



Autorité de protection des données
Gegevensbeschermingsautoriteit

Advies nr. 69/2026 van 10 april 2026

Betreft: advies met betrekking tot een voorontwerp van ordonnantie en een voorontwerp van decreet *houdende instemming met het Samenwerkingsakkoord tussen het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest tot wijziging van het Samenwerkingsakkoord van 31 januari 2014 tussen het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreffende de invoering van de kilometerheffing op het grondgebied van de drie gewesten en tot oprichting van een publiekrechtelijk vormgegeven Interregionaal Samenwerkingsverband Viapass onder de vorm van een gemeenschappelijke instelling zoals bedoeld in artikel 92bis, § 1 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen* (CO-A-2025-224 en CO-A-2025-225)

Trefwoorden: beginsel van voorspelbaarheid – rechtmatigheidsgrond – beginsel van minimale gegevensverwerking – routeticket – boordapparatuur – trajectgegevens – ANPR-camera's

Vertaling

Gelet op de wet van 3 december 2017 *tot oprichting van de Gegevensbeschermingsautoriteit*, met name de artikelen 23 en 26 (hierna "WOG");

Gelet op 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");

Gelet op de wet van 30 juli 2018 *betreffende de bescherming van natuurlijke personen met betrekking tot de verwerking van persoonsgegevens* (hierna "WVG");

Gelet op de adviesaanvraag van de heer Dirk De Smedt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Financiën, Begroting, Openbaar Ambt en de Promotie van Meertaligheid, ontvangen op 12 januari 2026;

Gelet op de adviesaanvraag van de heer François Desquesnes, Waals minister van Ruimtelijk Beleid, Infrastructuur, Mobiliteit en Plaatselijke Besturen, ontvangen op 26 januari 2026;

Gelet op de aanvullende informatie, ontvangen op 2 maart 2026;

Brengt de Autorisatie- en Adviesdienst van de Gegevensbeschermingsautoriteit (hierna "de Autoriteit") op 10 april 2026 het volgende advies uit:

I. VOORWERP EN CONTEXT VAN DE ADVIESAANVRAAG

1. Op 12 en 26 januari 2026 hebben de heren Dirk De Smedt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Financiën, Begroting, Openbaar Ambt en de Promotie van Meertaligheid, en François Desquesnes, Waals minister van Ruimtelijk Beleid, Infrastructuur, Mobiliteit en Plaatselijke Besturen (hierna "de aanvragers"), het advies van de Autoriteit gevraagd over respectievelijk een voorontwerp van ordonnantie en een voorontwerp van decreet *houdende instemming met het Samenwerkingsakkoord van [DATUM] tussen het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest tot wijziging van het Samenwerkingsakkoord van 31 januari 2014 tussen het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreffende de invoering van de kilometerheffing op het grondgebied van de drie gewesten en tot oprichting van een publiekrechtelijk vormgegeven Interregionaal Samenwerkingsverband Viapass onder de vorm van een gemeenschappelijke instelling zoals bedoeld in artikel 92bis, § 1 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen*.
2. Aangezien de voorontwerpen van ordonnantie en decreet zich beperken tot het verlenen van instemming met het Samenwerkingsakkoord *van [DATUM] tussen het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest tot wijziging van het Samenwerkingsakkoord van 31 januari 2014 tussen het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreffende de invoering van de kilometerheffing op het grondgebied van de drie gewesten en tot oprichting van een publiekrechtelijk vormgegeven Interregionaal Samenwerkingsverband Viapass onder de vorm van een gemeenschappelijke instelling zoals bedoeld in artikel 92bis, § 1 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen*, heeft dit advies betrekking op het voormelde Samenwerkingsakkoord in ontwerp (hierna "het ontwerp"), waarmee de voormelde voorontwerpen van ordonnantie en decreet instemmen.
3. Zoals de titel al aangeeft, beoogt het ontwerp het voormelde Samenwerkingsakkoord van 31 januari 2014 (hierna "het Samenwerkingsakkoord van 2014") te **wijzigen**, met name **door een nieuwe wijze**

van inning van de kilometerheffing¹ voor vrachtwagens² in te voeren. Momenteel worden, krachtens het Samenwerkingsakkoord, de door deze vrachtwagens afgelegde afstand en de te betalen kilometerheffing bepaald aan de hand van boordapparatuur³. Dit systeem wordt, krachtens het ontwerp, het **primair kilometerheffingssysteem⁴**. Naast dit systeem voert het ontwerp een **secundair kilometerheffingssysteem⁵** in, waarbij in welomschreven gevallen⁶ en voor een bepaalde route online een **routeticket** kan worden aangeschaft om de verschuldigde kilometerheffing te betalen. Dit ticket is geldig gedurende een periode van 24 uur te rekenen vanaf de aanschaf ervan. Uit de memorie van toelichting blijkt dat dit secundair systeem in de genoemde gevallen tot doel heeft om enerzijds de naleving van de verplichtingen inzake de kilometerheffing te vereenvoudigen door de betaling van de kilometerheffing gemakkelijk te maken, en anderzijds, dankzij een gemakkelijk toegankelijk systeem, de inning van de kilometerheffing te waarborgen teneinde overtredingen te voorkomen.

4. Concreet moet de houder van het voertuig⁷, in het kader van het primair kilometerheffingssysteem, vóór het gebruik van enige weg een overeenkomst sluiten met een dienaarbieder⁸ of de Single Service Provider⁹ om te mogen rijden en de verschuldigde kilometerheffing te kunnen betalen. In het kader van deze overeenkomst verstrekt de dienaarbieder of de Single Service Provider aan de houder van het voertuig boordapparatuur die de afgelegde afstand meet. Op basis daarvan factureren en innen zij, in

¹ Artikel 3, § 2, van het Samenwerkingsakkoord van 2014 definieert de kilometerheffing als "de belasting die verschuldigd is wegens het gebruik dat een voertuig maakt van een niet-geconcedeerde weg" of "het concessietolgeld dat een concessiehouder heft krachtens een met het gewest aangegane beheersovereenkomst of concessieovereenkomst, als vergoeding voor het gebruik dat een voertuig maakt van een aan hem geconcedeerde weg". Uit de ontvangen aanvullende informatie blijkt dat het voor het Vlaamse Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest om een belasting gaat en voor het Waalse Gewest om concessietolgeld.

² Artikel 1, 18°, van het Samenwerkingsakkoord van 2014 definieert het beoogde voertuig als "een motorvoertuig of een samenstel van voertuigen, bedoeld of gebruikt, al dan niet uitsluitend, voor het vervoer over de weg van goederen en waarvan het maximaal toegestane totaalgewicht meer dan 3,5 ton bedraagt".

³ Artikel 1, 9°, in ontwerp van het Samenwerkingsakkoord van 2014 definieert de boordapparatuur als volgt: "alle hardware-en/of softwarecomponenten die aan boord van een voertuig zijn geïnstalleerd of worden meegenomen, en die worden gebruikt als onderdeel van de toldienst, om gegevens te verzamelen, op te slaan, te verwerken en van op afstand te ontvangen of te verzenden, als een afzonderlijk toestel of geïntegreerd in het voertuig".

⁴ Krachtens artikel 1, 24°, in ontwerp van het Samenwerkingsakkoord van 2014 gaat het om "het kilometerheffingssysteem waarbij de verschuldigde kilometerheffing wordt bepaald door middel van boordapparatuur".

⁵ Krachtens artikel 1, 25°, in ontwerp van het Samenwerkingsakkoord gaat het om "het kilometerheffingssysteem waarbij de verschuldigde kilometerheffing wordt bepaald door middel van een routeticket".

⁶ Namelijk in geval van een defect aan de boordapparatuur dat niet onverwijld kan worden hersteld, of in geval van occasioneel gebruik (maximaal 5 kalenderdagen per kalenderjaar) van het wegennet waarop de kilometerheffing van toepassing is (zie het nieuwe artikel 5/1 dat artikel 6 van het ontwerp beoogt in te voegen in het Samenwerkingsakkoord van 2014).

⁷ Krachtens artikel 4, § 3, van het Samenwerkingsakkoord is de houder van het voertuig degene, hetzij:

"1° op wiens naam het kenteken van het voertuig is ingeschreven bij de overheid die belast is met de inschrijving van de voertuigen;

2° op wiens naam het kenteken van het voertuig is ingeschreven bij het buitenlands geldende equivalent van de overheid die belast is met de inschrijving van de voertuigen;

3° die het voertuig waarvoor geen kenteken is ingeschreven bij de overheid die belast is met de inschrijving van de voertuigen of zijn equivalent in het buitenland, feitelijk ter beschikking heeft."

⁸ Krachtens artikel 1, 8°, in ontwerp van het Samenwerkingsakkoord gaat het om "elke door een tolheffer op haar tolgebied toegelaten juridische entiteit die een dienst aanbiedt van facturatie aan gebruikers, inning, en afdracht van kilometerheffing aan de tolheffer".

⁹ Krachtens artikel 1, 12°, van het Samenwerkingsakkoord, zoals gewijzigd door het ontwerp, gaat het om "de hoofddienstaanbieder waarmee in uitvoering van de overeenkomst betreffende de realisatie van een gezamenlijke opdracht, vermeld in 16°, een DBFMO-overeenkomst wordt gesloten en die, onder zijn verantwoordelijkheid de vaste en mobiele handhavingsapparatuur ter beschikking stelt aan de met de handhaving van de kilometerheffing belaste gewesten".

naam en voor rekening van de tolheffer¹⁰, de verschuldigde kilometerheffing. Vervolgens maken zij het betaalde bedrag over aan de tolheffer. In het kader van het secundair kilometerheffingssysteem moet de houder van het voertuig, vóór het gebruik van enige weg, bij de Single Service Provider een route-ticket aanschaffen voor een vooraf aangegeven traject, dat gedurende een beperkte periode geldig is, onder de voorwaarden bepaald in artikel 5/1, 1° en 2°, in ontwerp van het Samenwerkingsakkoord van 2014. De Single Service Provider int voor rekening van de tolheffer de verschuldigde kilometerheffing en maakt deze vervolgens over aan de tolheffer.

