

2011Z21367

Vragen van het lid **Schouw** (D66) aan de minister van Veiligheid en Justitie over *de rechtsgrondslag van het gebruik PNR gegevens in Nederland* (ingezonden 28 oktober 2011).

Vraag 1

Herinnert u zich de brief van uw voorganger van d.d. 11 november 2008¹, waarin staat dat de douane sinds enige tijd een pilot uitvoert met een luchtvaartmaatschappij, waarbij vooraf passagiersgegevens uit het reservering- en vertrekcontrolesysteem worden opgevraagd? Zo ja, sinds wanneer gebeurt dit precies en tot wanneer loopt deze pilot? Kunt u de Kamer volledig informeren over deze pilot?

Vraag 2

Herinnert u zich de antwoorden op Kamervragen² en op vragen van het Europees parlement aan de Europese Commissie?³ Klopt het dat zowel u als de Commissaris stellen dat de douane al enkele jaren gebruik van PNR-gegevens maakt? Gebeurt dit nog steeds in het kader van dezelfde pilot?

Vraag 3

Herinnert u zich uw antwoorden en de antwoorden van Commissaris Malmstrom dat het opvragen en raadplegen van PNR-gegevens is gegrond op in het Communautair Douanewetboek en de Algemene Douanewet aan de douaneautoriteiten toegekende bevoegdheden? Kunt u specifieker zijn en aangegeven welk(e) artikel(en) precies de rechtsgrondslag vormen voor het gebruik van PNR-gegevens door de douane? Wat mag de douane op basis van deze rechtsgrondslag wel en niet bij het gebruik van PNR-gegevens? Hoe wordt het gebruik van PNR-gegevens tot een minimum beperkt?

Vraag 4

Wat bedoelt u met uw antwoord op de eerdere vragen dat PNR-gegevens door de douane geraadpleegd worden ten behoeve van de analyse van vooraf geselecteerde risicovluchten? Op basis van welke objectieve rechtvaardiging worden vluchten voorgeselecteerd? Heeft de douane alleen toegang

¹ TK 2008–2009, 23 490 en 22 112, nr. 531.

² TK 2010–2011, nr. 3536.

³ <http://www.europarl.europa.eu/sides/getAllAnswers.do?reference=E-2011-007686&language=NL>

tot deze vooraf geselecteerde risicovluchten? Heeft de douane ook toegang tot andere vluchten?

Vraag 5

Bent u bekend met het antwoord op de eerdere vragen dat PNR-gegevens in het voor de douane toegankelijke deel van systemen van de luchtvaartmaatschappijen door middel van de «pull-methode» worden geraadpleegd? Heeft de douane toegang tot alle gegevens in het systeem? Heeft de douane ook toegang tot de gegevens die wel door de luchtvaartmaatschappijen worden verzameld maar die niet tussen de 19 velden, bekend uit de akkoorden tussen de Europese Unie en derde landen als Australië, de Verenigde Staten en Canada?

Vraag 6

Kunt u specifieker zijn over uw antwoord van de eerdere vragen dat de douane op deze wijze in staat is om meer gericht te controleren? Wat bedoelt u precies met gericht? Worden reizigers op deze geselecteerde risicovluchten geïnformeerd over het gebruik van PNR-gegevens door de douane?

Vraag 7

Bent u op de hoogte van de brief d.d. 11 november 2008 aan de Kamer waarin staat dat in 2008, 600 dossiers zijn aangemaakt waarbij op verzoek van de Koninklijke Marechaussee (Kmar), de regiopolitie en overige nationale en internationale opsporingsdiensten zoekslagen zijn gemaakt naar passagiersinformatie?⁴ Hoe verklaart u de forse stijging die blijkt uit het BNC fiche Richtlijn betreffende gebruik van persoonsgegevens van passagiers dat meldt dat er in 2010 door het Openbaar Ministerie tussen de 9500 en 10 000 maal PNR-gegevens gevorderd zijn bij luchtvaartmaatschappijen voor strafrechtelijke onderzoeken door de Kmar?

⁴ TK 2008–2009, 23 490 en 22 112, nr. 531.