

SERVICE PUBLIC FEDERAL INTERIEUR

[C - 2019/10833]

3 FEVRIER 2019. — Arrêté royal relatif à l'exécution de la loi du 25 décembre 2016 relative au traitement des données des passagers, reprenant les obligations pour les transporteurs par bus

RAPPORT AU ROI

Sire,

Le projet d'arrêté que nous avons l'honneur de soumettre à la signature de Votre Majesté est adopté conformément aux articles 3, § 2, 7, § 3 et 54 de la loi du 25 décembre 2016 relative au traitement des données des passagers.

Le présent arrêté royal a pour but, en exécution de la loi du 25 décembre 2016, de détailler les obligations applicables aux transporteurs par bus. En préparation de cet arrêté ont eu lieu plusieurs consultations avec l'association professionnelle belge du secteur des bus (FBAA) ainsi qu'avec plusieurs transporteurs par bus séparément.

Plusieurs définitions des termes apparaissant dans le présent arrêté royal ont été reprises dans le premier chapitre. En ce qui concerne la définition des documents d'identité, on remarque que sont visés les documents d'identité qui sont acceptés dans les différents pays et qui sont émis par les autorités de ces pays.

Le deuxième chapitre précise les obligations imposées aux transporteurs par bus. Il est ainsi précisé quelles sont les données qui doivent être transmises, dans la mesure où les transporteurs par bus en disposent.

Ce chapitre précise d'autre part les moments durant lesquels les données des passagers, dont les transporteurs par bus disposent à ces moments, sont transférées vers l'UIP via la méthode push. Cela n'empêche en aucune manière les réservations de dernière minute et les changements de dernière minute.

Dans le paragraphe quatre de l'article 2 du présent arrêté royal, il est fait mention d'un accès aux données des passagers dans le cas où cela serait nécessaire pour répondre à une menace précise et réelle liée à des infractions terroristes ou à des formes graves de criminalité. Le Comité R ainsi que le COC ont indiqué dans leurs avis que, d'une part, cette terminologie est trop vague et laisse de la marge d'interprétation et, d'autre part, il doit être référé aux objectifs qui figurent dans l'article 8 de la loi PNR. Ces remarques du Comité R et du COC ne peuvent pas être suivies car la terminologie utilisée au paragraphe 4 est celle qui vient de la Directive PNR et qui a été transposée ainsi dans l'Arrêté Royal du 18 juillet 2017 relatif à l'exécution de la loi du 25 décembre 2016 relative au traitement des données des passagers, reprenant les obligations pour les compagnies aériennes.

Ensuite, exécution est donnée à l'obligation reprise à l'article 7, § 1 de la loi, de vérifier la concordance entre l'identité et les documents de voyage du passager: le contrôle de conformité. Le contrôle de conformité décrit à l'article 4 du présent arrêté royal vise à vérifier si la personne qui dispose du document de voyage pour un transport précis est effectivement la personne qui monte à bord du bus. Ceci se fera en comparant le nom et le prénom mentionnés sur le document de voyage avec le nom et le prénom, si mentionnés, sur le document d'identité. Le transfert des données des passagers et le traitement de celles-ci n'ont aucun sens s'il n'existe aucune certitude que les passagers sont bien montés à bord du bus. L'exécution du contrôle de conformité contribue à l'exactitude des données. De plus, le contrôle de conformité comporte un important avantage 'sécurité', celui de permettre aux transporteurs de savoir qui est à bord. Cela peut être crucial, par exemple, en cas d'accident. Cet avantage a été reconnu en tant que tel par les opérateurs.

Enfin, si les transporteurs par bus constatent que les données visées à l'article 9, § 1^{er}, 18^o de la loi dont elles disposent, ne sont pas actuelles, pas exactes ou incomplètes, elles prennent les mesures nécessaires afin de corriger ces données au plus tard au moment du dernier transfert. Il faut entendre par données des passagers comme visées à l'article 9, § 1^{er}, 18^o de la loi, les données énumérées à l'article 9, § 2 de la loi, à savoir les données d'enregistrement et d'embarquement, transférées par les transporteurs par bus lorsqu'ils en disposent. Les données visées à l'article 9, § 1^{er}, 18^o visent aussi les champs similaires repris dans le même paragraphe (comme le nom et le prénom à l'article 9, § 1^{er}, 4^o de la loi).