5. Het ontwerp beoogt tevens de terminologie die in het Samenwerkingsakkoord wordt gebruikt, aan te passen aan die welke wordt gehanteerd in Richtlijn (EU) 2019/520 van het Europees Parlement en de Raad van 19 maart 2019 *betreffende de interoperabiliteit van elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer en ter facilitering van de grensoverschrijdende uitwisseling van informatie over niet-betaling van wegentol in de Unie* (hierna “de EETS-richtlijn”) en Richtlijn 1999/62/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 1999 *betreffende het in rekening brengen van het gebruik van wegeninfrastructuur aan voertuigen*, zoals gewijzigd bij Richtlijn 2006/38/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 mei 2006 en bij Richtlijn 2011/76/EU van het Europees Parlement en de Raad van 27 september 2011 (hierna “de Richtlijn 1999/62”).
6. Het ontwerp beoogt ook de taken en bevoegdheden van het Interregionaal Samenwerkingsverband Viapass (dat is opgericht krachtens artikel 18 van het Samenwerkingsakkoord) te preciseren, door **artikel 19, § 3**, van het Samenwerkingsakkoord van 2014, waarin de taken en bevoegdheden van Viapass zijn vastgelegd, te wijzigen of aan te vullen.
7. De primaire en secundaire kilometerheffingssystemen die door het Samenwerkingsakkoord en het ontwerp worden ingevoerd, brengen verwerkingen met zich mee van persoonsgegevens betreffende met name de houder van het voertuig – die de kilometerheffing verschuldigd is¹¹ – wanneer deze een natuurlijke persoon is, of diens contactpersonen of vertegenwoordigers, wanneer de houder een rechtspersoon is, alsook van gegevens betreffende de trajecten van vrachtwagenchauffeurs. De aanvragers grijpen de invoering van de nieuwe wijze van inning van de kilometerheffing aan om de **essentiële elementen** van de verwerkingen van persoonsgegevens die worden verricht door de verschillende actoren die betrokken zijn bij de kilometerheffingssystemen (namelijk Viapass, de dienstaanbieders, de Single Service Provider en de tolheffers) **uitdrukkelijk vast te leggen** in het Samenwerkingsakkoord,

¹⁰ Krachtens artikel 1, 17°, van het Samenwerkingsakkoord gaat het om “*het gewest ingeval van de kilometerheffing als belasting op de niet-geconcedeerde wegen, of de concessiehouder ingeval van de kilometerheffing als concessietolgeld op de geconcedeerde wegen*”. Uit de ontvangen aanvullende informatie blijkt dat in Wallonië de concessiehouder de Société wallonne de Financement complémentaire des Infrastructures (SOFICO) is, die dus een rechtspersoon is die losstaat van het gewest.

¹¹ Zie artikel 4, § 1, van het Samenwerkingsakkoord van 2014.

en dit in een nieuw afzonderlijk hoofdstuk (namelijk hoofdstuk III/1, met als titel "*Gegevensbescherming*"). Dit nieuwe hoofdstuk III/1 (dat artikel 15 van het ontwerp in het Samenwerkingsakkoord beoogt in te voegen) bestaat uit acht afdelingen, die 44 bepalingen omvatten. Afdeling 1 bevat een algemene beschrijving van de doeleinden die worden nagestreefd met de gegevensverwerkingen die plaatsvinden in het kader van de primaire en secundaire kilometerheffingssystemen. De afdelingen 2 tot en met 6 werken de in afdeling 1 beschreven doeleinden verder uit en volgen daarbij dezelfde structuur, waarbij telkens een essentieel element in een afzonderlijk artikel wordt omschreven¹².

8. De bedoeling van de aanvragers is aldus om de verwerkingen van persoonsgegevens die door de voormelde actoren worden uitgevoerd, in een specifiek wettelijk kader te regelen, met betrekking tot:
- de procedures voor de registratie, de accreditatie (en de heraccreditatie) en de controle van de dienstaanbieders en de Single Service Provider (afdeling 2: artikel 36/2 tot en met 36/7 in ontwerp);
 - de dienstverlening door de dienstaanbieders of de Single Service Provider aan de houder van het voertuig (afdeling 3: artikel 36/8 tot en met 36/18 in ontwerp);
 - de heffing en de berekening van de kilometerheffing (afdeling 4: artikel 36/19 tot en met 36/30 in ontwerp);
 - de handhaving van de kilometerheffing (afdeling 5: artikel 36/31 tot en met 36/36 in ontwerp);
 - het opstellen van statistieken (afdeling 6: artikelen 36/37 en 36/38 in ontwerp).

II. ONDERZOEK VAN HET ONTWERP

II.1. Voorafgaande opmerkingen: herinnering aan de beginselen van legaliteit, voorspelbaarheid en noodzakelijkheid

9. Overeenkomstig artikel 6.3 van de AVG, gelezen in het licht van overweging 41¹³ van de AVG, moet de verwerking van persoonsgegevens die noodzakelijk is voor de naleving van een wettelijke verplichting¹⁴ die op de verwerkingsverantwoordelijke rust, of voor de vervulling van een taak van algemeen belang

¹² Zo worden de nagestreefde subdoeleinden opgesomd (artikelen 36/2, 36/8, 36/14, 36/19, 36/25, 36/31), de verwerkingsverantwoordelijke (artikelen 36/3, 36/9, 36/15, 36/20, 36/26, 36/32), de categorieën van gegevens die worden verwerkt (artikelen 36/4, 36/10, 36/16, 36/21, 36/27, 36/33), de bewaartermijn van de verwerkte gegevens die tot deze categorieën behoren (artikelen 36/5, 36/11, 36/17, 36/22, 36/28, 36/34), de categorieën van betrokkenen (artikelen 36/6, 36/12, 36/23, 36/29, 36/35) en de categorieën van ontvangers van deze gegevens (artikelen 36/18, 36/24, 36/30, 36/36).

¹³ "41. Wanneer in deze verordening naar een rechtsgrond of een wetgevingsmaatregel wordt verwezen, vereist dit niet noodzakelijkerwijs dat een door een parlement vastgestelde wetgevingshandeling nodig is, onverminderd de vereisten overeenkomstig de grondwettelijke orde van de lidstaat in kwestie. Deze rechtsgrond of wetgevingsmaatregel moet evenwel duidelijk en nauwkeurig zijn, en de toepassing daarvan moet voorspelbaar zijn voor degenen op wie deze van toepassing is, zoals vereist door de rechtspraak van het Hof van Justitie van de Europese Unie („Hof van Justitie”) en het Europees Hof voor de Rechten van de Mens."

¹⁴ Artikel 6.1.c) van de AVG.

of van een taak in het kader van de uitoefening van het openbaar gezag dat aan de verwerkingsverantwoordelijke is opgedragen¹⁵, worden geregeld door duidelijke en nauwkeurige regelgeving, waarvan de toepassing voor de betrokkenen voorspelbaar is. Bovendien impliceert het legaliteitsbeginsel, neergelegd in artikel 22 van de Grondwet, zoals geïnterpreteerd door het Grondwettelijk Hof en de Raad van State, dat de essentiële elementen¹⁶ van de gegevensverwerkingen moeten worden vastgelegd in een norm met rang van wet en dat de omstandigheden waarin de verwerkingen van persoonsgegevens plaatsvinden, voldoende nauwkeurig moeten worden vastgelegd, met inachtneming van de beginselen van noodzakelijkheid en evenredigheid¹⁷.

10. Een dergelijke vastlegging betekent echter niet noodzakelijk dat normatieve bepalingen moeten worden aangenomen die de essentiële elementen van gegevensverwerkingen uitdrukkelijk en in de vorm van lijsten opsommen. Wel vereist zij dat de essentiële elementen van een gegevensverwerking op ondubbelzinnige wijze kunnen worden geïdentificeerd in het dispositief van de norm, zodat de betrokkenen kunnen begrijpen welke gegevensverwerkingen worden uitgevoerd, hetgeen impliceert dat de betrokken normatieve bepalingen voldoende duidelijk en nauwkeurig moeten omschrijven welke (categorie(ën) van) gegevens over welke perso(o)n(en) wordt/worden verwerkt met het oog op welk(e) concre(e)t(e) doeleinde(n), hoelang deze gegevens zullen worden bewaard en welke eventuele derden toegang kunnen krijgen tot deze gegevens voor welk(e) doeleinde(n). Dit betekent dat het **van fundamenteel belang is om de (categorieën van) verwerkte gegevens te koppelen aan de personen op wie zij betrekking hebben, alsook aan het/de nagestreefde doeleinde(n)**. Zo kunnen de artikelen 36/19, 1°, en 36/21, § 1, 1°, in ontwerp bijvoorbeeld worden geïnterpreteerd als bepalingen die toelaten dat de "*gegevens met betrekking tot de boordapparatuur*", waaronder de identiteit en de contactgegevens van de persoon aan wie de boordapparatuur ter beschikking werd gesteld, de "*gegevens over de status van de dienstverleningsovereenkomst*" en de "*financiële gegevens*" worden verwerkt met het oog op het onderzoek van de aanvragen tot vrijstelling van de primaire kilometerheffing.
11. Wanneer een gegevensverwerking noodzakelijk is voor de vervulling van een taak van algemeen belang waarmee de verwerkingsverantwoordelijke is belast, vloeit/vloeien het/de doeleinde(n) van de gegevensverwerking in principe voort uit die taak van algemeen belang. Indien de betrokken taak van algemeen belang duidelijk is vastgelegd in de norm waarbij die taak aan de verwerkingsverantwoordelijke wordt opgedragen, is het niet noodzakelijk dat het doeleinde van de betrokken gegevensverwerking

¹⁵ Artikel 6.1.e) van de AVG.

¹⁶ Het gaat om het doeleinde van de beoogde gegevensverwerking, de categorieën van gegevens die noodzakelijk zijn om dat doeleinde te bereiken, de categorieën van betrokkenen over wie de gegevens worden verzameld, de categorieën van ontvangers van de gegevens indien de verwezenlijking van het beoogde doeleinde gegevensmededelingen vereist, en de maximale termijn waarbinnen de gegevens moeten worden bewaard om het doeleinde te bereiken. De Autoriteit voegt daar in bepaalde omstandigheden ook de identificatie van de verwerkingsverantwoordelijke aan toe.

¹⁷ Zie met name de volgende arresten van het Grondwettelijk Hof: arrest nr. 29/2018 van 15 maart 2018, punt B.13.2; arrest nr. 86/2018 van 5 juli 2018, punt B.7.3.

uitdrukkelijk wordt vermeld in een specifieke bepaling¹⁸. Indien ervoor wordt gekozen om het doeleinde van de gegevensverwerking in een specifieke bepaling te preciseren, dient erop te worden toegezien dat dit doeleinde zodanig wordt geformuleerd dat het adequaat aansluit bij de betrokken taak van algemeen belang¹⁹; anders bestaat het risico dat de betrokken gegevensverwerkingen niet over een toereikende rechtmatigheidsgrond beschikken.

