



Advies nr. 104/2018 van 17 oktober 2018

Betreft: Uitvoeringsbesluiten Car-Pass wet van 11 juni 2004 (CO-A-2018-099)

De Gegevensbeschermingsautoriteit (hierna de Autoriteit);

Gelet op de wet van 3 december 2017 *tot oprichting van de Gegevensbeschermingsautoriteit*, inzonderheid de artikelen 23 en 26;

Gelet op het verzoek om advies van de minister van Werk, Economie en Consumenten, belast met de Buitenlandse Handel ontvangen op 6 september 2018;

Gelet op het verslag van de voorzitter;

Brengt op 17 oktober 2018 het volgende advies uit:

I. ONDERWERP EN CONTEXT VAN DE ADVIESAANVRAAG

1. De Autoriteit ontving op 6 september 2018 een adviesaanvraag van de minister van Werk, Economie en Consumenten, belast met de Buitenlandse Handel (hierna "de aanvrager") aangaande twee ontwerpen van koninklijk besluit.

2. Het eerste ontwerp draagt als titel "*Koninklijk besluit tot wijziging van het koninklijk besluit van 26 augustus 2006 tot regeling van de medewerking aan de vereniging belast met de registratie van de kilometerstand van voertuigen*", hierna "het eerste ontwerp".

3. Het tweede ontwerp draagt als titel "*Koninklijk besluit tot wijziging van het koninklijk besluit van 1 juli 2006 tot regeling van de financiering van de vereniging belast met de registratie van de kilometerstand van voertuigen*", hierna "het tweede ontwerp".

4. De ontwerpen beogen de twee uitvoeringsbesluiten van de wet van 11 juni 2004¹ aan te passen. Deze besluiten werden genomen ter uitvoering van artikel 6, § 3 van de wet van 11 juni 2004. Dit artikel luidt als volgt :

"§ 3. Volgens de door de Koning vastgestelde nadere regels verschaffen de vaklui en de erkende instellingen voor automobielininspectie alle informatie over de kilometerstand van de voertuigen en dragen ze bij aan de werking van de vereniging.

De Koning bepaalt de inlichtingen die de dienst bevoegd voor de inschrijving van voertuigen aan de vereniging verstrekt, alsook de nadere regels inzake de medewerking die de dienst aan de vereniging verleent.

De Koning kan andere instellingen, verenigingen en beroepssectoren aanwijzen die deelnemen aan de werking van de vereniging, en de nadere regels bepalen inzake hun bijdrage aan de werking ervan.

De besluiten die worden genomen met toepassing van deze paragraaf, worden vooraf voorgelegd aan de Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer."

5. De Commissie voor de bescherming van de Persoonlijke Levenssfeer, rechtsvoorganger van de Autoriteit, verleende reeds eerder² twee adviezen aangaande de (reglementering van de) verwerkingen door de VZW Car-Pass.

¹ Wet van 11 juni 2004 *tot beteugeling van bedrog met de kilometerstand van voertuigen*, B.S., 5 juli 2004.

² Advies nr. 15/2006 van 14 juni 2006, gepubliceerd op https://www.gegevensbeschermingsautoriteit.be/sites/privacycommission/files/documents/advies_15_2006_0.pdf en advies nr. 30/2018 van 11 april 2018 gepubliceerd op https://www.gegevensbeschermingsautoriteit.be/sites/privacycommission/files/documents/advies_30_2018_0.pdf.

II. INHOUD VAN DE ONTWERPEN

1. Wat het eerste ontwerp betreft

6. Het eerste ontwerp bevat een aantal terminologische en taalkundige wijzigingen aan het besluit van 26 augustus 2006. Onder meer wordt rekening gehouden met de terminologie van de wet van 19 mei 2010 op de Kruispuntbank van de voertuigen³ (hierna "WKBV").

7. Daarnaast wordt voorzien in de mededeling van een aantal bijkomende datatypes aan de VZW Car-Pass, voor zover beschikbaar.

- De dienst die belast is met de inschrijving van de voertuigen dient (voor zover beschikbaar) de Euronorm waaraan het voertuig voldoet mee te delen, de officiële CO₂ uitstoot-cijfers en de overeenstemmende testprocedures (artikel 1 van het eerste ontwerp voegt nieuwe punten 6° en 7° toe aan artikel 1 van het voormelde K.B. van 26 augustus 2006).
- De instellingen voor autokeuring dienen het feit van een gunstige keuring na ongeval mee te delen, gekoppeld aan het chassisnummer en de kilometerstand (artikel 2 van het eerste ontwerp voegt een bijkomende alinea toe in artikel 2 van het voormelde K.B. van 26 augustus 2006).
- De fabrikanten van nieuwe voertuigen of hun gemachtigde bezorgen de kilometerhistoriek van voertuigen die in een ander land waren ingeschreven, de gegevens in verband met de terugroepacties (zgn. "recall acties") bedoeld in artikel 6, § 3, derde lid van de wet van 11 juni 2004 en de kilometerstanden van de geconnecteerde voertuigen (artikel 4 van het eerste ontwerp voegt een nieuw artikel 3/1, § 1 toe aan het voormelde K.B. van 26 augustus 2006).

8. De termijnen binnen dewelke de gegevens aan de VZW Car-Pass worden meegedeeld door de diverse gegevensleveranciers (FOD Mobiliteit en Vervoer, keuringsdiensten en vaklui) worden ingekort.

