pas le sujet du jour, mais je me permets de vous le dire. Les usagers honnêtes y sont freinés alors que les terroristes passent par des chemins de traverse pour passer à travers les mailles du filet.

01.50 Benoit Hellings (Ecolo-Groen): Vous dites que si on n'étendait pas le PNR aux trains, aux bus et aux bateaux internationaux, un terroriste ne prendrait pas l'avion mais se tournerait vers ces autres moyens de transport. Or, le PNR ne concerne pas, pour d'évidentes raisons d'efficacité, les véhicules individuels que les terroristes vont employer, comme l'ont démontré les attentats de Paris et de Bruxelles.

01.51 Catherine Fonck (cdH): Mais ils ne vont pas revenir de Syrie ou ailleurs en véhicule individuel, s'ils veulent brouiller les pistes.

Si vous proposez un système performant qui permettrait de contrôler les véhicules individuels ou de location, il faudra l'étudier.

bekeken.

Beschikken we vandaag over een perfect systeem voor terreurbestrijding? Neen! Berlijn, Zürich, Egypte, Istanbul en andere getroffen plekken zijn daar het bewijs van.

We wensen over een PNR-systeem te beschikken dat niet tot het luchtverkeer beperkt blijft. Het gaat over een kaderwet.

Ik heb wel begrip voor sommige bedenkingen. Na de brief van de drie Eurocommissarissen hebben we vorige week amendementen ingediend om de tekst weer naar de Raad van State te verzenden. De adviezen van de Raad van State zijn geruststellend.

Het zou interessant zijn om meer informatie te krijgen over het standpunt van de Eurocommissarissen die u ontmoet hebt. Misschien stellen ze hun houding bij en mogelijk zetten ze dat ook op papier.

Er moeten nog heel wat problemen worden opgelost. Hoe zal die maatregel praktisch worden toegepast? Hoe zit het bijvoorbeeld met vermeende terroristen die onderweg of last minute van een bepaald vervoermiddel gebruikmaken?

Hoe zal de coördinatie op het Europese niveau verlopen? Om ervoor te zorgen dat het verruimde PNR doeltreffend is, moeten eerst de andere Europese landen worden overtuigd. De evaluatie van het systeem, die na drie jaar zal worden uitgevoerd, zou moeten uitwijzen of de maatregel effectief bijdraagt tot de terreurbestrijding, of de inbreuken op de privacy in verhouding staan tot de doelstellingen en of de API-gegevens (*Advanced Passenger Information*) wel degelijk aan de Schengengrenzen worden gecontroleerd, en niet in het land zelf. We zullen dat in het oog houden, maar zullen het wetsontwerp steunen.

01.52 Marco Van Hees (PTB-GO!): Dit wetsontwerp is niet doeltreffend om terrorisme aan te pakken en het is in strijd met de grondrechten van de burgers. Het zal leiden tot een blinde inzameling van data.

Een efficiënt gebruik van de databanken die al in Europa bestaan voor de controle op de passagiers zou kunnen volstaan om mogelijke terroristen te identificeren. Volgens Dennis Broeders, professor aan de Erasmus Universiteit Rotterdam, klagen de inlichtingendiensten dat ze niet te weinig maar te veel gegevens krijgen en dat ze niet over de gepaste middelen beschikken voor het analyseren

A-t-on aujourd'hui un système parfait de lutte contre le terrorisme? Non! La preuve en est Berlin, Zurich, l'Égypte, Istanbul et ailleurs.

On souhaite un PNR qui n'est pas limité aux avions. Cette loi, c'est une loi-cadre.

Premièrement, je peux entendre certaines réticences. Suite au courrier des trois commissaires européens, nous avons, la semaine dernière, déposé des amendements pour renvoi au Conseil d'État dont les avis rassurent.

Il serait intéressant qu'on dispose d'éléments complémentaires quant à la position des commissaires européens que vous avez rencontrés. Ils réajusteront peut-être leur point de vue, qui pourrait aussi être mis par écrit.