12. Om ervoor te zorgen dat de opname van een specifiek hoofdstuk over gegevensbescherming daadwerkelijk een meerwaarde biedt op het vlak van voorspelbaarheid, dient ook rekening te worden gehouden met de context waarin dit hoofdstuk is ingebed. In dit geval merkt de Autoriteit op dat het huidige kilometerheffingssysteem op het grondgebied van de drie gewesten niet uitputtend wordt geregeld door het Samenwerkingsakkoord, aangezien het voortvloeit uit de omzetting van de twee voormelde Europese richtlijnen, die elk in de respectieve rechtsordes van de drie gewesten werden omgezet²⁰. In die omstandigheden wordt de aanvragers aanbevolen **erop toe te zien dat de bepalingen van het ontwerp betreffende de invoeging van een nieuw hoofdstuk III/1 in het Samenwerkingsakkoord van 2014 niet overlappen met of strijdig zijn met de bestaande wettelijke bepalingen**.
13. Verschillende bepalingen van het ontwerp²¹ omschrijven als **subdoeleinden** van de betrokken gegevensverwerking **het "opstellen" en het "bijhouden" van diverse lijsten** (lijst van routetickets; lijst van houders van voertuigen die een routeticket aanschaffen; lijst van voertuigen die zijn vrijgesteld van de kilometerheffing; lijst van actieve, defecte en ongeldig verklaarde boordapparatuur) door verschillende actoren die betrokken zijn bij de kilometerheffingssystemen. Allereerst dient een onderscheid te worden gemaakt tussen het doeleinde²² van een gegevensverwerking en de gegevensverwerking²³ zelf. Het opstellen en het bijhouden van deze lijsten moeten dan ook veeleer worden beschouwd als verwerkingshandelingen die de verwezenlijking van een doeleinde mogelijk maken, dan als (sub)doeleinden. Ten tweede is de term "*bijhouden*" vaag. De Autoriteit meent, in het licht van de ontvangen aanvullende informatie en de opzet van het ontwerp, te begrijpen dat het gaat om het up-to-date houden van deze lijsten. Het is belangrijk ervoor te zorgen dat de formulering **voldoende nauwkeurig** is en verwijst

¹⁸ Zie bijvoorbeeld de onderstaande opmerkingen met betrekking tot de artikelen 36/1, 36/14, 1°, en 36/25, 1°, in ontwerp.

¹⁹ Zie bijvoorbeeld de onderstaande opmerkingen met betrekking tot de artikelen 36/2, 4°, 36/19, 3°, en 36/25, 3°, in ontwerp.

²⁰ De EETS-richtlijn werd in de rechtsorde van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest omgezet bij de ordonnantie van 19 mei 2022 *betreffende de interoperabiliteit van elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer* en in de rechtsorde van het Waalse Gewest bij het decreet van 16 juni 2022 *betreffende de interoperabiliteit van elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer*. Richtlijn 1999/62 werd in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest omgezet bij de ordonnantie van 29 juli 2015 *tot invoering van een kilometerheffing in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voor zware voertuigen bedoeld of gebruikt voor het vervoer van goederen over de weg, ter vervanging van het Eurovignet*, en in het Waalse Gewest bij het decreet van 16 juli 2015 *tot invoering van een kilometerheffing voor het weggebruik door zware vrachtwagens*.

²¹ Artikelen 36/8, 3°; 36/14, 2°; 36/19, 1°; en 36/25, 1°, in ontwerp.

²² Het doeleinde van een gegevensverwerking is de concrete en operationele reden waarom een verwerkingshandeling of een reeks verwerkingshandelingen wordt uitgevoerd.

²³ Artikel 4.2 van de AVG definieert dat begrip als volgt: "*een bewerking of een geheel van bewerkingen met betrekking tot persoonsgegevens of een geheel van persoonsgegevens, al dan niet uitgevoerd via geautomatiseerde procedés, zoals het verzamelen, vastleggen, ordenen, structureren, opslaan, bijwerken of wijzigen, opvragen, raadplegen, gebruiken, verstrekken door middel van doorzending, verspreiden of op andere wijze ter beschikking stellen, aligneren of combineren, afschermen, wissen of vernietigen van gegevens*".

naar de verwerkingshandelingen die concreet worden beoogd. Ten slotte **dient ervoor te worden gezorgd dat de gegevensverwerkingen die voortvloeien uit het "opstellen", het "bijhouden" en het gebruiken van deze lijsten daadwerkelijk zijn gebaseerd** op een taak van algemeen belang waarmee de betrokken actoren zijn belast, teneinde de rechtmatigheid van de gegevensverwerkingen te waarborgen. De Autoriteit merkt op dat dit het geval is voor het opstellen en het up-to-date houden van de lijst van ongeldig verklaarde boordapparatuur, die door de dienstaanbieders en de Single Service Provider moet worden opgesteld krachtens artikel 22 van de ordonnantie van 19 mei 2022 *betreffende de interoperabiliteit van elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer* (hierna "de ordonnantie van 19 mei 2022") en artikel 21 van het decreet van 16 juni 2022 *betreffende de interoperabiliteit van elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer* (hierna "het decreet van 16 juni 2022")²⁴. Dit geldt echter niet voor het opstellen en het "bijhouden" van de overige bovengenoemde lijsten. Het ontwerp moet bijgevolg **worden aangepast** zodat daarin **de precieze wettelijke taak van de bevoegde actoren tot uiting komt, voor de uitvoering waarvan het noodzakelijk is deze lijsten "op te stellen", "bij te houden" en te gebruiken**²⁵.

14. Bovendien beperken de bepalingen van het ontwerp, die tot doel hebben de categorieën van gegevens te preciseren die worden verwerkt in het kader van het "opstellen" en het "bijhouden" van de voormelde lijsten²⁶, zich over het algemeen tot een verwijzing naar die lijsten, zonder te preciseren welke gegevens daarin zullen worden opgenomen. Een dergelijke benadering schiet tekort wat betreft de voorspelbaarheid, aangezien zij de betrokkenen geen inzicht verschaft in de verwerkingen van hun gegevens die zullen plaatsvinden. Het ontwerp dient derhalve te worden **aangevuld met nadere preciseringen over de gegevens die noodzakelijk, toereikend en ter zake dienend zijn** in het licht van de doeleinden die worden nagestreefd met het "opstellen" en het "bijhouden" van elk van de voormelde lijsten (in wezen: hoe zal elk van de categorieën van gegevens die in deze lijsten zijn opgenomen, worden gebruikt, door wie, hoe en waarom), teneinde te voldoen aan het beginsel van minimale gegevensverwerking zoals neergelegd in artikel 5.1.c) van de AVG.
15. In de bepalingen van het ontwerp waarin de categorieën van verwerkte gegevens worden vastgesteld²⁷, staat dat deze "kunnen" worden verwerkt. Een dergelijke formulering kan niet worden beschouwd als een waarborg voor een toereikende mate van voorspelbaarheid en nauwkeurigheid. Het voorspelbaarheidsbeginsel houdt immers in dat de wetgever **de categorieën van gegevens vaststelt die worden**

²⁴ De EETS-richtlijn werd in de rechtsorde van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest omgezet bij de ordonnantie van 19 mei 2022 *betreffende de interoperabiliteit van elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer* en in de rechtsorde van het Waalse Gewest bij het decreet van 16 juni 2022 *betreffende de interoperabiliteit van elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer*.

²⁵ Zie ook de opmerkingen hieronder met betrekking tot de artikelen 36/8, 3°, 36/14, 2°, en 36/19, 1°, in ontwerp.

²⁶ Zie de artikelen 36/10, 2° *in fine*; 36/16, 2°; 36/21, 2°; 36/27, § 1, 2°, in ontwerp.

²⁷ Artikelen 36/4, 36/10, 36/16, 36/21, 36/27, 36/33 in ontwerp.

verwerkt om de nagestreefde doeleinden te verwezenlijken, of **de omstandigheden waarin bepaalde** categorieën van gegevens worden verwerkt wanneer deze niet allemaal systematisch worden verwerkt.

16. Wat betreft **de bepaling van de betrokkenen**, wenst de Autoriteit reeds op te merken dat erop moet worden toegezien dat deze op duidelijke en nauwkeurige wijze wordt geformuleerd, teneinde elke dubbelzinnigheid ter zake te vermijden. Sommige bepalingen van het ontwerp²⁸ verwijzen naar de heffingsplichtige en/of de houder van het voertuig. Aangezien evenwel de houder van het voertuig, zoals gedefinieerd in artikel 4, § 3, van het Samenwerkingsakkoord, de kilometerheffing verschuldigd is, **dient de term "heffingsplichtige" te worden geschrapt**. Andere bepalingen van het ontwerp²⁹ vermelden "*de vertegenwoordigers of contactpersonen*" van de houder van het voertuig. Uit de ontvangen aanvullende informatie blijkt dat de houder van het voertuig in de meeste gevallen een rechtspersoon zal zijn. Het ontwerp dient bijgevolg te worden aangepast zodat **een onderscheid wordt gemaakt naargelang de houder van het voertuig een natuurlijke persoon dan wel een rechtspersoon is**, en zodat duidelijk wordt aangegeven welke gegevens betrekking hebben op de houder van het voertuig wanneer deze een natuurlijke persoon is, en welke gegevens betrekking hebben op de vertegenwoordigers of contactpersonen van de houder van het voertuig wanneer deze een rechtspersoon is. De Autoriteit gaat ervan uit dat het in dit laatste geval gaat om identificatiegegevens en contactgegevens.
17. Wat betreft **de bepaling van de bewaartermijnen** voor de persoonsgegevens die worden verzameld door de verschillende actoren die betrokken zijn bij de kilometerheffingssystemen³⁰, herinnert de Autoriteit eraan dat een verwerking van persoonsgegevens, zoals de bewaring van gegevens, slechts toelaatbaar is indien zij noodzakelijk is en evenredig met de nagestreefde doeleinden. De memorie van toelichting bevat in het algemeen geen uitleg over de noodzakelijkheid en de evenredigheid van de door het ontwerp voorgenomen bewaartermijnen. Het komt de aanvragers dan ook toe **erop toe te zien dat de** in het ontwerp vastgestelde maximale **bewaartermijnen beperkt blijven tot hetgeen strikt noodzakelijk is** om de nagestreefde doeleinden te bereiken en, in voorkomend geval, dat de motivering van de noodzakelijkheid wordt opgenomen in de memorie van toelichting.
18. De Autoriteit onderzoekt hierna het nieuwe artikel 5/1, dat het secundair kilometerheffingssysteem invoert, evenals het nieuwe hoofdstuk III/1 van het Samenwerkingsakkoord van 2014, onverminderd de hierboven geformuleerde algemene opmerkingen.

II.2. Invoering van het secundair kilometerheffingssysteem (artikel 5/1 in ontwerp)

²⁸ Artikelen 36/12, 36/23, 36/29, 36/35 in ontwerp.

²⁹ Artikelen 36/12, 36/23, 36/29 in ontwerp.

³⁰ Zie de artikelen 36/5, 36/11, 36/17, 36/22, 36/28 in ontwerp.