- Onder het eerste ontwerp moeten de vaklui de gegevens meedelen wanneer ze het voertuig ter hunner beschikking krijgen. Dit vervangt de actuele regeling dat de gegevens door de vaklui worden meegedeeld binnen de vijf werkdagen na de uitvoering van de werken (artikel 3, 3^{de} lid° van het voormelde K.B. van 26 augustus 2006).
- Een analoge plicht wordt ook voorzien voor de keuringsdiensten wanneer het voertuig ter beschikking is van de autokeuring of de vakman (artikel 2 *in fine* van het eerste ontwerp).

³ Wet van 19 mei 2010 houdende oprichting van de Kruispuntbank van de voertuigen, B.S., 28 juni 2010.

- De mededelingsplicht in hoofde van de bevoegde dienst van de FOD Mobiliteit en Vervoer ten aanzien van de VZW Car-Pass wordt anders verwoord. (Enkel)⁴ voor de nieuwe gegevenstypes wordt bepaald dat deze (nieuwe) gegevens "onmiddellijk" worden verstrekt op vraag van de vereniging (Car-Pass), in plaats van het "zonder verwijl" "ter beschikking" stellen hetgeen de actueel bewoording is in artikel 1, § 1 van het voormelde K.B. van 26 augustus 2006.

9. Het artikel 1 van het K.B. van 26 augustus 2006 wordt ook aangevuld door artikel 1, 8° van het eerste ontwerp met een § 3 die stelt "*De kruispuntbank van de voertuigen kan niet verantwoordelijk worden gesteld voor fouten in de overgemaakte gegevens, wanneer deze aan derde partijen te wijten zijn.*"⁵

10. Het artikel 4 van het eerste ontwerp voegt een nieuw artikel 3/1, § 2 in in het voormelde K.B. van 26 augustus 2006. Deze paragraaf stelt dat de vereniging (de VZW Car-Pass) de elektronische toepassingen ter beschikking stelt en de modaliteiten bepaalt voor de doorgifte van de inlichtingen door de fabrikanten of hun gemachtigden.

11. Het artikel 5 van het eerste ontwerp stelt dat de auto-experts de gegevens bedoeld in artikel 6, § 3, vierde lid van de wet van 11 juni 2004 kunnen meedelen aan de VZW Car-Pass via Informex n.v. wanneer ze met deze onderneming samenwerken. Het eerste ontwerp stelt dat de VZW Car-Pass en de NV Informex daartoe een samenwerkingsakkoord afsluiten.

2. Wat het tweede ontwerp betreft

12. Het tweede ontwerp wijzigt het voormelde koninklijk besluit van 1 juli 2006.

13. Zo wordt de verwijzing naar de titel van de wet van 11 juni 2004 gewijzigd nu de titel van deze wet zelf zal worden gewijzigd (artikel 1 van het tweede ontwerp). Het kilometerattest zal volgende bijkomende gegevens vermelden (artikel 2 van het tweede ontwerp) :

- voor zover beschikbaar, de euronorm waaraan het voertuig voldoet;
- de terugroepacties voor het voertuig waaraan geen gevolg werd gegeven;
- voor zover beschikbaar, de officiële CO₂-uitstootcijfers en de overeenstemmende testprocedures;
- het feit dat het voertuig een keuring na ongeval moet ondergaan vooraleer het terug in het verkeer mag worden gebracht.

⁴ Niet voor de gegevens die onder 1° tot en met 5° van het artikel 1 § 1 van het K.B. van 26 augustus 2006 worden vermeld (dit wil zeggen het chassisnummer, de datum van eerste inschrijving, de datum van eerste inschrijving in België, indien deze verschillend is van de vorige, het merk en de handelsnaam).

⁵ Overweging 39 van de Verordening (EU) 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad van 27 april 2016 *betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens en tot intrekking van Richtlijn 95/46/EG* (hierna AVG)."

14. Niet elke kilometerstand moet worden geregistreerd. Het tweede ontwerp voorziet een uitzondering voor kilometerstanden die niet de eerste en laatste waarde zijn en die dicht op elkaar volgen qua tijd of aantal km (artikel 2 *in fine* van het tweede ontwerp).

15. De overige wijzigingen in het tweede ontwerp zijn niet relevant voor de toepassing van de dataproctiewetgeving.

III. ONDERZOEK VAN DE ONTWERPEN

1. Wat het eerste ontwerp betreft

1.1. Terminologische opmerkingen

16. Alleen een natuurlijke persoon of een rechtspersoon kan aansprakelijk zijn. De Autoriteit stelt in dit kader vast dat de actuele verwijzing naar een dienst in het K.B. van 26 augustus 2006 door diverse bepalingen van het eerste ontwerp wordt vervangen door een verwijzing naar de Kruispuntbank van de voertuigen (hierna "KBV"), die een databank⁶ is en geen rechtspersoon. Deze vergissing dient te worden rechtgezet (bv. door te verwijzen naar het Directoraat-generaal Wegvervoer en Verkeersveiligheid van de FOD Mobiliteit en Vervoer in artikel 1, § 2 van het K.B. van 26 augustus 2006).

17. De Autoriteit heeft voor het overige geen bijzondere opmerkingen op de taalkundige wijzigingen van het eerste ontwerp, en de aanvullende gegevenstypes.

1.2. Mededelingsplicht

18. Het is verder niet duidelijk welke informatie wordt begrepen onder de omschrijving in artikel 4 van het eerste ontwerp "*de gegevens in verband met de terugroepacties bedoeld in artikel 6, § 3, derde lid, van de wet van 11 juni 2004*". In het licht van het naleven van de proportionaliteits- en finaliteitsbeginselen moet deze omschrijving worden verduidelijkt : gaat het enkel om een code die het feit van het niet ingaan op gelijk welke recall actie aangeeft, of wordt meer contextuele informatie meegegeven zoals de reden van de constructeurs of invoerders om over te gaan tot de recall acties?