Le présent arrêté opte pour le système de la double notification dans lequel les transporteurs par bus recevront une première lettre de notification, signée par le Ministre de la Sécurité et de l'Intérieur et par

FEDERALE OVERHEIDSDIENST BINNENLANDSE ZAKEN

[C - 2019/10833]

3 FEBRUARI 2019. — Koninklijk besluit ter uitvoering van de wet van 25 december 2016 betreffende de verwerking van passagiersgegevens, houdende de verplichtingen opgelegd aan de busvervoerders

VERSLAG AAN DE KONING

Sire,

Het ontwerp van besluit waarvan wij de eer hebben het ter ondertekening aan Uwe Majesteit voor te leggen wordt genomen krachtens de artikelen 3, § 2, 7, § 3 en 54 van de wet van 25 december 2016 betreffende de verwerking van de passagiersgegevens.

Huidig besluit heeft als doel om, in uitvoering van de wet van 25 december 2016 verplichtingen uit te werken ten aanzien van de busvervoerders. In voorbereiding van het besluit hebben diverse consultaties plaatsgevonden met de Belgische overkoepelende organisatie van de bussector (FBAA), alsook met afzonderlijke bus vervoerders.

In het eerste hoofdstuk zijn een aantal definities opgenomen van begrippen die in huidig koninklijk besluit aan bod komen. Wat betreft de definitie van identiteitsdocumenten kan opgemerkt worden dat dit identiteitsdocumenten betreft die in de diverse landen worden aangevraagd en die uitgevaardigd worden door de overheden van deze landen.

Het tweede hoofdstuk behandelt de verplichtingen opgelegd aan de busvervoerders. Zo wordt beschreven welke gegevens doorgegeven moeten worden, in de mate dat de busvervoerders hierover beschikken.

Tevens worden de tijdstippen waarop de passagiersgegevens, waarover de busvervoerders op die tijdstippen beschikken, via de pushmethode doorgegeven worden aan de aan de PIE. Dit verhindert op geen enkele manier de lastminuteboekingen of lastminutewijzigingen.

In paragraaf vier van artikel 2 van huidig koninklijk besluit wordt melding gemaakt van een toegang tot de passagiersgegevens ingeval dit noodzakelijk zou zijn om te reageren op een specifieke en concrete dreiging die verband houdt met terroristische misdrijven of ernstige criminaliteit. Zowel het Comité I als het COC hebben aangegeven in hun adviezen enerzijds dat deze terminologie te vaag is en ruimte laat voor interpretatie en anderzijds dat verwezen dient te worden naar de doelstellingen die voorkomen in artikel 8 van de PNR-wet. Deze opmerkingen van het Comité I en het COC kunnen niet gevolgd worden daar de gehanteerde terminologie in paragraaf 4 degene is die afkomstig is uit de PNR Richtlijn en alzo werd omgezet in het Koninklijk Besluit van 18 juli 2017 ter uitvoering van de wet van 25 december 2016 betreffende de verwerking van de passagiersgegevens, houdende de verplichtingen opgelegd aan de luchtvaartmaatschappijen.

Vervolgens is uitvoering gegeven aan de verplichting, opgenomen in artikel 7, § 1 van de wet, om de overeenstemming tussen de identiteit en de reisdocumenten van de passagier na te gaan: de conformiteitscheck. De conformiteitscheck, beschreven in artikel 4 van huidig koninklijk besluit is erop gericht om na te gaan of de persoon die over het reisdocument beschikt voor een bepaald vervoer effectief de persoon is die aan boord van de bus gaat. Dit zal gedaan worden door de naam en voornaam, indien vermeld, op het reisdocument te vergelijken met de naam en voornaam op het identiteitsdocument. Het laten doorsturen van passagiersgegevens en het verwerken hiervan heeft geen zin als er geen zekerheid bestaat of de passagiers al dan niet aan boord gaan van de bus. Het uitvoeren van de conformiteitscheck draagt bij aan de accuraatheid van de gegevens. Bovendien heeft de conformiteitscheck een zeer groot 'safety' voordeel zodanig dat de vervoerders weten wie er aan boord is hetgeen bijvoorbeeld in geval van een crash of ongeval van belang is. Dit gegeven werd als dusdanig ook erkend door de operatoren.