19. Artikel 6 van het ontwerp strekt ertoe een **nieuw artikel 5/1**³¹ in te voegen in het Samenwerkingsakkoord van 2014, zodat de gewesten het secundair kilometerheffingssysteem kunnen invoeren. Overeenkomstig **artikel 5/1, 2°**, in ontwerp moet de houder van het voertuig in twee situaties een routeticket aanschaffen, namelijk:
- "a) indien een defect aan de boordapparatuur aan de dienst aanbieder of aan de Single Service Provider, die deze ter beschikking heeft gesteld, wordt gemeld en het defect niet onverwijld kan worden hersteld;*
b) indien de houder van het voertuig, voor maximum vijf kalenderdagen per kalenderjaar, gebruik maakt van enige weg en daarvoor geen boordapparatuur voor het betrokken voertuig heeft".
20. Aangezien overeenkomstig artikel 5/1, 2°, a), in ontwerp de verplichting om een routeticket aan te schaffen afhankelijk wordt gesteld van het bestaan van een "defect" aan de boordapparatuur dat "niet onverwijld kan worden hersteld", en aangezien de aanschaf van een routeticket bij de Single Service Provider aanleiding zal geven tot verwerkingen van persoonsgegevens, dient het ontwerp te **preciseren onder welke voorwaarden de boordapparatuur kan worden geacht een "defect [dat] niet onverwijld kan worden hersteld" te vertonen**. Deze precisering is van belang om te vermijden dat de naleving van deze verplichting door de houder van het voertuig leidt tot onevenredige verwerkingen van zijn gegevens in het licht van het doeleinde dat met de invoering van deze nieuwe vorm van kilometerheffing wordt nagestreefd.
21. De Autoriteit stelt vast dat het **maximum van vijf kalenderdagen per kalenderjaar** voor de aanschaf van een routeticket zowel in artikel 5/1, 1°, als in artikel 5/1, 2°, b), in ontwerp wordt vermeld. Het is bijgevolg onduidelijk of deze voorwaarde geldt voor beide in artikel 5/1, 2°, beoogde situaties, dan wel uitsluitend voor het occasionele gebruik van het aan de kilometerheffing onderworpen wegennet, zoals bedoeld in artikel 5/1, 2°, b). Indien het voormelde maximum van vijf dagen van toepassing

³¹ Het luidt als volgt:

"De gewesten werken bij decreet respectievelijk ordonnantie een routeticket uit dat is gesteund op de volgende voorwaarden: 1° in de gevallen voorzien in 2°, schaft de houder van het voertuig voorafgaand aan het gebruik van enige weg een routeticket aan bij de Single Service Provider voor een vooraf aangegeven traject door één of meer tolgebieden waar de kilometerheffing wordt geheven.

De houder van het voertuig is verantwoordelijk voor de correctheid van de gegevens die hij aanlevert met betrekking tot het voertuig waarvoor het routeticket wordt aangeschaft.

Het routeticket geldt voor een duur van 24 uur te rekenen vanaf het ogenblik waarop de houder van het voertuig het routeticket heeft aangeschaft en betaald.

Het routeticket mag slechts worden aangeschaft voor maximum vijf kalenderdagen per kalenderjaar voor trajecten in één of meer van de tolgebieden waar de kilometerheffing wordt geheven.

2° het routeticket wordt aangeschaft in de hiernavolgende gevallen:

a) indien een defect aan de boordapparatuur aan de dienst aanbieder of aan de Single Service Provider, die deze ter beschikking heeft gesteld, wordt gemeld en het defect niet onverwijld kan worden hersteld;

b) indien de houder van het voertuig, voor maximum vijf kalenderdagen per kalenderjaar, gebruik maakt van enige weg en daarvoor geen boordapparatuur voor het betrokken voertuig heeft;

3° de houder van het voertuig en de bestuurder zijn ertoe gehouden om het in het routeticket aangegeven traject te volgen;

4° de Single Service Provider is ertoe gehouden om, zonder discriminatie, een routeticket af te leveren, indien aan de bij decreet, respectievelijk ordonnantie bepaalde voorwaarden is voldaan;

5° binnen het kader van dit routeticket int de Single Service Provider voor de tolheffer de volgens artikel 4, § 1, tweede lid verschuldigde heffing;

6° de Single Service Provider stort de volgens artikel 4, § 1, verschuldigde heffing aan de tolheffer;

7° het routeticket wordt op het ogenblik van het aanschaffen ervan betaald;

8° de tolheffers hebben het recht om voor hun dienstverlening met betrekking tot het routeticket een vergoeding voor de administratieve kosten aan te rekenen."

is in geval van een defect aan de boordapparatuur, begrijpt de Autoriteit niet waarom de aanschaf van een routeticket in die situatie tot vijf dagen zou moeten worden beperkt, tenzij men daarmee zou willen ingaan tegen het doeleinde van deze nieuwe wijze van inning van de kilometerheffing, namelijk het verzekeren van de inning via een gemakkelijk toegankelijk systeem en het vermijden van overtredingen. Het is dan ook aangewezen deze onduidelijkheid te **verhelpen**.

II.3. Doeleinden van de gegevensverwerking in het kader van de primaire en secundaire kilometerheffingssystemen (artikel 36/1 in ontwerp)

22. **Artikel 36/1 in ontwerp**, opgenomen onder afdeling 1 "*Doeleinden van de verwerkingen van persoonsgegevens in het kader van het primair en secundair kilometerheffingssysteem*", somt de **algemene doeleinden** op van de verwerkingen van persoonsgegevens die voortvloeien uit de uitvoering van het Samenwerkingsakkoord, als volgt:

"1° de registratie en accreditatie van dienstaanbieders en de controle van de dienstaanbieders en de Single Service Provider;

2° de dienstverlening aan de houder van het voertuig;

3° de heffing en de berekening van de kilometerheffing;

4° het handhaven van de kilometerheffing;

5° statistische doeleinden, het verkeersbeleid, de verbetering van het verkeersbeheer, de archivering in het algemeen belang, het wetenschappelijk en historisch onderzoek."

23. Het is van belang om het doeleinde van een gegevensverwerking, zijnde de concrete en operationele reden waarom die verwerking plaatsvindt, niet te verwarren met het doel van algemeen belang dat ten grondslag ligt aan de aanneming van een wettelijke norm.

24. **Sommige doeleinden** zouden nauwkeuriger moeten worden **geherformuleerd**. Het doeleinde inzake "*de dienstverlening aan de houder van het voertuig*" is te vaag, aangezien daaruit niet kan worden afgeleid welke diensten, los van de inning van de kilometerheffing, worden aangeboden en door wie. Het doeleinde inzake "*het handhaven van de kilometerheffing*" weerspiegelt bovendien niet werkelijk wat wordt gehandhaafd. Volgens de Autoriteit bestaat die handhaving erin na te gaan of de houder van het voertuig de regels inzake de kilometerheffing naleeft.

II.4. Gegevensverwerkingen in het kader van de registratie, accreditatie en controle van de dienstaanbieders en de Single Service Provider (artikel 36/2 tot en met 36/7 in ontwerp)

25. **Artikel 36/2 in ontwerp** van het Samenwerkingsakkoord van 2014 omschrijft de **subdoeleinden** die worden nagestreefd met de gegevensverwerkingen die Viapass³² uitvoert in het kader van zijn taken inzake de registratie en accreditatie (of heraccreditatie) van de dienstaanbieders of de Single Service Provider, alsook in het kader van zijn taken inzake de controle en sanctionering van deze laatsten, als volgt:

"1° de registratie van de dienstaanbieders;

2° de accreditatie en de heraccreditatie van de dienstaanbieders en van de Single Service Provider;

3° de berekening en het nazicht van de betaling van de vergoedingen aan de dienstaanbieders en aan de Single Service Provider;

4° de opvolging, controle, bijsturing en sanctionering van de dienstaanbieders en van de Single Service Provider naar aanleiding van de verplichtingen en verbintenissen die op hen rusten."

26. Aangezien deze doeleinden duidelijk voortvloeien uit de taken van algemeen belang die aan Viapass zijn toevertrouwd krachtens artikel 19, § 3, van het Samenwerkingsakkoord van 2014, zoals gewijzigd door het ontwerp³³, is het niet noodzakelijk deze expliciet in een specifieke bepaling te vermelden om te voldoen aan het voorspelbaarheidsbeginsel³⁴. Integendeel, een dergelijke benadering kan, wat de voorspelbaarheid betreft, contraproductief blijken indien de afbakening van die doeleinden niet wordt geformuleerd in overeenstemming met de taken van algemeen belang waarmee Viapass is belast. Zo heeft **het doeleinde betreffende de registratie van de dienstaanbieders** (artikel 36/2, 1°, in ontwerp) op algemene wijze betrekking op *"de dienstaanbieders"*, terwijl artikel 19, § 3, 1°, in ontwerp betrekking heeft op de dienstaanbieders die op het grondgebied van een van de gewesten zijn gevestigd en die aan bepaalde voorwaarden voldoen. Hetzelfde geldt voor **het in artikel 36/2, 2°, in ontwerp omschreven doeleinde**, dat op algemene wijze betrekking heeft op de dienstaanbieders en de Single Service Provider, terwijl artikel 19, § 3, 1°/1, in ontwerp verwijst naar de dienstaanbieders die in een

³² Zie artikel 36/3 in ontwerp van het Samenwerkingsakkoord van 2014, waarin Viapass als verwerkingsverantwoordelijke wordt aangewezen.

³³ Het betreft:

- het registreren van dienstaanbieders gevestigd op het grondgebied van één van de gewesten wanneer ze voldoen aan de voorwaarden vermeld in artikel 4 van de EETS-Richtlijn en beschikken over het EG-certificaat of de EG-verklaring van conformiteit van de interoperabiliteitsonderdelen omschreven in Bijlage III van de Uitvoeringsverordening (EU) 2020/204 (artikel 19, § 3, 1°, in ontwerp);
- het uitvoeren van de accreditatieprocedure en de heraccreditatieprocedure ten behoeve van de dienstaanbieders die geregistreerd zijn in één van de lidstaten van de Europese Unie, wanneer ze voldoen aan de voorwaarden bepaald in de tolgebiedsverklaring en beschikken over bedoeld EG-certificaat of EG-verklaring van conformiteit van de interoperabiliteitsonderdelen omschreven in Bijlage III van de Uitvoeringsverordening (EU) 2020/204 (artikel 19, § 3, 1°/1);
- het opvolgen, bijsturen en controleren van de andere dienstaanbieders, voor wie Viapass eveneens het centraal contactpunt is (artikel 19, § 3, 7°, in ontwerp);
- het aansturen, opvolgen, bijsturen, controleren en sanctioneren, als gezamenlijk aanbestedende overheid, van de Single Service Provider (artikel 19, § 3, 4°, van het Samenwerkingsakkoord);
- het uitbetalen van de vergoedingen onder de DBFMO-overeenkomst aan de Single Service Provider (artikel 19, § 3, 5°, van het Samenwerkingsakkoord);
- het berekenen van de vergoeding aan de dienstverleners andere dan de Single Service Provider (artikel 19, § 3, 8°, van het Samenwerkingsakkoord).