Il reste une série de questions à régler. D'abord, quelle va être l'applicabilité et l'opérationnalité de ces mesures? Par exemple, qu'en est-il si des présumés terroristes prennent un transport en cours de route ou en dernière minute?

Ensuite, quelle sera la coordination au niveau européen? Pour que l'extension du PNR soit efficace, il faut convaincre les autres pays européens. Enfin, l'évaluation du dispositif, prévue après trois ans, devrait dire si la mesure contribue efficacement à la lutte contre le terrorisme, si les atteintes au respect de la vie privée sont proportionnelles aux objectifs, si le contrôle des données API (*Advanced Passenger Information*) se fait bien aux frontières de l'espace Schengen et non à l'intérieur du pays. Nous y serons attentifs, tout en soutenant le projet de loi.

01.52 Marco Van Hees (PTB-GO!): Ce projet de loi est inefficace dans la lutte contre le terrorisme et contraire aux droits fondamentaux des citoyens. C'est une collecte aveugle de données.

À l'heure actuelle, il existe en Europe des banques de données pour le contrôle des passagers qui suffiraient à identifier les terroristes potentiels si elles étaient utilisées efficacement. Selon Dennis Broeders, professeur à l'Université Erasmus de Rotterdam, les services de renseignement se plaignent de recevoir trop plutôt que trop peu de données et n'ont pas les moyens de les analyser.

ervan.

De kosten voor het PNR zijn torenhoog. Ze worden voor de Staat geschat op 13 miljoen euro op drie jaar. In Zweden en Denemarken heeft een vergelijkbare maatregel de reistijd met de trein met 10 tot 60 minuten verlengd, het aantal reizigers met 16% doen dalen en 300 miljoen euro gekost aan controles.

Het is omdat die maatregel ondoeltreffend, duur en moeilijk toepasbaar is dat eurocommissarissen het wetsontwerp hebben bekritiseerd. Ook de minister van Mobiliteit heeft zijn ongerustheid geuit, en die van de spoorwegoperatoren vertolkt.

Volgens Giovanni Buttarelli, de Europese Toezichthouder voor gegevensbescherming, is het PNR een icoon van de terrorismebestrijding geworden maar heeft het systeem – los van zijn symbolische waarde – niet veel nut. Hij wijst op de torenhoge kosten en de erg lange uitvoeringstermijnen, die onverenigbaar zijn met de urgentie van de dreiging.

Die maatregel is ook gevaarlijk voor de rechten van de bevolking daar elke reiziger op een lijst kan terecht komen. Te vrezen valt bovendien dat die gegevens zouden worden gebruikt om de verplaatsingen van politieke tegenstanders of vakbondsleden die niets met terrorisme te maken hebben, in het oog te houden.

01.53 Minister **Jan Jambon** (*Nederlands*): Dit wetsontwerp is niet het enige, maar wel een van de elementen in de strijd tegen het terrorisme. Ook op Europees en internationaal niveau wordt het als essentieel beschouwd. Terecht heeft mevrouw Fonck verwezen naar de competentie van de heer Gilles de Kerckhove, die herhaaldelijk heeft gewezen op de noodzaak van het systeem dat we nu invoeren. Zijn adviezen volg ik graag op.

(*Frans*) In zijn brief van juli 2016 heeft de directeur-generaal van het DG Mobility and Transport (DG Move) zich bezorgd getoond over de gevolgen van de omzetting van de EU-richtlijn in Belgisch recht, met name voor het internationaal vervoer per bus en hogesnelheidstrein.

Op 28 oktober hebben we ook een brief van drie commissarissen, mevrouw Bulc, de heer Avramopoulos en de heer King, ontvangen. In mijn antwoord bevestig ik mijn voornemen om deel te nemen aan een debat over de gevolgen van de maatregelen die in de toekomstige PNR-wet zijn opgenomen en tracht ik hun ongerustheid met de

Les coûts du PNR sont énormes. Pour l'État, ils sont estimés à 13 millions d'euros pour trois ans. En Suède et au Danemark, une mesure similaire a ralenti le parcours en train de 10 à 60 minutes, diminué de 16 % le nombre de passagers et coûté 300 millions d'euros en contrôles.