Indien de busvervoerders tenslotte vaststellen dat de passagiersgegevens, zoals bedoeld in artikel 9, § 1, 18^o van de wet, waarover zij beschikken, niet juist, niet volledig of niet actueel zijn, nemen zij ten laatste naar aanleiding van de laatste doorgifte de noodzakelijke maatregelen teneinde deze te verbeteren. Met de passagiersgegevens zoals bedoeld in artikel 9, § 1, 18^o van de wet worden de gegevens bedoeld die in artikel 9, § 2 van de wet zijn opgesomd, met name de check-in en de boarding gegevens, waarover de busvervoerders beschikken. De gegevens zoals bedoeld in artikel 9, § 1, 18^o viseren eveneens de gelijkaardige velden die zijn opgenomen in dezelfde paragraaf (zoals de naam en voornaam in artikel 9, § 1, 4^o van de wet).

Het besluit hanteert het systeem van de dubbele notificatie waarbij de busvervoerders een eerste notificatiebrief, ondertekend door de Minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken en door de Minister

le Ministre de la Mobilité et accompagnée par un document de 'Directives d'Implémentation'. Les transporteurs par bus recevront une deuxième lettre de notification, signée par le Ministre de la Sécurité et de l'Intérieur et par le Ministre de la Mobilité, pour l'obligation d'effectuer le contrôle de conformité qui sera accompagnée par un document 'Directives d'Implémentation'. Cette deuxième lettre de notification sera soumise à l'approbation du Conseil des Ministres.

Le troisième chapitre contient les modalités du transfert des données des passagers, telles que la possibilité de l'envoi d'un "delta" (tel que décrit dans l'article 6), les moyens de transmission des données par voie électronique ainsi que la sécurisation des données. Dans l'article 7, il est indiqué que les moyens électroniques avec lesquels les transporteurs par bus envoient les données des passagers vers l'UIP seront convenus de manière bilatérale entre l'UIP et le transporteur, selon les modalités prévues dans l'article 22 de la loi du 30 juillet 2018 relative à la protection des personnes physiques à l'égard des traitements de données à caractère personnel, après l'avis des délégués à la protection des données concernés. L'article 22 stipule que la décision de poursuivre la mise en œuvre du transfert des données des passagers via les moyens électroniques convenus de manière contraire à l'avis du (des) délégué(s) à la protection des données, doit être motivée. Les raisons pour lesquelles l'avis n'est pas suivi doivent également être mentionnées dans la motivation. L'accord concernant les moyens électroniques doit être tenu à disposition de l'autorité de contrôle compétente.

Le dernier chapitre clarifie l'entrée en vigueur de la loi à l'égard des transporteurs par bus.

Avis du Conseil d'Etat

3 FEVRIER 2019. — Arrêté royal relatif à l'exécution de la loi du 25 décembre 2016 relative au traitement des données des passagers, reprenant les obligations pour les transporteurs par bus

PHILIPPE, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, Salut.

Vu la loi du 25 décembre 2016 relative au traitement des données des passagers, les articles 3, § 2, 7, § 3 et 54 ;

Vu l'avis de l'inspecteur des finances, rendu le 22 juin 2018 ;

Vu l'accord du Ministre du Budget, rendu le 6 juillet 2018 ;

Vu l'association des gouvernements des Régions ;

Vu l'avis 64.078/2/V du Conseil d'Etat, donné le 10 septembre 2018, en application de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 2^o, des lois coordonnées sur le Conseil d'Etat ;

Vu l'avis 85/2018 de l'Autorité de protection des données rendu le 26 septembre 2018 ;

Vu l'avis 001/VCI-BTA/2018 du Comité I rendu le 26 septembre 2018 ;

Vu l'avis COC-DPA-A n°005/2018 de l'Organe de contrôle de l'information policière, rendu le 1^{er} octobre 2018 ;

Vu l'article 8 de la loi du 15 décembre 2013 portant des dispositions diverses en matière de simplification administrative, le présent arrêté royal est exempté d'analyse d'impact de la réglementation, s'agissant de dispositions traitant de la sécurité nationale et de l'ordre public ;

Sur la proposition du Vice-Premier Ministre et Ministre de la Sécurité et de l'Intérieur et du Ministre de la Mobilité et de l'avis de nos Ministres qui en ont délibéré en Conseil,

Nous avons arrêté et arrêtons :

CHAPITRE 1^{er}. — *Définitions*

Article 1^{er}. Pour l'application du présent arrêté, il faut entendre par :