³⁴ Zo vloeien **de doeleinden inzake de opvolging, controle en bijsturing van de dienstaanbieders en de Single Service Provider, bedoeld in artikel 36/2, 4°, in ontwerp**, duidelijk voort uit de bevoegdheden inzake de opvolging, bijsturing en controle van de andere dienstaanbieders, waarmee Viapass is belast krachtens artikel 19, § 3, 7°, van het Samenwerkingsakkoord van 2014, alsook uit de identieke taken die het ten aanzien van de Single Service Provider vervult krachtens artikel 19, § 3, 4°, van het Samenwerkingsakkoord.

lidstaat van de Europese Unie zijn geregistreerd en aan bepaalde voorwaarden voldoen. Het in **artikel 36/2, 3°, in ontwerp** omschreven doeleinde verwijst naar *"de berekening en het nazicht van de betaling van de vergoedingen"*, terwijl artikel 19, § 3, 5° en 8°, van het Samenwerkingsakkoord betrekking heeft op *"het uitbetalen van de vergoedingen"* aan de Single Service Provider en op *"het berekenen van de vergoeding"* voor de dienstaanbieders. Bovendien kan het gebrek aan overeenstemming tussen de taak van algemeen belang waarmee Viapass is belast en het doeleinde van de gegevensverwerkingen die noodzakelijk zijn voor de vervulling van die taak, vragen doen rijzen over de rechtmatigheid van die gegevensverwerkingen. De door Viapass verrichte gegevensverwerkingen kunnen immers slechts rechtmatig zijn indien zij noodzakelijk zijn voor de vervulling van de taak van algemeen belang waarmee deze entiteit is belast. Een dergelijke vraag rijst met name bij **het in artikel 36/2, 4°, in ontwerp omschreven doeleinde betreffende de sancties** die kunnen worden opgelegd aan de dienstaanbieders en de Single Service Provider, aangezien artikel 19, § 3, van het Samenwerkingsakkoord momenteel enkel een sanctiebevoegdheid verleent ten aanzien van de Single Service Provider (en niet ten aanzien van de dienstaanbieders).

Indien de aanvragers ervoor kiezen de voormelde doeleinden expliciet in het ontwerp te vermelden, dienen zij **erop toe te zien dat deze op passende wijze worden geformuleerd in het licht van de wettelijke taken waarmee Viapass is belast**. Omwille van de leesbaarheid zou het in artikel 36/2, 4°, beoogde doeleinde (bijvoorbeeld) als volgt moeten worden geherformuleerd: *"de opvolging, de controle, de bijsturing en, in voorkomend geval, de sanctionering van de correcte uitvoering door de dienstaanbieders en de Single Service Provider van de op hen rustende verplichtingen en verbintenissen"*.

27. **Artikel 36/4 in ontwerp** bepaalt **de categorieën van persoonsgegevens** die door Viapass kunnen worden verwerkt ter verwezenlijking van de in artikel 36/2 in ontwerp omschreven doeleinden, namelijk de *"identificatiegegevens"* en de *"contactgegevens"*. **Artikel 36/6 in ontwerp** omschrijft **de betrokkenen** als *"de vertegenwoordigers of contactpersonen van Viapass, van de tolheffers, van de gewesten, van de dienstaanbieders of van de Single Service Provider en van hun onderaannemers"*.

28. Uit de verstreckte aanvullende informatie blijkt dat de dienstaanbieders en de Single Service Provider steeds rechtspersonen zijn en dat de verwerkte persoonsgegevens betrekking hebben op de natuurlijke personen die werkzaam zijn voor de (kandidaat-)dienstaanbieders of de Single Service Provider en die optreden als aanspreekpunt voor Viapass in het kader van de registratie, accreditatie, contractuele opvolging en controle van de dienstaanbieders en de Single Service Provider. De betrokkenen zijn dus de vertegenwoordigers of contactpersonen van de dienstaanbieders of de Single Service Provider ten aanzien van Viapass. De betrokkenen zouden in het ontwerp in die bewoordingen moeten worden aangeduid teneinde de leesbaarheid ervan te verbeteren. Voorts dient de verwijzing naar de tolheffers, de gewesten en de onderaannemers te worden **geschrapt**, aangezien deze entiteiten niet betrokken zijn bij de hier bedoelde registratie-, accreditatie-, opvolgings- en controleprocedures. Daarnaast dient erop te worden

toegezien dat de categorieën van betrokkenen **op exhaustieve wijze worden vermeld**. Uit de verstrekte aanvullende informatie blijkt immers dat ook kandidaat-dienstaanbieders onder de betrokkenen vallen. Dit zou in het ontwerp moeten worden gepreciseerd.

29. **Artikel 36/5 in ontwerp** bepaalt dat de hierboven vermelde categorieën van persoonsgegevens **maximaal** tien jaar mogen worden **bewaard**, te rekenen vanaf het einde van de overeenkomst tussen de tolheffer en de betrokken dienaarbieders of de Single Service Provider. Aangezien het gaat om identificatie- en contactgegevens, stelt de Autoriteit zich vragen bij **de noodzaak** van een dergelijke bewaartermijn: om welke reden zouden deze gegevens tien jaar na het einde van de overeenkomst nog noodzakelijk zijn? Daarnaast herinnert de Autoriteit aan het juistheidsbeginsel, neergelegd in artikel 5.1.d) van de AVG, dat vereist dat alle redelijke maatregelen worden genomen om ervoor te zorgen dat persoonsgegevens die, gelet op de doeleinden waarvoor zij worden verwerkt, onjuist zijn, onverwijld worden gewist of gerectificeerd. Dergelijke gegevens lopen dan ook het risico tien jaar na het einde van de dienstverleningsovereenkomst niet langer juist te zijn. Het commentaar bij het artikel bevat geen verantwoording voor de noodzaak van een dergelijke bewaartermijn. Het komt bijgevolg aan de aanvragers toe zich **ervan te vergewissen** dat de maximale bewaartermijn aan dit criterium voldoet en, in voorkomend geval, de rechtvaardiging voor het vaststellen van een dergelijke termijn op te nemen in het commentaar bij het artikel.
30. **Artikel 36/7 in ontwerp** bepaalt dat Viapass de voormelde persoonsgegevens mag meedelen aan de tolheffers en de gewesten (artikel 36/7, 1°), alsook aan zijn raadgevers (artikel 36/7, 2°). Gevraagd naar het/de doeleinde(n) van deze voorgenomen mededelingen, antwoordden de aanvragers het volgende (vertaald door de Autoriteit): "*De gewesten en de tolheffers, samen met Viapass, als publiekrechtelijk interregionaal samenwerkingsverband hebben behoefte aan de in artikel 36/4 beoogde gegevens voor de in artikel 36/2 van het Samenwerkingsakkoord omschreven doeleinden.*"
31. De Autoriteit heeft moeite om te begrijpen waarom het noodzakelijk zou zijn deze identificatie- en contactgegevens mee te delen aan de tolheffers en de gewesten met het oog op de verwezenlijking van de in artikel 36/2 omschreven doeleinden, aangezien deze doeleinden voortvloeien uit de vervulling van de taken van algemeen belang waarmee Viapass is belast overeenkomstig artikel 19, § 3, van het Samenwerkingsakkoord, zoals gewijzigd door het ontwerp (en niet de tolheffers of de gewesten). Indien de gewesten en de tolheffers deze doeleinden, net als Viapass, nastreven, impliceert dit bovendien dat deze drie actoren elk een rol vervullen in de voor die doeleinden verrichte gegevensverwerkingen en een verwerkingsverantwoordelijkheid (alleen of gezamenlijk) dragen. In de huidige versie wijst artikel 36/3 in ontwerp evenwel uitsluitend Viapass aan als verwerkingsverantwoordelijke voor de gegevensverwerkingen in kwestie. Het komt derhalve aan de opstellers van het ontwerp toe om **artikel 36/7, 1°**, in het licht van deze opmerkingen te **verduidelijken**.

32. Wat de in **artikel 36/7, 2°, in ontwerp** beoogde raadgevers betreft, blijkt uit de ontvangen aanvullende informatie dat het gaat om "*externe professionele raadgevers die door Viapass worden gemandateerd (bijvoorbeeld advocaten, technische of financiële auditors, enzovoort) in het kader van de in artikel 36/2 van het Samenwerkingsakkoord bedoelde doeleinden*" (vertaald door de Autoriteit). Teneinde een passend niveau van voorspelbaarheid te waarborgen, dient artikel 36/7, 2°, te worden **aangevuld** door daarin de draagwijdte van het begrip "*raadgevers*" te preciseren, alsook de doeleinden waarvoor de voorgenomen gegevensmededeling plaatsvindt.

II.5. Gegevensverwerkingen in het kader van de dienstverlening aan de houder van het voertuig

II.5.1. In het kader van het primair kilometerheffingssysteem (artikel 36/8 tot en met 36/13 in ontwerp)

33. **Artikel 36/8 in ontwerp** stelt de **subdoeleinden** vast die worden nagestreefd met de gegevensverwerkingen die worden uitgevoerd door de dienstaanbieders of de Single Service Provider³⁵ in het kader van de diensten die zij aan de houder van het voertuig aanbieden binnen het primair kilometerheffingssysteem, als volgt:

"1° het sluiten en uitvoeren van een dienstverleningsovereenkomst met de houder van het voertuig;

2° het leveren van toldiensten aan de houder van het voertuig, met inbegrip van de inning van de kilometerheffing;

3° het opstellen en bijhouden van een lijst met de actieve boordapparatuur, de defecte boordapparatuur en de ongeldig verklaarde boordapparatuur."

34. Uit het commentaar bij het voormelde artikel blijkt dat het **doeleinde** bedoeld in **punt 1°** (en het voorwerp van de overeenkomst) erop gericht is de houder van het voertuig in staat te stellen gebruik te maken van de boordapparatuur, en dat de levering, het onderhoud en de installatie van de boordapparatuur deel uitmaken van de uitvoering van deze overeenkomst. Onder deze omstandigheden kan worden aangenomen dat dit doeleinde voldoende welbepaald is in de zin van artikel 5.1.b) van de AVG. Daarentegen is de uitdrukking "**het leveren van toldiensten**" als bedoeld in **punt 2°** relatief ruim geformuleerd, waardoor niet duidelijk is om welke soorten diensten het gaat. Het is derhalve raadzaam dit doeleinde te **herformuleren**, waarbij ervoor moet worden gezorgd dat duidelijke en precieze bewoordingen worden gebruikt die alle beoogde diensten uitputtend beschrijven.

35. **Het "opstellen" en het "bijhouden" van de in punt 3° bedoelde lijsten** lijken meer op gegevensverwerkingshandelingen dan op een (of meerdere) doeleinde(n), zoals hierboven reeds in punt 13 is benadrukt. De Autoriteit begrijpt, in het licht van de context van het ontwerp, dat de dienstaanbieders

³⁵ Zie artikel 36/9 in ontwerp, waarin de dienstaanbieders of de Single Service Provider als verwerkingsverantwoordelijken worden aangewezen. Zie ook de onderstaande opmerkingen met betrekking tot de aanwijzing van de verwerkingsverantwoordelijke.

en de Single Service Provider verplicht zijn een **lijst van ongeldig verklaarde boordapparatuur** bij te houden teneinde hun aansprakelijkheid voor de inning van de kilometerheffing die te rekenen vanaf de kennisgeving ingevolge het gebruik van de ongeldig verklaarde boordapparatuur verschuldigd is, te beperken³⁶. Het is derhalve wenselijk het ontwerp **aan te passen**, zodat daarin wordt weergegeven dat de beoogde gegevensverwerkingen bestaan uit het opstellen en het up-to-date houden van de voormelde lijst, en het **aan te vullen**, zodat daarin het **doeleinde** wordt vermeld dat met deze gegevensverwerkingen wordt nagestreefd, op zijn minst door te verwijzen naar de relevante toepasselijke bepalingen.