19. Uit een aanvullende toelichting van de aanvrager⁷ blijkt dat er verschillende redenen kunnen zijn tot het overgaan van een recall actie. De Autoriteit begrijpt in dat opzicht niet waarom de

⁶ Volgens artikel 4 van de WKBV is de KBV een databank en geen rechtspersoon.

⁷ Mededeling van de aanvrager van 3 oktober 2018 : "Automerken gaan tot heel veel terugroepacties over; deze zijn niet altijd allemaal gesteund op veiligheids- of conformiteitsoverwegingen. Zo kan het ook gaan om comfortverbeteringen: de automatische rem (wanneer het voertuig op een helling staat) wordt bijgesteld, een bijsturing van het klimaatregelingsstelsel,

onmiddellijke verstrekking van de gegevens van het niet ingaan op gelijk welke recall actie noodzakelijk is. Het is niet duidelijk hoe het feit van het (niet) ingaan op een recall actie zich steeds op substantiële wijze verhoudt tot zowel de oorspronkelijke als de gewijzigde finaliteit van de wet van 11 juni 2004 (zie het finaliteitsbeginsel hierna). Er is niet voldoende aangetoond dat er sprake is van een aantoonbare noodzaak om dit nieuwe gegevenstype te verwerken in plaats van een mogelijke nuttigheid die evenwel niet altijd substantieel is voor consumenten (bv. een comfortverhoging vs. het verhelpen van een ernstig veiligheidsprobleem). Als het onderscheid tussen de reden voor de diverse recall acties niet wordt gemaakt door elke fabrikant en invoerder, kan de noodzaak om dit datatype onmiddellijk te verstrekken ook niet afdoende worden gemotiveerd. Het systematisch enkel vermelden dat geen gevolg werd gegeven aan een recall actie kan in dat geval zelfs zorgen voor desinformatie aan de consument (bv. omdat dit informatietype in de perceptie van de consument steeds kan zorgen voor een belangrijke depreciatie van de geschatte waarde van de wagen, terwijl hier niet altijd een gegronde reden voor hoeft te zijn en sommige consumenten bepaalde softwarewijzigingen juist niet willen ondergaan).

20. De Autoriteit is van oordeel dat de versterkte mededelingsplicht aan de VZW Car-Pass in de artikelen 1, 2 en 3 van het eerste ontwerp veel te absoluut is opgesteld en onvoldoende rekening houdt met plichten van de gegevensleveranciers (FOD Mobiliteit en Vervoer, vaklui en keuringsdiensten) uit hoofde van de AVG. Indien de VZW Car-Pass een mededeling zou vragen op een wijze die volgens voormelde actoren niet waarborgt dat de gegevens afdoende worden beveiligd in transit, kan de onmiddellijke mededelingsplicht aan de VZW Car-Pass op basis van het gewijzigde K.B. van 26 augustus 2006 niet worden afgedwongen vooraleer de passende technische en organisatorische maatregelen zijn genomen om een op het risico afgesteld beveiligingsniveau te waarborgen (artikel 32.1 AVG)

21. Bepalingen die stellen dat de gegevens "onmiddellijk worden verstrekt" kunnen dus maar een beperkte waarde hebben in de mate zij niet ingaan tegen de AVG. Enerzijds kunnen de gegevens niet worden verstrekt aan een derde partij indien de FOD Mobiliteit en Vervoer van oordeel zou zijn dat dit ingaat tegen de doeleinden die opgesomd staan in artikel 5 van de WKBV. Anderzijds kunnen dergelijke bepalingen niet beletten dat de actoren die (nieuwe) persoonsgegevens moeten meedelen onder de "Car-Pass wetgeving" ingevolge de AVG eerst de nodige maatregelen moeten kunnen nemen en hun DPO betrekken alvorens de (nieuwe) persoonsgegevens worden meegedeeld aan de VZW Car-Pass. Zo is het gebruikelijk dat de FOD Mobiliteit en Vervoer de nodige afspraken maakt bij wijze van een

enz. en de aanpassingen zijn vaak softwarematig.

Er bestaat geen wettelijke verplichting voor een titularis van een voertuig hieraan gevolg te geven. Wanneer hij dit niet doet, kan dit de waarde van het voertuig beïnvloeden bij de tweedehandsverkoop. Vandaar dat het van belang kan zijn dat de kandidaat-koper weet dat er aan een terugroepactie (of meerdere) voor het te koop gestelde voertuig geen gevolg werd gegeven. Enkel in dit geval zal er een vermelding komen (een identificatiecode en/of een korte beschrijving – afhankelijk hoe de autofabrikant of –invoerder dit zelf verwerkt). Op die manier is de kandidaat-koper gewaarschuwd en kan hij zich verder informeren indien hij dit wenst.

Er zal dus geen vermelding zijn op de car-pass van de terugroepacties waaraan wel een gevolg is gegeven geweest."

te publiceren protocolakkoord⁸ teneinde ervoor te zorgen dat de betrokken ontvanger de dataproctiewetgeving naleeft.