- 1° « la loi » : la loi du 25 décembre 2016 relative au traitement des données des passagers ;
- 2° « transporteurs par bus » : entreprises qui effectuent le transport routier tel que visé à l'article 4, 4° de la loi ;
- 3° « méthode push » : la méthode par laquelle les transporteurs par bus transfèrent les données PNR vers l'UIP ;
- 4° « documents d'identité » : documents, établis par une autorité officielle, sur base desquels l'identité des passagers peut être définie, à savoir les cartes d'identité nationales, les passeports internationalement reconnus ou les documents remplaçants légaux ;

van Mobiliteit en begeleid door een document 'Implementatie Richtlijnen', zullen ontvangen. De busvervoerders zullen vervolgens een tweede notificatiebrief ontvangen voor het uitvoeren van de conformiteitscheck. Ook deze notificatiebrief zal ondertekend worden door de Minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken en door de Minister van Mobiliteit en zal worden begeleid door een document 'Implementatie Richtlijnen'. Deze tweede notificatiebrief zal ter goedkeuring aan de Ministerraad voorgelegd worden.

Het derde hoofdstuk bevat de modaliteiten van doorgifte van de passagiersgegevens, zoals de mogelijkheid tot het versturen van de delta (zoals beschreven in artikel 6), de middelen om de gegevens op elektronische wijze te versturen alsook de beveiliging van de gegevens. In artikel 7 wordt bepaald dat de elektronische middelen waarmee de busvervoerder de passagiersgegevens naar de PIE verstuurt bilateraal overeengekomen worden tussen de PIE en de betrokken vervoerder, dit overeenkomstig artikel 22 van de Wet van 30 juli 2018 betreffende de bescherming van natuurlijke personen met betrekking tot de verwerking van persoonsgegevens, na advies van de betrokken functionarissen voor gegevensbescherming. Overeenkomstig artikel 22 moet de beslissing om alsnog door te gaan met de doorgifte van de passagiersgegevens via de overeengekomen elektronische middelen tegen advies van de functionaris(sen) voor gegevensbescherming in, met redenen omkleed worden. In deze motivering dienen eveneens de redenen gegeven te worden voor het niet volgen van het advies. Het akkoord betreffende de elektronische middelen zal ter beschikking gehouden worden van de bevoegde toezichthoudende autoriteit.

Het laatste hoofdstuk verduidelijkt de inwerkingtreding van de wet ten aanzien van de busvervoerders.

Advies van de Raad van State

3 FEBRUARI 2019. — Koninklijk besluit ter uitvoering van de wet van 25 december 2016 betreffende de verwerking van passagiersgegevens, houdende de verplichtingen opgelegd aan de busvervoerders

FILIP, Koning der Belgen,

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

Gelet op de wet van 25 december 2016 betreffende de verwerking van passagiersgegevens, de artikelen 3, § 2, 7, § 3 en 54 ;

Gelet op het advies van de inspecteur van financiën, gegeven op 22 juni 2018 ;

Gelet op het akkoord van de Minister van Begroting, gegeven op 6 juli 2018 ;

Gelet op de betrokkenheid van de gewestregeringen ;

Gelet op het advies 64.078/2/V van de Raad van State gegeven op 10 september 2018, met toepassing van artikel 84 § 1, lid 1, 2° van de gecoördineerde wetten op de Raad van State ;

Gelet op het advies 85/2018 van de Gegevensbeschermingsautoriteit, gegeven op 26 september 2018 ;

Gelet op het advies 001/VCI-BTA/2018 van het Comité I, gegeven op 26 september 2018 ;

Gelet op het advies COC-DPA-A n°005/2018 van het Controleorgaan op de positionele informatie, gegeven op 1 oktober 2018 ;

Gelet op het artikel 8 van de wet van 15 december 2013 houdende diverse bepalingen inzake administratieve vereenvoudiging, is dit koninklijk besluit vrijgesteld van een regelgevingsimpactanalyse omdat het bepalingen inzake nationale veiligheid en van openbare orde betreft ;

Op de voordracht van de Vice-eersteminister en Minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken en de Minister van Mobiliteit en op het advies van de in Raad vergaderde Ministers,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

HOOFDSTUK 1. — *Definities*

Artikel 1. Voor de toepassing van dit besluit moet worden verstaan onder:

- 1° "de wet": de wet van 25 december 2016 betreffende de verwerking van passagiersgegevens ;
- 2° "busvervoerders": ondernemingen die het vervoer over de weg zoals bedoeld in artikel 4, 4° van de wet verrichten ;
- 3° "push-methode": de methode waarop de busvervoerders de passagiersgegevens doorgeven aan de PIE ;
- 4° "identiteitsdocumenten": documenten uitgevaardigd door een officiële instantie, op basis waarvan de identiteit van de passagiers kan vastgesteld worden, zijnde nationale identiteitskaarten, internationaal erkende paspoorten of rechtsgeldige vervangende documenten ;

5° « documents de voyage » : documents qui octroient au passager un titre pour le transport visé à l'article 4, 4° de la loi ;

6° « document « Directives d'Implémentation » » : document émis par l'UIP qui fournit aux transporteurs par bus l'information en ce qui concerne l'exécution des obligations imposées dans la loi et le présent arrêté royal.

CHAPITRE 2. — Obligations des transporteurs par bus

Art. 2. § 1^{er}. Les transporteurs par bus envoient toutes les données des passagers énumérées dans l'article 9, § 1^{er} de la loi dont ils disposent vers l'UIP.

§ 2. Les transporteurs par bus envoient par la méthode push les données des passagers visées au § 1, dont ils disposent, vers l'UIP aux moments suivants:

1° 48 heures avant l'heure de départ programmée du bus ; et

2° immédiatement après la clôture du bus, c'est-à-dire dès que les passagers ont embarqué à bord du bus prêt à partir et qu'ils ne peuvent plus embarquer ou débarquer.

§ 3. Lorsque l'accès à des données des passagers est nécessaire pour répondre à une menace précise et réelle liée à des infractions terroristes ou à des formes graves de criminalité, les transporteurs par bus transfèrent, au cas par cas, des données des passagers à d'autres moments que ceux mentionnés au paragraphe 2, à la demande de l'UIP.

Art. 3. Dans le cadre du transfert des données des passagers visé à l'article 2, § 2, les transporteurs par bus contrôlent, en exécution de l'article 7, § 1^{er} de la loi, au moment où les passagers montent à bord du bus, si l'identité de chaque passager, comme indiquée sur son document d'identité, et ses données personnelles, comme indiquées sur son document de voyage, correspondent.

Art. 4. Si les transporteurs par bus constatent que les données des passagers visées à l'article 9, § 1^{er}, 18° de la loi dont ils disposent ne sont pas actuelles, pas exactes ou pas complètes, ils prennent les mesures nécessaires afin de corriger ces données au plus tard au moment du transfert visé à l'article 2, § 2, 2°.

Art. 5. § 1^{er}. Les obligations prévues aux articles 2 et 4, exécutant l'article 7 de la loi, entrent en vigueur à la date mentionnée dans la lettre de notification des Ministres de la Sécurité et de l'Intérieur et de la Mobilité. Cette lettre de notification sera accompagnée d'un document "Directives d'Implémentation".

§ 2. L'obligation prévue à l'article 3, exécutant l'article 7 de la loi, entre en vigueur à la date mentionnée dans la lettre de notification des Ministres de la Sécurité et de l'Intérieur et de la Mobilité. Cette lettre de notification sera soumise à l'approbation du Conseil des Ministres et sera accompagnée d'un document "Directives d'Implémentation".

CHAPITRE 3. — Modalités de transmission des données des passagers

Art. 6. § 1^{er}. Si les données des passagers envoyées lors du transfert visé à l'article 2, § 2, 2° sont identiques aux données des passagers envoyées lors du transfert visé à l'article 2, § 2, 1°, le transporteur par bus peut soit transférer à nouveau toutes les données des passagers, soit se limiter à l'envoi d'un message qui confirme le caractère identique des données des passagers.

§ 2. Si les données des passagers envoyées lors du transfert visé à l'article 2, § 2, 2° ne sont pas identiques aux données des passagers envoyées lors du transfert visé à l'article 2, § 2, 1°, les transporteurs par bus peuvent soit transférer à nouveau toutes les données des passagers, soit limiter le transfert visé à l'article 2, § 2, 2° aux mises à jour du transfert visé à l'article 2, § 2, 1°.