36. De **in punt 3° bedoelde lijst van actieve en defecte boordapparatuur** geeft aanleiding tot de volgende opmerkingen in het licht van de beginselen van noodzakelijkheid, voorspelbaarheid en rechtmatigheid van de gegevensverwerkingen die voortvloeien uit het "*opstellen*" en het "*bijhouden*" van dergelijke lijsten:

Ten eerste wordt in het commentaar bij het artikel niet gemotiveerd waarom het noodzakelijk is deze lijsten op te stellen en bij te houden. De Autoriteit meent, in het licht van het dispositief en de opzet van het ontwerp, te begrijpen dat de lijst van defecte boordapparatuur betrekking heeft op defecte boordapparatuur in de zin van artikel 5/1, 2°, in ontwerp en dat deze lijst zou toelaten te controleren of de regels inzake het secundair kilometerheffingssysteem worden nageleefd, door na te gaan of de houder van een voertuig met defecte boordapparatuur in de zin van het ontwerp daadwerkelijk heeft voldaan aan zijn verplichting om een routeticket aan te schaffen. Het komt de aanvragers dan ook toe **zich ervan te vergewissen dat het "*opstellen*" en het "*bijhouden*"³⁷ van de lijst van actieve en defecte boordapparatuur noodzakelijk zijn**, en de motivering van die noodzaak op te nemen in het commentaar bij het artikel.

Ten tweede merkt de Autoriteit op dat, krachtens artikel 12, § 3, eerste lid, 4° en 5°, van de ordonnantie van 29 juli 2015 en artikel 13, § 1, eerste lid, 4° en 5°, van het decreet van 16 juli 2015, boordapparatuur als ongeldig verklaard wordt beschouwd wanneer de gebruiker nalaat een "*defect*" aan de boordapparatuur te melden aan de dienst aanbieder en de Single Service Provider, of wanneer hij hun instructies voor de vervanging of herstelling van de "*defecte*" boordapparatuur niet opvolgt. Het komt de aanvragers dan ook toe zich ervan te vergewissen dat het "*opstellen*" en het "*bijhouden*" van de lijst van defecte boordapparatuur zoals bedoeld in het ontwerp geen overlap vertonen met de bestaande wettelijke bepalingen.

Ten derde dient, om een rechtmatigheidsgrond te waarborgen voor de gegevensverwerkingen die voortvloeien uit het opstellen en het bijhouden van een lijst van actieve en defecte boordapparatuur, in het ontwerp te worden **bepaald dat de dienst aanbieder en de Single Service Provider belast**

³⁶ Zie artikel 12, § 4, van de ordonnantie van 29 juli 2015 en artikel 22 van de ordonnantie van 19 mei 2022, alsook artikel 13, § 2, van het decreet van 16 juli 2015 en artikel 21 van het decreet van 16 juni 2022.

³⁷ Zie ook de opmerking hierboven in punt 13 van dit advies.

zijn met het opstellen en het "*bijhouder*" van die lijsten, waarbij het nagestreefde doeleinde wordt gepreciseerd.

37. **Artikel 36/10 in ontwerp** bepaalt welke **categorieën van gegevens** mogen worden verwerkt om de in artikel 36/8 in ontwerp beschreven doeleinden na te streven, namelijk:

"1° de identificatiegegevens;

2° de gegevens met betrekking tot de boordapparatuur, met inbegrip van gegevens over de personalisatie en identificatie van de boordapparatuur, logistieke gegevens, kopieën van boorddocumenten en een lijst met de actieve boordapparatuur, de defecte boordapparatuur en de ongeldig verklaarde boordapparatuur;

3° voertuigclassificatieparameters, met inbegrip van voertuigkenmerken zoals emissieklasse, voertuiggewicht, kenteken en het onderscheidingsteken van het land dat deel I van het kentekenbewijs afgeeft;

4° de positiegegevens van de boordapparatuur;

5° financiële gegevens;

6° gegevens over de status van de dienstverleningsovereenkomst;

7° de tolmelding."

38. **Artikel 36/12 in ontwerp** bepaalt dat de **betrokkenen** "*de heffingsplichtige, de houder van het voertuig en de vertegenwoordigers of contactpersonen van de voornoemde personen, van de dienst-aanbieders of van de Single Service Provider en van hun onderaannemers*" zijn.

39. Naast de reeds hierboven in punt 16 geformuleerde opmerkingen met betrekking tot de bepaling van de betrokkenen, beperkt de Autoriteit zich tot de bijkomende opmerking dat dient te worden gepreciseerd dat het gaat om de vertegenwoordigers of contactpersonen van de houder van het voertuig ten aanzien van de diensaanbieders of de Single Service Provider en hun onderaannemers, in plaats van te verwijzen naar de vertegenwoordigers of contactpersonen van de diensaanbieders of de Single Service Provider en hun onderaannemers.

40. Wat **de in artikel 36/10, 2°, bedoelde gegevens met betrekking tot de boordapparatuur** betreft, biedt de verwijzing naar de lijst van actieve, defecte of ongeldig verklaarde boordapparatuur aan het einde van die bepaling op zich geen werkelijke meerwaarde vanuit het oogpunt van voorspelbaarheid, aangezien niet wordt gepreciseerd welke categorieën van gegevens in die lijsten zijn opgenomen. Het ontwerp dient dan ook te worden **aangevuld** door de categorieën van gegevens die in deze lijsten zijn opgenomen te vermelden.

41. Bovendien **zou de omschrijving van bepaalde categorieën van gegevens nauwkeuriger en vollediger kunnen worden geformuleerd:**

42. Zo blijkt uit het commentaar bij het artikel dat de in **artikel 36/10, 2°**, bedoelde "**gegevens³⁸ over de personalisatie en identificatie van de boordapparatuur**" de volgende zaken omvatten: "*het identificatienummer van de boordapparatuur, alsook de naam, het adres, het elektronisch adres en het telefoonnummer van degene aan wie de boordapparatuur ter beschikking werd gesteld*". Teneinde de voorspelbaarheid van het ontwerp te versterken, dient in het dispositief van het ontwerp zelf (en niet in het commentaar bij het artikel) te worden **gepreciseerd** wat onder de gegevens over de personalisatie en identificatie van de boordapparatuur wordt verstaan.
43. Er dient over te worden gewaakt dat de opsomming van de "**voertuigclassificatieparameters, met inbegrip van voertuigkenmerken**", zoals bedoeld in **artikel 36/10, 3°**, in ontwerp, op exhaustieve wijze gebeurt. Het gebruik van het woord "*zoals*" impliceert immers dat dit niet het geval is. Voorts stelt de Autoriteit zich vragen bij de noodzaak om het onderscheidingsteken van het land dat deel I van het kentekenbewijs afgeeft, te verwerken, aangezien het kenteken, dat aangeeft in welk land een voertuig is ingeschreven, reeds wordt verwerkt. Deze opmerkingen gelden eveneens voor artikel 36/16, 3°, voor zover daarin eveneens naar de voormelde parameters wordt verwezen.
44. Uit de ontvangen aanvullende informatie blijkt dat de in **artikel 36/10, 4°**, bedoelde "**positiegegevens van de boordapparatuur**" betrekking hebben op de door de boordapparatuur gegenereerde geolocatiegegevens (bijvoorbeeld lengtegraad, breedtegraad en tijdstempel), die worden gebruikt om het afgelegde traject op het wegennet waarop de kilometerheffing van toepassing is te bepalen en het verschuldigde bedrag te berekenen. De Autoriteit wijst op het bijzonder gevoelige karakter van traject- en locatiegegevens, aangezien zij zeer precieze informatie verschaffen over de locatie van een persoon op een welbepaald tijdstip en op een welbepaalde plaats. **Er dient te worden gewaarborgd dat de technologie die wordt ingezet voor de berekening van de beoogde kilometerheffing een doeltreffende toepassing van het beginsel van minimale gegevensverwerking mogelijk maakt, door de traject- of locatiegegevens lokaal in de boordapparatuur te bewaren en de mededeling van de noodzakelijke gegevens te beperken tot hetgeen strikt noodzakelijk is in het licht van de nagestreefde doeleinden**³⁹. In dit verband lijkt het, gelet op het feit dat de kilometerheffing krachtens artikel 4 van het Samenwerkingsakkoord verschuldigd is per door het voertuig afgelegde kilometer of gedeelte van een kilometer, **voldoende** om aan de dienstaanbieders of de Single Service Provider enkel **gegevens** mee te delen **over het aantal afgelegde kilometers** voor de berekening van de kilometerheffing. Het komt dan ook aan de aanvragers toe zich ervan te vergewissen dat de verzameling van trajectgegevens noodzakelijk is in het licht van het nagestreefde doeleinde. Bovendien maakt de uitdrukking "*positiegegevens van de boordapparatuur*" niet duidelijk dat het

³⁸ Voor de Nederlandse vertaling niet relevante voetnoot.

³⁹ Zie in dit verband ook advies nr. 231/2021 van 3 december 2021 met betrekking tot een voorontwerp van ordonnantie betreffende de interoperabiliteit van elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer, punt 22, alsmede de verwijzing naar de bestaande wetenschappelijke literatuur ter zake.

om geolocatiegegevens gaat. Om de voorspelbaarheid van het ontwerp te versterken, zou deze uitdrukking moeten worden geherformuleerd als *"gegevens betreffende de geolocatie van het voertuig waarin de boordapparatuur is geplaatst"*.

45. Volgens de verstrekte aanvullende informatie hebben de in **artikel 36/10, 5°**, in ontwerp bedoelde **"financiële gegevens"** betrekking op *"de gegevens inzake de betaling van de kilometerheffing, met name de betalingsgegevens die door de houder van het voertuig zelf worden verstrekt (rekeningnummer – IBAN en BIC –, nummer van een bankkaart of tankkaart, alsook de gegevens betreffende de financiële instelling waarbij de rekening wordt aangehouden of de entiteit die de kaart heeft uitgegeven)"*, evenals op *"de voor de facturatie en controle noodzakelijke gegevens, zoals afschriften of overzichten van betalingen en de verschuldigde tolbedragen"* (vertaald door de Autoriteit). Indien het de bedoeling is te verwijzen naar de gegevens betreffende het in artikel 5, 5°, in ontwerp van het Samenwerkingsakkoord bedoelde gegarandeerde betaalmiddel, dient het ontwerp daarnaar als dusdanig te verwijzen. In ieder geval is de uitdrukking *"financiële gegevens"* te vaag en dient te worden verwezen naar de concreet bedoelde gegevens aan de hand van een meer nauwkeurige en exhaustieve formulering. Deze opmerkingen gelden eveneens voor artikel 36/16, 4°, in ontwerp dat eveneens verwijst naar *"financiële gegevens"*.
46. Volgens de verstrekte aanvullende informatie hebben de in **artikel 36/10, 6°**, bedoelde **"gegevens over de status van de dienstverleningsovereenkomst"** betrekking op *"de informatie over de contractuele status tussen de dienaarbieder (of de Single Service Provider) en de houder van het voertuig (bijvoorbeeld actieve overeenkomst, opgeschorte overeenkomst, beëindigde overeenkomst, overeenkomst in regularisatie, enzovoort)"* (vertaald door de Autoriteit). Teneinde de voorspelbaarheid van het ontwerp te versterken, dient in het dispositief van het ontwerp te worden gedefinieerd wat onder deze uitdrukking wordt verstaan, of dient dit minstens te worden gepreciseerd in de memorie van toelichting. Voorts dienen de aanvragers in het commentaar bij het artikel de noodzaak en relevantie van de verzameling van deze gegevens te verantwoorden in het licht van het/de nagestreefde doeleinde(n), teneinde te voldoen aan het beginsel van minimale gegevensverwerking, neergelegd in artikel 5.1.c) van de AVG. Deze opmerkingen gelden eveneens voor artikel 36/16, 5°, dat eveneens verwijst naar de voormelde gegevens.
47. Wat de in **artikel 36/10, 7°**, in ontwerp bedoelde **"tolmelding"** betreft, blijkt uit de verstrekte aanvullende informatie en uit het commentaar bij het artikel dat het gaat om de melding die dagelijks door de dienaarbieders of de Single Service Provider wordt doorgegeven aan de tolheffers en aan Viapass *"met daarin de gegevens die nodig zijn om te kunnen verifiëren of de kilometerheffing voor een bepaald voertuig correct is geïnd (trajecten, afgelegde kilometers, berekend bedrag)"* (vertaald door de Autoriteit). In het commentaar bij artikel 36/19, waarin met name het doeleinde *"de organisatie, de coördinatie en de controle op het doorstorten van de kilometerheffing, inclusief de aanrekening aan de heffings-*