22. De Autoriteit merkt in dit opzicht op dat **de bestaande protocolovereenkomst** van 12 juli 2017 tussen de FOD Mobiliteit en Vervoer en de VZW Car-Pass⁹ **nog niet aangepast is aan de AVG** en derhalve zal moeten worden herzien, nadat de DPO betrokken is bij deze herziening. Onder meer de stelling in artikel 1 van deze overeenkomst dat 'niet-persoonsgegevens' ("een aantal technische voertuiggegevens") worden uitgewisseld met de VZW Car-Pass is manifest strijdig met de AVG en moet worden herzien. Uit eerdere en herhaalde officiële standpunten op Belgisch¹⁰ en Europees vlak¹¹ had ook voor de datum van toepasselijkheid van de AVG (25 mei 2018) al duidelijk moeten duidelijk zijn dat (een unieke combinatie van) technische gegevens en zeker de nummerplaat en het chassisnummer als unieke codes bij uitstek koppelbaar zijn aan natuurlijke personen, en derhalve vallen onder de definitie van "persoonsgegevens".

1.3. Beperking van de verantwoordelijkheid

23. Zoals reeds aangestipt in randnummer 16 kan de beperking van de verantwoordelijkheid vermeld in punt 8° van artikel 1 van het eerste ontwerp dus enkel betrekking hebben op de FOD Mobiliteit en Vervoer (een dienst) en niet op de Kruispuntbank van de voertuigen (een databank).

24. Artikel 82 van de AVG voorziet in een regeling van burgerlijke aansprakelijkheid van elke verwerkingsverantwoordelijke die betrokken is¹² bij de verwerking van persoonsgegevens, en een exoneration in artikel 82.3 AVG indien de verwerkingsverantwoordelijke kan bewijzen "*dat hij op geen enkele wijze verantwoordelijk is voor het schadeveroorzakende feit*".

25. Op grond van de WKBV is de FOD Mobiliteit en Vervoer betrokken bij de verwerking via de KBV. Het Directoraat-generaal Wegvervoer en Verkeersveiligheid van deze overheidsdienst wordt immers door deze wet belast met het beheer van de KBV.

⁸ https://mobilit.belgium.be/nl/wegverkeer/inschrijving_van_voertuigen/gegevensuitwisseling.

⁹ Gepubliceerd op https://mobilit.belgium.be/sites/default/files/scan_vignante_2018-09-27_11-11-30-124_0.pdf.

¹⁰ Zie randnummers 24 tem 34 van het Car-Pass advies n° 15/2006 van 14 juni 2006 van de Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer aangaande het chassisnummer en het kentekennummer, gepubliceerd op https://www.gegevensbeschermingsautoriteit.be/sites/privacycommission/files/documents/advies_15_2006_0.pdf.

¹¹ Zie onder meer voorbeeld 6 van het advies 04/2007 van Groep 29 over het begrip persoonsgegeven, gepubliceerd op https://ec.europa.eu/justice/article-29/documentation/opinion-recommendation/files/2007/wp136_nl.pdf

: "*Het onderhoudsregister dat een automonteur of garagehouder bijhoudt, bevat informatie over de onderhouden auto, de kilometerstand, de data van de onderhoudsbeurten, technische problemen en de toestand van het voertuig. Deze informatie is in het register gekoppeld aan het kenteken en het chassisnummer, die weer kunnen worden teruggevoerd op de eigenaar. Wanneer de garage een koppeling aanbrengt tussen het voertuig en de eigenaar met het oog op de facturering, is er sprake van informatie "betreffende" de eigenaar of de bestuurder. Indien een koppeling wordt aangebracht met de monteur die aan de auto heeft gewerkt, om diens arbeidsproductiviteit te kunnen vaststellen, is er ook weer sprake van informatie "betreffende" de monteur.*"

¹² In de Franse versie van de AVG wordt dit verwoord als "deelneemt aan".

26. Indien schade¹³ wordt geleden door de betrokkene (bv. door foutieve persoonsgegevens of een gegevenslek) kan door een koninklijk besluit¹⁴ geen afbreuk worden gedaan aan de aansprakelijkheidsregeling vastgesteld door artikel 82 AVG.

27. De AVG laat de wetgever evenmin toe om de verwerkingsverantwoordelijke te exonereren van haar plicht om *"alle redelijke maatregelen te nemen om ervoor te zorgen dat onjuiste persoonsgegevens worden gerectificeerd of gewist"* (artikel 5.1 d) AVG). Een koninklijk besluit of de verwerkingsverantwoordelijke kunnen niet a priori alle verantwoordelijkheid voor fouten in door derden overgemaakte persoonsgegevens exonereren.

28. Bij samenlopende fouten van de verwerkingsverantwoordelijke en verwerkers (bv. gegevensleveranciers) is er hoofdelijke aansprakelijkheid. Zelfs een aansprakelijkheid van de verwerkingsverantwoordelijke (FOD Mobiliteit en Vervoer) voor de volledige schade is niet uitgesloten¹⁵. De Autoriteit wijst wel op het verhaalsrecht van de verwerkingsverantwoordelijke in artikel 82.5 AVG.

29. De bepaling van punt 8° van artikel 1 van het eerste ontwerp betreffende de verantwoordelijkheid is derhalve in strijd met de artikel 82 van de AVG en dient te worden geschrapt.

1.4 Toepassing voor de communicatie van gegevens aan de VZW Car-Pass

30. De VZW Car-Pass dient een deugdelijk toegangs- en gebruikersbeheer uit te bouwen zodat de toegang door onbevoegden tot externe communicaties wordt uitgesloten. Zij dient er ook over te waken dat de beveiliging van haar verwerking (onder meer binnenkomende communicaties,...) voldoet aan de vereisten van artikel 32 AVG.