C'est parce que cette mesure est inefficace, coûteuse et difficile à mettre en oeuvre que des commissaires européens ont critiqué le projet de loi. Le ministre de la Mobilité a exprimé lui aussi des inquiétudes et a transmis celles des opérateurs de transport ferroviaire.

Selon Giovanni Buttarelli, contrôleur européen pour la protection des données, le PNR est devenu une icône de la lutte contre le terrorisme mais au-delà de sa valeur symbolique, le système n'est pas très utile. Il souligne les coûts énormes et les délais de mise en oeuvre très longs, incompatibles avec l'urgence de la menace.

Cette mesure est aussi dangereuse pour les droits de la population, chaque voyageur pouvant se retrouver fiché. On peut craindre aussi que ces données ne soient utilisées pour surveiller les déplacements d'opposants politiques ou de syndicalistes qui n'ont rien à voir avec le terrorisme.

01.53 **Jan Jambon**, ministre (*en néerlandais*): Le présent projet de loi n'est pas le seul mais il est une des composantes de la lutte antiterroriste. Il est également considéré comme un élément essentiel aux échelons européen et international. Mme Fonck a évoqué à juste titre la compétence de M. Gilles de Kerckhove qui a souligné plusieurs fois combien le système que nous instaurons aujourd'hui est nécessaire. Je suis très attentif aux avis qu'il émet.

(*En français*) Dans son courrier de juillet 2016, le directeur général de la DG Mobility & Transport (DG Move) a exprimé son inquiétude quant aux effets de la transposition de la directive UE dans le droit belge et plus spécifiquement pour le transport international en bus et trains à grande vitesse.

Le 28 octobre, nous avons aussi reçu un courrier émanant de trois commissaires, Mme Bulc, M. Avramopoulos et M. King. Dans ma réponse, j'affirme mon intention de participer à un débat sur les effets des mesures incluses dans la future loi PNR et je tente d'apaiser leurs inquiétudes par les réflexions suivantes.

volgende overwegingen weg te nemen.

Ten eerste wordt er in het voorontwerp geen identiteitscontrole opgelegd, maar enkel een conformiteitscheck tussen de identiteit van de passagier en de naam op het reisdocument. In de studie over de veiligheidsmaatregelen die er in de spoorwegsector moeten worden genomen wordt het PNR-systeem niet uitgesloten. Vervolgens is de Belgische PNR-wet een kaderwet die bij koninklijke besluiten zal worden uitgevoerd. Daartoe zal er met alle betrokken partijen (de betrokken sectoren, landen en Europa) overlegd en samengewerkt worden. In de koninklijke besluiten zal er rekening gehouden worden met de specifieke kenmerken van elke sector en zal er naar een evenwicht gezocht worden tussen de commerciële belangen en de veiligheid. Ten slotte neemt België deel aan het overleg met de Europese Commissie en de informele PNR-werkgroep en voert ons land gesprekken met onze buurlanden over de toepassing van de richtlijn op andere sectoren.

Op 5 december werd er, naar aanleiding van mijn antwoord, een vergadering belegd met de DG HOME (Migratie en Binnenlandse Zaken) en de DG MOVE (Mobiliteit en Transport). De DG HOME was tevreden over de omzetting van de richtlijn, maar wees op een probleem met artikel 7, waarin er een identiteitscontrole wordt opgelegd. Dat probleem werd opgelost door te onderstrepen dat er in het voorontwerp een conformiteitscheck wordt opgelegd, niet een identiteitscontrole. Het probleem betreffende de in artikel 45 opgenomen sancties werd opgelost door te vermelden dat het maximumbedragen betreft en door de de intrekking van de vergunning van de vervoerders als sanctie te schrappen. Dankzij die vergadering konden de misverstanden over die twee artikelen uit de wereld geholpen worden.

We werken niet alleen: op 13 december heeft België deelgenomen aan de vergadering met de buurlanden over de hogesnelheidstreinen en het maritiem transport. Er werd beslist om een gezamenlijke aanpak te ontwikkelen voor die vervoersmodi.