Art. 7. Le transporteur par bus envoie les données des passagers à l'UIP par voie électronique en utilisant des moyens électroniques qui offrent des garanties suffisantes concernant les mesures de sécurité techniques et qui sont convenus de manière bilatérale. Ces moyens électroniques sont convenus après avis du délégué à la protection des données de l'UIP et du transporteur par bus concerné et ceci conformément à l'article 22 de la loi du 30 juillet 2018 relative à la protection des personnes physiques à l'égard des traitements de données à caractère personnel. L'accord concernant les moyens électroniques est tenu à disposition de l'autorité de contrôle compétente.

Art. 8. Le transporteur par bus assure l'organisation technique de la transmission des données des passagers.

5° "reisdocumenten": documenten die de passagier een titel verschaffen voor het vervoer zoals bedoeld in artikel 4, 4° van de wet;

6° "document "Implementatierichtlijnen"": document uitgevaardigd door de PIE dat de busvervoerders informatie verschafft betreffende de uitvoering van de verplichtingen opgelegd in de wet en huidig koninklijk besluit.

HOOFDSTUK 2. — Verplichtingen van de busvervoerders

Art. 2. § 1. De busvervoerders sturen alle in artikel 9, § 1 van de wet opgesomde passagiersgegevens, waarover zij beschikken, door naar de PIE.

§ 2. De busvervoerders sturen de in § 1 opgesomde passagiersgegevens, waarover zij beschikken, via de push-methode door naar de PIE op volgende tijdstippen:

1° 48 uur vóór de geplande vertrektijd van de bus; en

2° onmiddellijk na het afsluiten van de bus, dat wil zeggen wanneer de passagiers aan boord zijn gegaan van de bus die klaar staat voor vertrek en er geen passagiers meer aan of van boord kunnen gaan.

§ 3. Indien toegang tot passagiersgegevens noodzakelijk is om te kunnen reageren op een specifieke en concrete dreiging die verband houdt met terroristische misdrijven of ernstige criminaliteit, worden door de busvervoerders, per geval, en op verzoek van de PIE, passagiersgegevens verstrekt op andere dan de in paragraaf 2 vermelde tijdstippen.

Art. 3. In het kader van de doorgifte van de passagiersgegevens zoals bedoeld in artikel 2, § 2, controleren de busvervoerders, in uitvoering van artikel 7, § 1 van de wet, op het moment dat de passagiers aan boord gaan van de bus, of de identiteit van elke passagier, zoals vermeld op diens identiteitsdocument overeenstemt met diens persoonsgegevens, zoals vermeld op het reisdocument.

Art. 4. Indien de busvervoerders vaststellen dat de passagiersgegevens, bedoeld in artikel 9, § 1, 18° van de wet, waarover zij beschikken, niet actueel, niet juist of niet volledig zijn, nemen zij de noodzakelijke maatregelen teneinde deze gegevens uiterlijk op het ogenblik van de doorgifte bedoeld in artikel 2, § 2, 2°, te corrigeren.

Art. 5. § 1. De verplichtingen voorzien in de artikelen 2 en 4, ter uitvoering van artikel 7 van de wet, nemen aanvang op de datum vermeld in de notificatiebrief vanwege de Ministers van Veiligheid en Binnenlandse Zaken en Mobiliteit. Deze notificatiebrief zal begeleid worden door het document "Implementatierichtlijnen".

§ 2. De verplichting voorzien in artikel 3, ter uitvoering van artikel 7 van de wet, neemt aanvang op de datum vermeld in de notificatiebrief vanwege de Ministers van Veiligheid en Binnenlandse Zaken en Mobiliteit. Deze notificatiebrief zal ter goedkeuring aan de Minister-raad voorgelegd worden en zal begeleid worden door het document "Implementatierichtlijnen".

HOOFDSTUK 3. — Modaliteiten van doorgifte van de passagiersgegevens

Art. 6. § 1. Indien de passagiersgegevens verstuurd tijdens de doorgifte, bedoeld in artikel 2, § 2, 2°, identiek zijn aan de passagiersgegevens, verstuurd tijdens de doorgifte bedoeld in artikel 2, § 2, 1°, kunnen de busvervoerders hetzij alle passagiersgegevens opnieuw doorgeven, hetzij zich beperken tot het versturen van een boodschap die het identieke karakter van de passagiersgegevens bevestigt.