1.5. Gebruik van de NV Informex als verwerker

31. De keuze voor de NV Informex als doorgeefluik voor persoonsgegevens aan de VZW Car-Pass heeft implicaties onder de AVG. Zo moet met deze verwerker een verwerkersovereenkomst worden afgesloten in de zin van artikel 28.3 AVG en dienen ook de overige bepalingen van de AVG te worden nageleefd. Zo zal informatie die een hoog risico inhoudt voor de rechten en vrijheden van de betrokkenen (bv. verwerking van informatie die een aanwijzing kan zijn van verzekeringsfraude) en/of die de NV Informex verwerkt voor een andere finaliteit (bijvoorbeeld opdrachten van de

¹³ Overweging 85 AVG verwijst naar *"lichamelijke, materiële of immateriële schade voor natuurlijke personen, zoals verlies van controle over hun persoonsgegevens of de beperking van hun rechten, discriminatie, identiteitsdiefstal of -fraude, financiële verliezen, ongeoorloofde ongedaanmaking van pseudonimisering, reputatieschade, verlies van vertrouwelijkheid van door het beroepsgeheim beschermde persoonsgegevens, of enig ander aanzienlijk economisch of maatschappelijk nadeel voor de natuurlijke persoon in kwestie"*.

¹⁴ Zie artikel 1, 8° van het eerste ontwerp.

¹⁵ HALLEMANS, A. en VRANCKAERT, K., *Aansprakelijkheid onder de Algemene Verordening Gegevensbescherming*, Tijdschrift Privacy & Persoonsgegevens, 2018/2 p 11 *in fine*.

verzekeringssector¹⁶) afdoende moeten worden beveiligd en afgeschermd van de verwerkingen ten behoeve van de VZW Car-Pass.

32. De Autoriteit stelt vast dat de bewuste verwerker een uitgebreide dataprotectieverklaring heeft gepubliceerd op haar website¹⁷. De bepalingen in deze verklaring voldoen echter niet aan de vereisten van de AVG inzake transparantie¹⁸.

2. Wat het tweede ontwerp betreft

33. De wijziging van de titel van de wet van 11 juni 2004 (van "beteugeling van bedrog met de kilometerstand van voertuigen" naar "informatieverschaffing bij de verkoop van tweedehandsvoertuigen") is een herdefiniëring van de doelstelling van de verwerking. Dit vormt geen ernstig probleem, op voorwaarde dat er aan wordt gewerkt dat de redelijke verwachtingen van de betrokkenen niet manifest worden geschonden¹⁹, bijvoorbeeld in de externe campagnes van de VZW.

34. In de mediacampagne sinds 2015 (bv. gekende Car-Pass TV spot) van Car-Pass wordt actueel nog vooral de nadruk gelegd op het veiligheidselement (preventie van fraude), terwijl uit de geplande wijziging van de wet van 11 juni 2004 en de aanvullende toelichting van de aanvrager blijkt dat men nieuwe gegevenstypes wenst te verwerken met het oog op het verschaffen van informatie aan de consument die ook van "*belang (is) voor de waarde en de gebruiksmogelijkheden van het te koop gestelde voertuig*"²⁰.

35. Teneinde geen inbreuk te plegen op het finaliteitsbeginsel wenst de Autoriteit derhalve dat de VZW Car-Pass in haar externe communicatie sterker de nadruk legt op deze nieuwe doelstelling van de verwerking. Het kan hierbij ook helpen dat de wetgever in een artikel (en niet enkel een titel van een wet) expliciet de verwerkingsdoeleinden van de Car-Pass omschrijft.

¹⁶ Zie het overzicht van de diensten van de NV Informex op haar website <https://www.informex.be/nl/home/#ourServices>.

¹⁷ https://www.informex.be/downloads/privacy_policy_nl.pdf.

¹⁸ Punt 12 van de verklaring bevat onduidelijke bepalingen inzake de doeleinden van de verwerking die niet worden gekoppeld aan de diensten van de NV Informex en zonder dat transparantie wordt gegeven over de belangrijkste gegevensstromen. : "*Wij zullen uw persoonsgegevens enkel gebruiken voor de doeleinden waarvoor wij deze verzameld hebben, behalve indien wij ervan uitgaan dat wij deze voor een andere reden moeten gebruiken.*

Indien wij uw persoonsgegevens moeten gebruiken voor niet gerelateerde doeleinden, zullen wij u hiervan op de hoogte brengen en u de juridische basis uitleggen die ons toelaat dit te doen.

Hou er rekening mee dat wij uw persoonsgegevens mogen verwerken, zonder uw medeweten of zonder uw toestemming, conform de hierboven vermelde regels, indien dit vereist is of toegestaan door de Wet".

Zie de guidelines WP 260 van de Groep 29 van 29 november 2017 (revisie 11 april 2018), gepubliceerd op http://ec.europa.eu/newsroom/article29/document.cfm?action=display&doc_id=51025 en beschikbaar in het Nederlands via http://ec.europa.eu/newsroom/article29/item-detail.cfm?item_id=622227.

¹⁹ Overweging 50 AVG verwijst naar factoren om een verenigbaar gebruik te beoordelen zoals "*onder meer rekening houden met: een eventuele koppeling tussen die doeleinden en de doeleinden van de voorgenomen verdere verwerking; het kader waarin de gegevens zijn verzameld; met name de redelijke verwachtingen van de betrokkenen op basis van hun verhouding met de verwerkingsverantwoordelijke betreffende het verdere gebruik ervan; de aard van de persoonsgegevens; de gevolgen van de voorgenomen verdere verwerking voor de betrokkenen; en passende waarborgen bij zowel de oorspronkelijke als de voorgenomen verdere verwerkingen*".

²⁰ Aanvullende toelichting door de aanvrager van 3 oktober 2018.