De geplande vergadering met de heer Julian King werd uitgesteld tot in januari 2017.

Mijnheer Crusnière, België is niet het enige land dat de inzameling van PNR-gegevens tot andere vervoersmodi wil uitbreiden. Het zou geen enkele zin hebben om dat als enige land te doen, en dat zou bovendien ook inefficiënt zijn.

(Nederlands) Wij beginnen met het KB over de

Premièrement, l'avant-projet n'exige pas de contrôle d'identité mais seulement une vérification de la conformité entre l'identité du passager et le nom indiqué sur le document de voyage. L'étude sur les mesures de sécurité à prendre dans le secteur ferroviaire n'exclut pas le système PNR. Ensuite, la loi belge PNR est une loi-cadre qui sera exécutée par des arrêtés royaux. À cet effet, il y aura collaboration et discussion avec toutes les parties: les secteurs et les pays concernés ainsi que l'Europe. Les arrêtés royaux tiendront compte des particularités de chaque secteur et chercheront un équilibre entre leurs intérêts commerciaux et la sécurité. Enfin, la Belgique participe à des consultations avec la Commission européenne et le groupe de travail PNR informel et elle débat avec les pays voisins de l'application de la directive à d'autres secteurs.

Le 5 décembre, suite à ma réponse, une réunion a eu lieu avec la DG Home (Migration et Affaires intérieures) et la DG Move (Mobilité et Transport). La DG Home a applaudi le travail de transposition de la directive mais elle a indiqué un problème avec l'article 7 imposant un contrôle d'identité. Il a été résolu en soulignant que l'avant-projet impose un contrôle de conformité, pas d'identité. Le problème concernant les sanctions prévues à l'article 45 a été résolu par la mention qu'il s'agit de montants maximaux et par l'abandon du retrait de l'autorisation des transporteurs. Cette réunion a permis de lever les malentendus sur ces deux articles.

On ne travaille pas de manière isolée: la Belgique a participé à la réunion du 13 décembre avec les pays voisins au sujet des trains à grande vitesse et du transport maritime. Il y a été décidé d'adopter une approche commune envers ces modes de transport.

La réunion prévue avec le commissaire Julian King a été reportée à janvier 2017.

Monsieur Crusnière, la Belgique n'est pas la seule à vouloir étendre le PNR à d'autres modes de transport. Agir seul en la matière n'aurait aucun sens et serait inefficace.

(En néerlandais) L'arrêté royal relatif au secteur

luchtvaartsector, dat al zo goed als klaar is. Na de implementatie daarvan, gaan we met de volgende sectoren praten. Op Europees niveau worden landen gegroepeerd voor overleg met de sectoren. We moeten een evenwicht zoeken tussen commerciële haalbaarheid enerzijds en veiligheid anderzijds. Lukt dat niet, dan wordt het misschien niet doorgevoerd.

(Frans) Mijnheer Hellings, wij mogen ideologisch dan al helemaal niet op dezelfde golflengte zitten, toch wil ik u bedanken voor het verrijken van het debat. Mevrouw Fonck, u dank ik voor uw moed om dit voorstel vanuit de oppositie te steunen.

01.54 **Benoit Hellings** (Ecolo-Groen): U hebt niet op mijn vragen geantwoord. Wanneer had de aanslag op Times Square moeten gebeuren?

Bent u van plan om de aankoop op het laatste moment van vervoertickets toe te staan, zodat het principe van vrij verkeer van personen kan worden gerespecteerd? Dat neutraliseert het PNR, zoals de verijdelde aanslag op de Thalys bewijst.

01.55 Minister **Jan Jambon** *(Frans)*: Het overleg over het treinvervoer is nog maar net van start gegaan. Ik zal u op de hoogte brengen van de resultaten. U analyseert zaken uit het verleden maar ik kijk naar de mogelijkheden om aanslagen in de toekomst te vermijden.