§ 2. Indien de passagiersgegevens verstuurd tijdens de doorgifte, bedoeld in artikel 2, § 2, 2°, niet identiek zijn aan de passagiersgegevens, verstuurd tijdens de doorgifte bedoeld in artikel 2, § 2, 1°, kunnen de busvervoerders hetzij alle passagiersgegevens opnieuw doorgeven, hetzij de doorgifte, bedoeld in artikel 2, § 2, 2° beperken tot de wijzigingen van de doorgifte, bedoeld in artikel 2, § 2, 1°.

Art. 7. De busvervoerder verstuurt de passagiersgegevens naar de PIE via elektronische weg door gebruik te maken van bilateraal overeen te komen elektronische middelen die voldoende waarborgen bieden wat de technische beveiligingsmaatregelen betreft. Deze elektronische middelen worden overeengekomen na advies van de functionaris voor gegevensbescherming van de PIE en van de betrokken busvervoerder, en dit overeenkomstig artikel 22 van de Wet van 30 juli 2018 betreffende de bescherming van natuurlijke personen met betrekking tot de verwerking van persoonsgegevens. Het akkoord betreffende de elektronische middelen wordt ter beschikking gehouden van de bevoegde toezichthoudende autoriteit.

Art. 8. De busvervoerder staat in voor de technische organisatie van het doorzenden van de passagiersgegevens.

Art. 9. En cas de perturbation technique, les transporteurs par bus utilisent d'autres moyens appropriés qui garantissent un niveau approprié de protection des données pour envoyer les données des passagers, après une concertation avec l'UIP à ce sujet.

CHAPITRE 4. — *Diverses dispositions*

Art. 10. En ce qui concerne les transporteurs par bus, la loi entre en vigueur le même jour que le présent arrêté royal.

Art. 11. Le ministre qui a la Sécurité et l'Intérieur dans ses attributions, et le ministre qui a la Mobilité dans ses attributions, sont, chacun en ce qui le concerne, chargés de l'exécution de cet arrêté.

Le 3 février 2019.

PHILIPPE

Par le Roi :

Le Ministre de la Sécurité et de l'Intérieur,

J. JAMBON

Le Ministre de la Mobilité,

Fr. BELLOT

SERVICE PUBLIC FEDERAL FINANCES

Administration générale de la trésorerie

[C – 2019/40269]

31 JANVIER 2019. — Arrêté ministériel relatif à l'émission par l'Etat belge d'un emprunt dénommé "Obligations linéaires 1,70 % - 22 juin 2050"

Le Vice-Premier Ministre et Ministre des Finances,

Vu la loi du 2 janvier 1991 relative au marché des titres de la dette publique et aux instruments de la politique monétaire, modifiée par les lois des 28 juillet 1992, 4 avril 1995, 15 juillet 1998, 28 février 2002, 15 décembre 2004, 14 décembre 2005, 2 juin 2010, 25 avril 2014, 25 octobre 2016, 25 décembre 2016 et 30 juillet 2018 et par l'arrêté royal du 3 mars 2011;

Vu la loi de finance du 21 décembre 2018 pour l'année budgétaire 2019, l'article 12, § 1^{er}, 1°;

Vu l'arrêté royal du 23 janvier 1991 relatif aux titres de la dette de l'Etat, modifié par les arrêtés royaux des 22 juillet 1991, 10 février 1993, 26 novembre 1998, 11 juin 2001, 5 mars 2006, 26 avril 2007, 31 mai 2009, 18 juin 2014 et 19 novembre 2015;

Vu l'arrêté royal du 16 octobre 1997 relatif aux obligations linéaires, modifié par les arrêtés royaux des 6 décembre 2000, 19 mars 2002, 26 mars 2004, 18 juillet 2008, 31 octobre 2008, 21 juin 2011 et 25 décembre 2016;

Vu l'arrêté royal du 21 décembre 2018 autorisant le ministre des Finances à poursuivre, en 2019, l'émission des emprunts dénommés "Obligations linéaires", des emprunts dénommés "Bons d'Etat", ainsi que des "Euro Medium Term Notes", l'article 1^{er}, 1°;

Vu l'arrêté ministériel du 12 décembre 2000 relatif aux règles générales concernant les obligations linéaires, modifié par les arrêtés ministériels des 22 mars 2002, 26 mars 2004, 21 juin 2011, 4 septembre 2014 et 23 décembre 2016,

Arrête :

Article 1^{er}. 1° Il est émis, en 2019, un emprunt dénommé "Obligations linéaires 1,70 % – 22 juin 2050";

2° La date d'émission est le 29 janvier 2019;

3° Le prix d'émission est fixé à 98,899 % de la valeur nominale;

4° La première émission de l'emprunt a lieu par voie de syndication avec prise ferme, conformément aux usages du marché;

5° La date du paiement et de la livraison est le 5 février 2019.