plichtige" wordt omschreven, wordt gepreciseerd dat onder meer de in artikel 36/10 bedoelde tolmeldingen worden verwerkt en dat daartoe "[...] *onder meer gegevens over het voertuig [worden] verwerkt zoals de landcode, de EURO-emissieklasse, het kenteken, het chassisnummer/ identificatienummer voertuig, het merk van het voertuig, de EU-categoriecode (voertuig, vrachtwagen enz.) en het maximaal toegestane totaalgewicht*". Teneinde de voorspelbaarheid van het ontwerp te versterken, dient **in het dispositief van het ontwerp** te worden **gedefinieerd** wat onder een "*tolmelding*" moet worden verstaan en dient te worden **gepreciseerd** welke gegevens **in de tolmelding zijn opgenomen**, waarbij erop moet worden toegezien dat enkel de gegevens worden vermeld die noodzakelijk en relevant zijn voor het nagestreefde doeleinde. Zo **vraagt de Autoriteit zich af of de verzameling van trajectgegevens wel noodzakelijk is, aangezien de kilometerheffing verschuldigd is op basis van het aantal afgelegde kilometers**. Evenzo **lijkt het *a priori* noch noodzakelijk, noch relevant om het merk van het voertuig of de EU-categoriecode te verwerken**. Deze opmerkingen gelden eveneens voor de in artikel 36/21, § 1, 3°, bedoelde "*tolmelding*".

48. Zoals reeds hierboven in punt 10 werd benadrukt, is het belangrijk **de categorieën van gegevens en de personen van wie die categorieën van gegevens worden verwerkt, te koppelen aan de nagestreefde doeleinden, met inachtneming van het beginsel van minimale gegevensverwerking**. Zo gaat de Autoriteit er bijvoorbeeld van uit dat het voor het sluiten en uitvoeren van de dienstverleningsovereenkomst (het in artikel 36/8, 1°, in ontwerp bedoelde doeleinde) noodzakelijk en relevant is om de identificatiegegevens van de houder van het voertuig, de "*gegevens met betrekking tot de boordapparatuur*", de "*financiële gegevens*" van die houder en de voertuigclassificatieparameters te verwerken, en dat de overige in artikel 36/10 bedoelde gegevens niet noodzakelijk of relevant zijn (de "*positiegegevens van de boordapparatuur*", de "*gegevens over de status van de dienstverleningsovereenkomst*" en de tolmelding).
49. **Artikel 36/13 in ontwerp** bepaalt dat de dienstaanbieders en de Single Service Provider, naargelang het geval, de lijst van actieve, defecte en ongeldig verklaarde boordapparatuur alsook de tolmeldingen doorgeven aan de gewesten, de tolheffers en Viapass. Deze bepaling voldoet om de volgende redenen niet aan het vereiste van voorspelbaarheid:
50. Enerzijds worden de **doeleinden** die met de mededeling van deze documenten worden nagestreefd **niet** in het ontwerp **omschreven**. Volgens de ontvangen aanvullende informatie strekt de mededeling van de lijst van actieve, defecte en ongeldig verklaarde boordapparatuur ertoe de in artikelen 36/19 en 36/31 in ontwerp van het Samenwerkingsakkoord beschreven doeleinden te verwezenlijken, in het bijzonder "*de organisatie, de coördinatie en de controle op het doorstorten van de kilometerheffing, inclusief de aanrekening aan de heffingsplichtige*" (waarmee Viapass en de tolheffers zijn belast), alsook de controle op de naleving van de regels inzake de kilometerheffing (waarmee Viapass en de gewesten zijn belast). Artikel 36/13 dient dan ook te worden **aangevuld** met een vermelding van de doeleinden die met de beoogde gegevensmededeling worden nagestreefd, waarbij erop moet worden toegezien dat

enkel die doeleinden worden vermeld waarvoor de betrokken gegevens noodzakelijk zijn. Zo vraagt de Autoriteit zich af of de mededeling van de voormelde lijst van boordapparatuur noodzakelijk is voor de verwezenlijking van het in artikel 36/19, 1°, omschreven doeleinde betreffende het onderzoek van de aanvragen tot vrijstelling van de kilometerheffing en het "*bijhouden*" van de lijst van vrijgestelde voertuigen. Wat de mededeling van de tolmeldingen betreft, blijkt uit het commentaar bij het artikel dat het nagestreefde doeleinde erin bestaat de tolheffers en Viapass in staat te stellen te verifiëren of de kilometerheffing correct is geïnd. Dit doeleinde dient dan ook in het dispositief van het ontwerp zelf (en niet in het commentaar bij het artikel) te worden opgenomen.

51. Anderzijds is de uitdrukking "*naargelang het geval*" te ruim geformuleerd, waardoor niet kan worden vastgesteld **onder welke omstandigheden de mededeling** van de lijst van de bedoelde boordapparatuur en van de tolmeldingen **gerechtvaardigd is**. Artikel 36/13 in ontwerp dient bijgevolg te worden **aangepast** zodat de betrokkenen begrijpen **onder welke voorwaarden de voormelde documenten** door de dienstverleners en de Single Service Provider aan de gewesten, de tolheffers en Viapass **worden meegedeeld**.
52. **Artikel 36/11 in ontwerp** bepaalt de **bewaartermijnen** voor de in artikel 36/10 bedoelde gegevens. Paragraaf 3 bepaalt dat, in afwijking van paragraaf 1 en "*behoudens andersluidend verzoek*", "*de positiegegevens van de boordapparatuur, vermeld in artikel 36/10, 4°, [...] 2 jaar na de kalenderdag waarop de kilometers op de weg werden afgelegd [worden verwijderd]*". In de memorie van toelichting wordt niet gerechtvaardigd waarom een dergelijke bewaartermijn noodzakelijk is voor de inning van de kilometerheffing. Gelet op het gevoelige karakter van deze gegevens is de Autoriteit van oordeel dat zij onmiddellijk zouden moeten worden **vernietigd** zodra vaststaat dat de kilometerheffing naar behoren werd betaald en de termijn voor het betwisten van het verschuldigde bedrag is verstreken. Voorts is de uitdrukking "*behoudens andersluidend verzoek*" bijzonder vaag, aangezien niet duidelijk is van wie een dergelijk verzoek afkomstig kan zijn en op welke gronden het op geldige wijze kan worden ingediend. Artikel 36/11 dient derhalve in het licht van deze opmerkingen te worden **herzien**.

II.5.2. In het kader van het secundair kilometerheffingssysteem

53. **Artikel 36/14 in ontwerp** van het Samenwerkingsakkoord van 2014 stelt de **subdoeleinden** vast van de gegevensverwerkingen die door de Single Service Provider⁴⁰ worden verricht in het kader van de dienstverlening aan de houder van het voertuig, als volgt:

"1° het leveren en het betalen van het routeticket;

⁴⁰ Zie artikel 36/15 in ontwerp, waarin de Single Service Provider als verwerkingsverantwoordelijke wordt aangewezen. Zie tevens de onderstaande opmerkingen met betrekking tot de aanwijzing van de verwerkingsverantwoordelijke.

2° het opstellen en het bijhouden van een lijst met de aangeschafte routetickets en een lijst van houders van het voertuig die binnen eenzelfde kalenderjaar reeds voor vijf kalenderdagen een routeticket aanschaffen voor trajecten in één of meer van de tolgebieden waar de kilometerheffing wordt geheven."

54. Zoals deze bepaling is geformuleerd, **biedt punt 1° geen werkelijke meerwaarde** vanuit het oogpunt van voorspelbaarheid. Enerzijds is het leveren van het routeticket immers een doeleinde dat op duidelijke en ondubbelzinnige wijze voortvloeit uit de wettelijke opdrachten die krachtens artikel 5/1, 1°, 4° en 5°, in ontwerp op de Single Service Provider rusten. Uit die bepaling blijkt namelijk duidelijk dat de gegevensverwerkingen die de Single Service Provider in dit kader verricht, tot doel hebben het routeticket te leveren. Het is daarom niet noodzakelijk dit nog uitdrukkelijk als zodanig te vermelden in artikel 36/14 in ontwerp. Anderzijds is het betalen van het routeticket een handeling die de houder van het voertuig verricht om dit ticket te verkrijgen. Het kan daarom niet worden beschouwd als een doeleinde van een gegevensverwerking die door de Single Service Provider wordt uitgevoerd. Artikel 36/14, 1°, zou bijgevolg moeten worden **geschrapt**. Voorts blijkt uit het commentaar bij het artikel en uit artikel 36/16, 5°, in ontwerp (dat voorziet in de verwerking van gegevens over de status van de dienstverleningsovereenkomst) dat tussen de Single Service Provider en de houder van het voertuig een dienstverleningsovereenkomst moet worden gesloten om een routeticket te kunnen leveren. De sluiting van een dergelijke overeenkomst blijkt evenwel niet uit het dispositief van het ontwerp. Om de betrokkenen in staat te stellen te begrijpen waarom het noodzakelijk is gegevens over de status van de dienstverleningsovereenkomst te verwerken, dient artikel 5/1 in ontwerp te worden **aangepast** door erin te bepalen dat de houder van het voertuig een routeticket verkrijgt nadat hij een dienstverleningsovereenkomst met de Single Service Provider heeft gesloten.
55. Wat de in **punt 2°** van artikel 36/14 in ontwerp omschreven doeleinden betreft, blijkt uit de ontvangen aanvullende informatie dat de Single Service Provider op operationeel en technisch vlak belast is met het opstellen en het up-to-date houden van een lijst van de aangeschafte routetickets en een lijst van de houders van voertuigen die een routeticket hebben aangeschaft. De eerste lijst is bestemd voor controles, terwijl de tweede lijst dient om na te gaan of is voldaan aan de toekenningsvoorwaarden die zijn vastgesteld in het nieuwe artikel 5/1, 2°, b), van het Samenwerkingsakkoord, dat het gebruik van een routeticket beperkt tot maximaal vijf kalenderdagen per kalenderjaar. **Het ontwerp** dient derhalve te worden **aangepast**, zodat daarin **de bevoegdheid van de Single Service Provider** tot het "opstellen" en het up-to-date houden van de twee voormelde lijsten **wordt weerspiegeld**, evenals **de doeleinden die** met deze gegevensverwerkingen **worden nagestreefd**.
56. **Artikel 36/16 van het ontwerp** bepaalt welke **categorieën van persoonsgegevens** kunnen worden verwerkt om de in artikel 36/14 in ontwerp beschreven doeleinden te verwezenlijken, namelijk:
- "1° de identificatiegegevens;*