01.56 **Benoit Hellings** (Ecolo-Groen): U aarzelt zelf niet om dit argument te gebruiken en om uitvoering van de PNR-richtlijn voor vliegtuigen te verantwoorden door te refereren aan de aanslagen van 11 september 2001, en de uitbreiding ervan naar treinen te rechtvaardigen door te verwijzen naar andere aanslagen uit het verleden. Er bestaan al regels die het mogelijk maken om aanslagen te vermijden en om deze criminelen tegen te houden, zoals de zaak-Verviers aantoont.

De **voorzitter**: De algemene bespreking is gesloten.

Bespreking van de artikelen

Wij vatten de bespreking van de artikelen aan. De door de commissie aangenomen tekst geldt als basis voor de bespreking. (Rgt 85, 4) (2069/7)

Het wetsontwerp telt 55 artikelen.

Ingediende amendementen:

Art. 4
• 9 - *Crusnière* (2069/8)

aérien, quasiment finalisé sera le premier de la liste. Après sa mise en œuvre, nous négocierons avec les autres secteurs. À l'échelon européen, des États sont regroupés pour organiser la concertation avec les secteurs. Il faut trouver un équilibre entre la faisabilité commerciale d'une part et la sécurité d'autre part. Si la concertation échoue, le projet ne sera peut-être pas concrétisé.

(En français) Monsieur Hellings, une barrière idéologique nous sépare, mais je vous remercie d'avoir enrichi le débat. Madame Fonck, merci pour votre courage de soutenir ce projet depuis l'opposition.

01.54 **Benoit Hellings** (Ecolo-Groen): Vous n'avez pas répondu à mes questions. Quand l'attentat de Times Square aurait-il dû se produire?

Pour respecter le principe de libre circulation des personnes, prévoyez-vous d'autoriser l'achat de billets de dernière minute? Ce type de billets neutralise le PNR, comme le prouve l'attentat manqué du Thalys.

01.55 **Jan Jambon**, ministre *(en français)*: La concertation sur le transport ferroviaire vient à peine de commencer. Je vous informerai de ses résultats. Vous analysez les cas du passé, je regarde les possibilités d'éviter des attentats à l'avenir.

01.56 **Benoit Hellings** (Ecolo-Groen): Vous-même n'hésitez pas à recourir à cet argument et à justifier la mise en œuvre de la directive PNR pour les avions par les attentats du 11 septembre 2001 et son extension au train par d'autres attentats du passé. Nous disposons déjà des règles permettant de prévenir les attentats et de contrer ces criminels, comme l'affaire de Verviers le démontre.

Le **président**: La discussion générale est close.

Discussion des articles

Nous passons à la discussion des articles. Le texte adopté par la commission sert de base à la discussion. (Rgt 85, 4) (2069/7)

Le projet de loi compte 55 articles.

Amendements déposés:

Art. 4
• 9 - *Crusnière* (2069/8)

- 12 - *Crusnière* (2069/11)
- Art. 7
- 11 - *Crusnière* (2069/11)
- Art. 29
- 10 - *Dallemagne cs* (2069/9)

De bespreking van de artikelen is gesloten. De stemming over de aangehouden amendementen en artikelen en over het geheel zal later plaatsvinden.

02 Wetsontwerp houdende overdracht van de scheepsregistratie en scheepshypotheekbewaring (2151/1-4)

Algemene bespreking

02.01 Daphné Dumery, rapporteur: Ik verwijs naar het schriftelijk verslag.

De **voorzitter**: De algemene bespreking is gesloten.

Bespreking van de artikelen

Wij vatten de bespreking van de artikelen aan. De door de commissie aangenomen tekst geldt als basis voor de bespreking. (Rgt 85, 4) (2151/4)

Het opschrift in het Nederlands werd door de commissie gewijzigd in "wetsontwerp houdende overdracht van de scheepsregistratie en scheepshypotheekbewaring".

Het wetsontwerp telt 27 artikelen.

Er werden geen amendementen ingediend.

De artikelen 1 tot 27 worden artikel per artikel aangenomen.

De bespreking van de artikelen is gesloten. De stemming over het geheel zal later plaatsvinden.