3. Algemene opmerkingen

3.1. Aanpassing van de WKBV aan de AVG

36. Ondanks de toepasselijkheid van de AVG met ingang van 25 mei 2018 en de afschaffing van de wet van 8 december 1992 met ingang van 5 september 2018 **is de WKBV nog steeds niet aangepast aan de AVG**. De FOD Mobiliteit en Vervoer moet nog de nodige maatregelen nemen om haar reglementering aan te passen, waaronder :

- Het verwijderen van de resterende verwijzingen naar de (inmiddels opgeheven) wet van 8 december 1992, en naar de machtigingen door het (afgeschafte) Sectoraal Comité voor de Federale Overheid ;
- Het expliciet invoeren van de risicogebaseerde aanpak die niet samenloopt met de actuele vrijstelling van een aantal scenario's op de machtigingsvereiste waarbij sprake is van een hoog risico op belangenvermenging²¹;
- De Autoriteit merkt ook op dat zou kunnen worden onderzocht door de verwerkingsverantwoordelijke of het private statuut van de V.ZW Car-Pass en het feit dat twee van haar aandeelhouders (FEBIAC en GOCA) ook zijn vrijgesteld van de machtigingsvereiste onder de WKBV een impact heeft op het risico voor de rechten en vrijheden van de betrokkenen.
- Omdat de WKBV de wettelijke omkadering is van de databron waarvan het eerste ontwerp de toegang ten gunste van de vereniging wil regelen, is het ook voor voorliggende ontwerpen en de daaronder geregelde verwerkingen van belang dat de WKBV alsnog wordt aangepast aan de bepalingen van de AVG.

3.2. Risicogebaseerde aanpak bij het delen van persoonsgegevens

37. In de ontwerpen wordt geen rekening gehouden met het feit dat de diverse actoren (VZW Car-Pass, FOD Mobiliteit en Vervoer, de keuringsdiensten de vaklui, NV Informex,...) de plicht hebben om een risicogebaseerde aanpak te hanteren in het licht van de artikelen 32 tot en met 36 AVG. Informatie(mede)deling aan de VZW Car-Pass kan dus niet worden toegepast zonder het hanteren van een methode om de risico's voor de rechten en vrijheden van de betrokken personen in te schatten.

²¹ Artikel 13 WKBV en artikel 4 K.B. van 8 juli 2013 *ter uitvoering van de wet van 19 mei 2010 houdende oprichting van de Kruispuntbank van de Voertuigen, B.S.*, 22 augustus 2013.

Er werd o.m. recent ter kennis gebracht van de Autoriteit dat minstens drie verzekeraars gebruik maken van gegevens van de KBV voor commerciële doeleinden terwijl ze die gegevens ontvangen van derde partijen die zelf gemachtigd of vrijgesteld zijn van machtiging onder de WKBV.

3.3. Transparantie

38. De Autoriteit dient er zich meer algemeen van te vergewissen of er passende waarborgen bestaan voor de naleving van het transparantiebeginsel onder de AVG (artikel 5.1 a) AVG²²), en of de uitoefening van de rechten op die wijze wordt gefaciliteerd (artikel 12.2 AVG).

39. De Autoriteit wijst op het feit dat de transparantie niet uitsluitend gewaarborgd wordt door de informatieplicht (artikelen 13 en 14 AVG), maar ook door de vereiste van voorzienbaarheid van reglementaire inmengingen in de persoonlijke levenssfeer die soms voor de betrokkenen ondoorzichtig overkomen (artikel 8 EVRM). Dit is des te meer het geval nu de betrokkenen niet vragen dat hun wagengegevens zouden worden opgenomen bij de VZW Car-Pas, en de VZW Car-Pass normaal niet in direct contact staat met deze betrokkenen. Ook in lijn met de rechtspraak van het Hof van Justitie²³ moet de Autoriteit onderzoeken of de gegevensstromen vanuit diverse gegevensleveranciers naar de VZW Car-Pass toe afdoende transparant zijn voor de betrokken personen.

40. Overeenkomstig het transparantiebeginsel van de AVG moet informatie die bestemd is voor het publiek of voor de betrokkene beknopt, eenvoudig toegankelijk en begrijpelijk zijn en moet duidelijke en eenvoudige taal en, in voorkomend geval, aanvullend visualisatie worden gebruikt. Die informatie kan elektronisch worden verstrekt, bijvoorbeeld wanneer die tot het publiek is gericht, via een website. Dit geldt in het bijzonder voor situaties, waarin het vanwege zowel het grote aantal actoren als de technologische complexiteit van de praktijk voor een betrokkene moeilijk is te weten en te begrijpen of, door wie en met welk doel zijn persoonsgegevens worden verzameld²⁴.

41. Het eerste ontwerp voorziet in de verdere uitbouw van gegevensstromen tussen diverse diensten met een relatief groot aantal actoren (de FOD Mobiliteit en Vervoer, de keuringsdiensten, de vaklui, de NV Informex en de VZW Car-Pass). Niet al deze diensten zijn vandaag (afdoende) transparant naar de betrokkene toe over de het bestaan en de modaliteiten van de gegevensstromen die worden opgezet (wettelijke basis, finaliteit, gegevenstype,...).

42. Ondanks de recente inspanningen van de VZW Car-Pass in 2018 om haar website in regel te stellen, leven de instanties die in het eerste ontwerp worden genoemd en die de VZW Car-Pass aanvullende gegevens bezorgen vandaag de informatieplicht onder de artikelen 13 en 14 AVG nog steeds niet consequent na. Vaststelling is dat de FOD Mobiliteit en Vervoer pas kort na de bevraging door de Autoriteit op 19 september 2018 een nieuwe dataprotectieverklaring publiceerde. Dit terwyl

²² Zie de richtlijnen van de WP 260 van de Groep 29 van 29 november 2017 (revisie 11 april 2018), gepubliceerd op http://ec.europa.eu/newsroom/article29/document.cfm?action=display&doc_id=51025_en_beschikbaar_in_het_Nederlands_via_http://ec.europa.eu/newsroom/article29/item-detail.cfm?item_id=622227.