Art. 2. Le capital émis porte intérêt au taux de 1,70 % l'an à partir du 5 février 2019.

Les intérêts sont payables le 22 juin des années 2019 à 2050.

Art. 9. In geval van een technische storing maken de busvervoerders gebruik van andere passende middelen die een passend niveau van gegevensbeveiliging garanderen om de passagiersgegevens door te sturen na overleg hierover met de PIE.

HOOFDSTUK 4. — *Diverse bepalingen*

Art. 10. De wet treedt ten aanzien van de busvervoerders in werking op dezelfde dag als huidig koninklijk besluit.

Art. 11. De minister bevoegd voor Veiligheid en Binnenlandse Zaken en de minister bevoegd voor Mobiliteit zijn, ieder wat hem betreft, belast met de uitvoering van dit besluit.

3 februari 2019.

FILIP

Van Koningswege :

De Minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken,

J. JAMBON

De Minister van Mobiliteit,

Fr. BELLOT

FEDERALE OVERHEIDSDIENST FINANCIEN

Algemene administratie van de thesaurie

[C – 2019/40269]

31 JANUARI 2019. — Ministerieel besluit betreffende de uitgifte door de Belgische Staat van een lening genaamd "Lineaire obligaties 1,70 % - 22 juni 2050"

De Vice-Eerste Minister en Minister van Financiën,

Gelet op de wet van 2 januari 1991 betreffende de markt van de effecten van de overheidsschuld en het monetair beleidsinstrumentarium, gewijzigd bij de wetten van 28 juli 1992, 4 april 1995, 15 juli 1998, 28 februari 2002, 15 december 2004, 14 december 2005, 2 juni 2010, 25 april 2014, 25 oktober 2016, 25 december 2016 en 30 juli 2018, en bij het koninklijk besluit van 3 maart 2011;

Gelet op de financierwet van 21 december 2018 voor het begrotingsjaar 2019, artikel 12, § 1, 1°;

Gelet op het koninklijk besluit van 23 januari 1991 betreffende de effecten van de Staatsschuld, gewijzigd bij de koninklijke besluiten van 22 juli 1991, 10 februari 1993, 26 november 1998, 11 juni 2001, 5 maart 2006, 26 april 2007, 31 mei 2009, 18 juni 2014 en 19 november 2015;

Gelet op het koninklijk besluit van 16 oktober 1997 betreffende de lineaire obligaties, gewijzigd bij de koninklijke besluiten van 6 december 2000, 19 maart 2002, 26 maart 2004, 18 juli 2008, 31 oktober 2008, 21 juni 2011 en 25 december 2016;

Gelet op het koninklijk besluit van 21 december 2018 dat de minister van Financiën machtigt tot voortzetting, in 2019, van de uitgifte van de leningen genaamd "Lineaire obligaties", van de leningen genaamd "Staatsbons", alsook van "Euro Medium Term Notes", artikel 1,1°;

Gelet op het ministerieel besluit van 12 december 2000 betreffende de algemene regels inzake de lineaire obligaties, gewijzigd bij de ministeriële besluiten van 22 maart 2002, 26 maart 2004, 21 juni 2011, 4 september 2014 en 23 december 2016;

Besluit :

Artikel 1. 1° In 2019 wordt een lening genaamd "Lineaire obligaties 1,70 % – 22 juni 2050" uitgegeven;

2° De uitgiftedatum is 29 januari 2019;

3° De uitgifteprijs is vastgesteld op 98,899 % van de nominale waarde;

4° De eerste uitgifte van de lening gebeurt via syndicatie met vaste overname overeenkomstig de gebruiken van de markt;

5° De betaal- en leveringsdatum is 5 februari 2019.

Art. 2. Het uitgegeven kapitaal rent tegen 1,70 % per jaar vanaf 5 februari 2019.

De intrest is betaalbaar op 22 juni van de jaren 2019 tot 2050.