03 Wetsontwerp tot instelling van administratieve geldboetes van toepassing in geval van inbreuken op de scheepvaartwetten (2206/1-3)

Algemene bespreking

03.01 Daphné Dumery, rapporteur: Ik verwijs naar het schriftelijk verslag.

De **voorzitter**: De algemene bespreking is gesloten.

Bespreking van de artikelen

- 12 - *Crusnière* (2069/11)
- Art. 7
- 11 - *Crusnière* (2069/11)
- Art. 29
- 10 - *Dallemagne cs* (2069/9)

La discussion des articles est close. Le vote sur les amendements et les articles réservés ainsi que sur l'ensemble aura lieu ultérieurement.

02 Projet de loi portant transfert de l'enregistrement des navires et de la conservation des hypothèques maritimes (2151/1-4)

Discussion générale

02.01 Daphné Dumery, rapporteur: Je renvoie au rapport écrit.

Le **président**: La discussion générale est close.

Discussion des articles

Nous passons à la discussion des articles. Le texte adopté par la commission sert de base à la discussion. (Rgt 85, 4) (2151/4)

L'intitulé en néerlandais a été modifié par la commission en "wetsontwerp houdende overdracht van de scheepsregistratie en scheepshypotheekbewaring".

Le projet de loi compte 27 articles.

Aucun amendement n'a été déposé.

Les articles 1 à 27 sont adoptés article par article.

La discussion des articles est close. Le vote sur l'ensemble aura lieu ultérieurement.

03 Projet de loi instituant des amendes administratives applicables en cas d'infractions aux lois sur la navigation (2206/1-3)

Discussion générale

03.01 Daphné Dumery, rapporteur: Je renvoie au rapport écrit.

Le **président**: La discussion générale est close.

Discussion des articles

Wij vatten de bespreking van de artikelen aan. De door de commissie aangenomen tekst geldt als basis voor de bespreking. (Rgt 85, 4) (2206/3)

Het wetsontwerp telt 34 artikelen.

Er werden geen amendementen ingediend.

De artikelen 1 tot 34 worden artikel per artikel aangenomen.

De bespreking van de artikelen is gesloten. De stemming over het geheel zal later plaatsvinden.

04 Wetsontwerp tot vaststelling van het legercontingent voor het jaar 2017 (2189/1-3)

Algemene bespreking

De **voorzitter**: De heren Hellings en Dallemagne, rapporteurs, verwijzen naar het schriftelijk verslag.

De algemene bespreking is gesloten.

Bespreking van de artikelen

Wij vatten de bespreking van de artikelen aan. De door de commissie aangenomen tekst geldt als basis voor de bespreking. (Rgt 85, 4) (2189/3)

Het wetsontwerp telt 3 artikelen.

Er werden geen amendementen ingediend.

De artikelen 1 tot 3 worden artikel per artikel aangenomen.

De bespreking van de artikelen is gesloten. De stemming over het geheel zal later plaatsvinden.

De vergadering wordt gesloten om 12.26 uur. Volgende vergadering woensdag 21 december om 14.15 uur.

Nous passons à la discussion des articles. Le texte adopté par la commission sert de base à la discussion. (Rgt 85, 4) (2206/3)

Le projet de loi compte 34 articles.

Aucun amendement n'a été déposé.

Les articles 1 à 34 sont adoptés article par article.

La discussion des articles est close. Le vote sur l'ensemble aura lieu ultérieurement.

04 Projet de loi fixant le contingent de l'armée pour l'année 2017 (2189/1-3)

Discussion générale

Le **président**: MM. Hellings et Dallemagne renvoient à leur rapport écrit.

La discussion générale est close.

Discussion des articles

Nous passons à la discussion des articles. Le texte adopté par la commission sert de base à la discussion. (Rgt 85, 4) (2189/3)

Le projet de loi compte 3 articles.

Aucun amendement n'a été déposé.

Les articles 1 à 3 sont adoptés article par article.

La discussion des articles est close. Le vote sur l'ensemble aura lieu ultérieurement.

La séance est levée à 12 h 26. Prochaine séance le mercredi 21 décembre à 14 h 15.