Zie verwijzing naar transparantie in de overwegingen 39, 58 en 78 AVG.

²³ Zie HvJ, 2 oktober 2015, C-201/14, zaak Smaranda Bara ea. Vs. Romania.

²⁴ Overweging 58 AVG.

de bestaande overeenkomst van 12 juli 2017 met de VZW Car-Pass²⁵ ten onrechte gewag maakt van de doorgifte van "niet persoonsgegevens"²⁶ aan de VZW Car-Pass, terwijl uit de bijlage van deze overeenkomst blijkt dat er sprake is van een doorgifte van gespeudonimiseerde persoonsgegevens in de zin van de AVG. Wat de overige gegevensleveranciers betreft wordt de betrokkene vandaag bij sleutelomente(n) zoals de aankoop, het onderhoud en de keuring van een wagen vaak niet (op transparantie en duidelijke wijze) gewezen op de toepasselijke rechten en plichten inzake dataprotectie zoals vereist door de artikelen 13 en 14 AVG. Veel websites blijven hier in gebreke los van de informatie die soms vervat zit in de algemene voorwaarden (de moeilijk leesbare juridische bepalingen onder de overeenkomst).

- Het is bijvoorbeeld gebruikelijk dat een constructeur de coördinaten van de vaklui via zijn website ter beschikking stelt met een vaste gegevensbeschermingsverklaring voor diverse vaklui, waardoor de vaklui de kosten worden bespaard om een eigen website te ontwikkelen.
- Het verschaffen van informatie door keuringsdiensten geschiedt nog al te vaak op incorrecte wijze²⁷. De overkoepelende organisatie van keuringsdiensten (GOCA)²⁸ heeft vandaag op haar website ook geen dataprotectieverklaring, laat staan dat er op sectoraal vlak afdoende transparantie wordt gegeven op het gebied van de gegevensstromen door keuringsdiensten .

43. De gegevensstromen die door het eerste ontwerp en de (Car-Pass) wetgeving worden opgezet zijn ook complex en gebeuren niet in directe relatie met de betrokkenen. Zij vergen de tussenkomst van diverse partijen met verschillende rollen (FOD Mobiliteit en Vervoer, keuringsdiensten, vaklui, ...) of een heel specifieke specialisatie (de NV Informex,...). Deze partijen verschaffen elk andere gegevens of dienen als doorgeefluik of platform voor een andere context dan consumentenbescherming (de NV Informex verleent ook private diensten ten behoeve van verzekeraars).

44. De Autoriteit acht het derhalve essentieel dat niet enkel door de VZW Car-Pass, maar ook door de aan de VZW Car-Pass meldingsplichtige partijen aantoonbare inspanningen worden genomen om (al dan niet via een overkoepelende organisatie of vertegenwoordiger zoals GOCA, FEBIAC,...) de informatieplicht onder de artikelen 13 en 14 AVG na te leven. De FOD Mobiliteit en Vervoer, GOCA en FEBIAC zouden bij uitstek in staat moeten zijn om correcte en begrijpelijke dataprotectieinformatie te produceren voor de diverse websites met een overzicht²⁹ van de voornaamste stromen van persoonsgegevens.

²⁵ Gepubliceerd op https://mobilit.belgium.be/sites/default/files/scan_vignante_2018-09-27_11-11-30-124_0.pdf.

²⁶ De unieke combinatie van 78 voertuigkenmerken waaronder het identificatienummer van het voertuig ("VIN number").

²⁷ Bijvoorbeeld de vermelding "De regelgeving kent u diverse rechten toe die ervoor moeten zorgen dat u voldoende wordt beschermd" op de website van een autokeuring (<https://www.autoveiligheid.be/sites/default/files/privacyverklaring.pdf>).

²⁸ <http://www.goca.be/nl/p/legals>.

²⁹ Zie bij analogie het overzicht dat de FOD Financiën opmaakte aangaande de gegevensstromen onder de verleende machtigingen (<https://financien.belgium.be/node/485>) en het overzicht op de website van de Vlaamse Belastingdienst (<https://belastingen.vlaanderen.be/overzicht-van-persoonsgegevens-die-worden-ingezameld-en-verwerkt>).

45. Het actuele gebrek aan transparantie bij de betrokken actoren (gebrek aan correcte en toegankelijke informatie op websites en een gebrek aan overzicht van complexe gegevensstromen in de sector) is van dergelijke aard dat dit het uitoefenen van de rechten van de betrokkenen bemoeilijkt in plaats van faciliteert. Men kan immers onmogelijk zijn rechten uitoefenen ten aanzien van gegevensstromen die niet gekend of transparant zijn voor de betrokkene, of waarvan men ten onrechte blijft voorhouden dat het niet gaat om persoonsgegevens.

46. De Autoriteit is van oordeel dat het eerste ontwerp ook een meer inhoudelijke inspanning moet faciliteren op het gebied van de informatieplicht door de betreffende gegevensleveranciers (FOD Mobiliteit en Vervoer, en GOCA en FEBIAC als overkoepelende organisaties van de keuringsdiensten en de vaklui) in plaats van enkel de mededelingsplicht aan de VZW Car-Pass te versterken.

47. Dit kan door het inlassen van een eenvoudige bepaling : *"De vaklui en de constructeurs stellen modelbepalingen op teneinde de klanten conform de bepalingen van de AVG correct te informeren betreffende de mededeling van persoonsgegevens aan de ("vereniging"). De (vereniging) publiceert op haar website een overzicht van de gegevensstromen waarbij worden vermeld : de gegevens die de vereniging ontvangt van welke diensten met welk doeleinde en een overzicht van de gegevens die de (vereniging) zelf genereert voor het aanmaken van de Car Pass"*

4. Taalkundige opmerkingen op de Franse versie van het eerste en tweede ontwerp

48. De Autoriteit stelt vast dat de Nederlandstalige en Franstalige tekst van het eerste en tweede ontwerp niet overeenstemt op volgende punten :

- In de Franse versie van het eerste ontwerp wordt op verschillende wijze³⁰ verwezen naar de term "instellingen voor autokeuring". De Franse versie van het ontwerp dient op dat vlak te worden geharmoniseerd.
- In de Franse versie van artikel 4 van het eerste ontwerp werden de woorden "in verband met terugroepacties" na het woord "et les renseignements" niet vertaald.
- In de Franse versie van artikel 4 van het eerste ontwerp werd het woord "ingeschreven" vertaald als "inscrits". Een betere vertaling is "immatriculés".
- In de aanhef van het tweede ontwerp wordt in de Franse versie verwezen naar de "l'a Commission de la protection de la vie Autorité de protection des privée, données," in plaats van "l'Autorité de protection des données".
- In artikel 2 van het tweede ontwerp wordt verwezen naar "*auquel satisfait le véhicule*" in plaats van "*à laquelle*".

³⁰ « organismes » vs. « entreprises de contrôle technique »

IV. BESLUIT

49. De voorliggende ontwerpen betreffen de verdere uitvoering van wetgeving met een legitieme doelstelling (het verschaffen van correcte informatie aan de consument die een wagen koopt). Desondanks is toch sprake van twee schendingen van de AVG en aantal aandachtspunten.

- Het beperken van de aansprakelijkheid in punt 8° van artikel 1 van het eerste ontwerp gebeurt **in strijd met artikel 82 AVG** en is zonder voorwerp nu de beperking van aansprakelijkheid is geschreven ten gunste van een databank (de Kruispuntbank van de voertuigen) in plaats van de FOD Mobiliteit en Vervoer (zie randnummers 16 en 23-29)
- De omschrijving van "*de gegevens in verband met de terugroepacties*" in artikel 4 van het eerste ontwerp moet worden verduidelijkt (zie randnummer 18)
- De Autoriteit stelt de noodzaak en proportionaliteit in vraag tot het (onmiddellijk) mededelen van (enkel) het feit dat niet werd ingegaan op de recall actie zonder dat ook de contextinformatie (reden van de recall actie) wordt vermeld (zie randnummer 19)
- De versterkte mededelingsplicht (verkorte antwoordtermijn) aan de VZW Car-Pass in de artikelen 1, 2 en 3 van het eerste ontwerp is te absoluut opgesteld. Er moet rekening worden gehouden met de plichten van de gegevensleveranciers (FOD Mobiliteit en Vervoer, vaklui en keuringsdiensten) onder de AVG om hun DPO te betrekken en om afspraken te kunnen maken in het licht van de risicogebaseerde aanpak (o.m. beveiligingsvereisten). Dit alvorens doorgiftes (van nieuwe gegevenstypes) aan de VZW Car-Pass kunnen plaatsvinden (zie randnummer 20)
- De **bestaande protocolovereenkomst** tussen de FOD Mobiliteit en Vervoer en de VZW Car-Pass is opgesteld **zonder rekening te houden met de definitie van "persoonsgegevens" in de AVG** en biedt derhalve geen bescherming zoals vereist onder de AVG. Deze overeenkomst dient dringend te worden herzien conform de AVG vooraleer verder persoonsgegevens worden uitgewisseld met de VZW Car-Pass (zie randnummer 22)
- De externe communicatie van de VZW Car-Pass (TV-spots, website,...) en de finaliteitsomschrijving van Car-Pass wet dienen veel explicieter de nadruk te leggen op de finaliteit van de verwerking van persoonsgegevens door de VZW Car-Pass die recent werd verruimd (zie randnummer 34)
- Het eerste ontwerp dient de naleving van de informatieplicht door de vaklui en de keuringsdiensten onder de artikelen 13 en 14 AVG te faciliteren in plaats van enkel de mededelingsplicht te benadrukken. Hiertoe kan het eerste ontwerp een inhoudelijke bepaling opnemen ten aanzien van de overkoepelende organisaties (GOCA en FEBIAC) om modelbepalingen uit te werken voor de correcte en begrijpelijke informatie aan de betrokkene, en een overzicht van de gegevensstromen te plaatsen op de websites naast de gegevensbeschermingsverklaring (zie randnummers 46-47).

OM DEZE REDENEN

Verleent de Autoriteit een **ongunstig advies** over de punten 6°, 7° en 8° van artikel 1 van het eerste ontwerp die zij in strijd acht met de AVG (beperking van de aansprakelijkheid van de FOD Mobiliteit en Vervoer en de combinatie van de plicht tot onmiddellijke doorgifte van persoonsgegevens door de FOD Mobiliteit en Vervoer aan de vereniging (VZW Car-Pass) terwijl de bestaande protocolovereenkomst niet voldoet aan de AVG).

De Autoriteit verleent een **gunstig advies** over het tweede ontwerp en de overige aspecten van het eerste ontwerp, mits rekening wordt gehouden met de voormelde opmerkingen.

De Wnd. Administrateur,

De Voorzitter,

(get.) An Machtens

(get.) Willem Debeuckelaere