2° de lijst van aangeschafte routetickets en de lijst van houders van het voertuig die binnen eenzelfde kalenderjaar reeds voor vijf kalenderdagen een routeticket aanschaffen voor trajecten in één of meer van de tolgebieden waar de kilometerheffing wordt geheven;

3° voertuigclassificatieparameters, met inbegrip van voertuigkenmerken zoals emissieklasse, voertuiggewicht, kenteken en het onderscheidingsteken van het land dat deel I van het kentekenbewijs afgeeft;

4° financiële gegevens;

5° gegevens over de status van de dienstverleningsovereenkomst;

6° kopieën van boorddocumenten;

7° de gegevens die voorkomen op het routeticket."

57. Om een passend niveau van voorspelbaarheid te waarborgen, dient te worden **gepreciseerd** op welke **betrokkene** de voormelde gegevens betrekking hebben. De Autoriteit gaat ervan uit dat het om de houder van het voertuig gaat, aangezien het overeenkomstig artikel 5/1, 1°, in ontwerp aan deze persoon toekomt een routeticket aan te schaffen.
58. De vermelding van **de lijsten van de routetickets en van de houders van voertuigen, bedoeld in punt 2°**, biedt als zodanig geen werkelijke meerwaarde, aangezien niet wordt gespecificeerd welke categorieën van gegevens in deze lijsten zijn opgenomen. Uit de verstrekte aanvullende informatie blijkt dat de lijst van de aangeschafte routetickets voor elk ticket de volgende gegevens bevat (vertaald door de Autoriteit): "*het kenteken van het voertuig, de referentie van het ticket, de datum van aanschaf, de geldigheidsduur (24 uur) en de voertuigcategorie (noodzakelijk voor de berekening van het tarief en de betalingsstatus)*", en dat de lijst van de houders van voertuigen die een routeticket hebben aangeschaft voor elke betrokken houder de volgende gegevens bevat (vertaald door de Autoriteit): "*de identiteit van de houder van het voertuig (naam en, in voorkomend geval, ondernemingsnummer), het kenteken van het betrokken voertuig, het aantal ticketdagen dat in de loop van het kalenderjaar werd aangeschaft, en de overeenkomstige data*". **Artikel 36/16 in ontwerp** dient derhalve te worden **aangevuld** door daarin de gegevens te vermelden die in de twee voormelde lijsten zijn opgenomen.
59. Een soortgelijke opmerking geldt voor de vermelding "**de gegevens die voorkomen op het routeticket**", opgenomen in punt 7°: ook deze vermelding biedt als zodanig geen werkelijke meerwaarde, aangezien niet wordt gepreciseerd welke gegevens op het routeticket voorkomen. Artikel 36/16 in ontwerp dient derhalve op dit punt te worden **aangevuld**.
60. **Artikel 36/18 in ontwerp** van het Samenwerkingsakkoord van 2014 voorziet in de doorgifte door de Single Service Provider van de lijsten van de aangeschafte routetickets en van de houders van voertuigen die een routeticket hebben aangeschaft aan de gewesten, de tolheffers en Viapass. In zijn huidige vorm voldoet deze bepaling niet aan de vereiste van voorspelbaarheid, aangezien **niet** wordt **vermeld** welk **doeleinde** met de doorgifte van deze lijsten aan de voormelde ontvangers wordt nagestreefd. Volgens

de ontvangen aanvullende informatie zijn deze lijsten enerzijds noodzakelijk voor de tolheffers en Viapass om de in artikel 36/25, 2°, omschreven doeleinden te verwezenlijken, namelijk *"de organisatie, de coördinatie en de controle op het doorstorten van de kilometerheffing, inclusief de aanrekening aan de houder van het voertuig"*, en anderzijds voor de gewesten en Viapass om de in artikel 36/31 in ontwerp bedoelde doeleinden met betrekking tot de handhaving van de kilometerheffing te verwezenlijken. Artikel 36/18 in ontwerp dient derhalve te worden **aangevuld**, zodat daarin de doeleinden worden opgenomen die met de doorgifte van de twee voormelde lijsten worden nagestreefd.

61. **Artikel 36/17 in ontwerp** bepaalt de **maximale bewaartermijn** van de in artikel 36/16 bedoelde gegevens. Overeenkomstig **paragraaf 2** van die bepaling worden de gegevens die zijn opgenomen in de lijst van de aangeschafte routetickets en in de lijst van de houders van voertuigen die een routeticket hebben aangeschaft, *"niet langer bewaard dan vijf jaar na de datum van aanschaf van het routeticket"*. Deze formulering (*"niet langer ... routeticket"*) is **vaag**, aangezien daaruit niet kan worden afgeleid of de gegevens eerder kunnen worden verwijderd (en zo ja, in welke gevallen). Bovendien **lijkt** deze bepaling **zonder onderscheid van toepassing te zijn**, ongeacht of al dan niet is vastgesteld dat de houder van het voertuig de regels inzake het secundair kilometerheffingssysteem heeft overtreden. De Autoriteit is evenwel van oordeel dat de vaststelling dat die regels zijn nageleefd en er derhalve geen sprake is van een overtreding, aanleiding zou moeten geven tot de onmiddellijke verwijdering van de gegevens die in de betrokken lijsten zijn opgenomen. De aanvragers dienen artikel 36/17, § 2, in ontwerp dan ook te **herzien** in het licht van deze opmerkingen en in de memorie van toelichting op passende wijze te **motiveren** waarom een maximale bewaartermijn van vijf jaar noodzakelijk is.

II.6. Gegevensverwerkingen met het oog op de heffing en de berekening van de kilometerheffing

II.6.1. In het kader van het primair kilometerheffingssysteem (artikel 36/19 tot en met 36/24 in ontwerp)

62. **Artikel 36/19 in ontwerp** omschrijft de **subdoeleinden** van de gegevensverwerkingen die door Viapass en de tolheffers⁴¹ worden verricht met het oog op de heffing en de berekening van de kilometerheffing in het kader van het primair systeem, als volgt:

"1° het onderzoek van de aanvragen tot vrijstellingen van de kilometerheffing en het bijhouden van de lijst van vrijgestelde voertuigen;

2° de organisatie, de coördinatie en de controle op het doorstorten van de kilometerheffing, inclusief de aanrekening aan de heffingsplichtige;

3° het beheer van klachten en vragen."

⁴¹ Zie artikel 36/20 in ontwerp, waarin deze twee actoren worden aangewezen als gezamenlijke verwerkingsverantwoordelijken voor de betrokken gegevensverwerkingen.

63. **Artikel 36/21 in ontwerp** geeft in **paragraaf 1** een opsomming van de **categorieën van gegevens** die worden verwerkt om de voormelde subdoeleinden te verwezenlijken, namelijk:

"1° de gegevens vermeld in artikel 36/10, met uitzondering van de gegevens vermeld in artikel 36/10, 4°;

2° de lijst van vrijgestelde voertuigen;

3° de tolmelding."

Paragraaf 2 preciseert dat voor de in artikel 36/19, 3°, bedoelde subdoeleinden tevens het rijksregisternummer, alsook het ondernemingsnummer als bedoeld in artikel III.17 van het Wetboek van economisch recht of elk ander buitenlands gelijkaardig nummer worden verwerkt.

64. Wat het **doeleinde inzake het "bijhouden" van de lijst van vrijgestelde voertuigen** betreft (artikel 36/19, 1°), moet, zoals hierboven reeds is opgemerkt in punt 13, het met dit type verwerking nagestreefde doeleinde in het ontwerp worden bepaald, voor zover de bevoegde actoren belast zijn met het "bijhouden" van die lijst – *quod non*. Uit de verstrekte aanvullende informatie blijkt dat het "bijhouden" van de lijst van vrijgestelde voertuigen erin bestaat die lijst up-to-date te houden, zodat, wanneer de betrokken voertuigen door controleportieken of mobiele controleploegen worden gedetecteerd, niet ten onrechte wordt aangenomen dat sprake is van een inbreuk op de regels inzake de kilometerheffing omdat geen boordapparatuur aanwezig is en het traject niet is geregistreerd (= "white list"). **Het ontwerp** dient derhalve te worden **aangepast**, zodat daarin tot uitdrukking komt dat het up-to-date houden van de lijst van vrijgestelde voertuigen tot doel heeft de controle op de naleving van de regels inzake de kilometerheffing mogelijk te maken via een raadpleging van die lijst tijdens controles door vaste controleportieken of mobiele controleploegen.

65. Het **in artikel 36/19, 2°, in ontwerp omschreven doeleinde** verdient **een formulering die beter aansluit bij hetgeen daadwerkelijk wordt beoogd**. Uit het commentaar bij het artikel blijkt immers het volgende: *"In het kader van het doeleinde van de organisatie, de coördinatie en de controle op het doorstorten van de kilometerheffing, inclusief de facturatie aan de houder van het voertuig, worden onder meer de bij artikel 36/10 vermelde "tolmeldingen" verwerkt. De tolmelding laat toe om na te gaan of de berekende bedragen overeenkomen met de bedragen gestort door de dienstverleners en de Single Service Provider aan de tolheffer."* In het licht van dit commentaar lijkt het doeleinde veeleer erin te bestaan na te gaan of de kilometerheffing correct is geïnd. Bovendien is de uitdrukking *"controle op het doorstorten van de kilometerheffing"* niet duidelijk en kan zij aanleiding geven tot verwarring in het licht van de in artikel 36/31 in ontwerp bedoelde doeleinden inzake controle en detectie van voertuigen die in overtreding zijn. Tot slot kan ook het gebruik van de term *"aanrekening"* tot verwarring leiden met de definitie van *"dienstverlener"* in artikel 1, 8°, in ontwerp van het Samenwerkingsakkoord, aangezien daaruit blijkt dat het de dienstverlener is die een facturatedienst aanbiedt (en niet de tolheffers gezamenlijk met Viapass).

66. Wat betreft **het doeleinde inzake het beheer van klachten en vragen, bedoeld in punt 3°, dient erop te worden toegezien dat de formulering daarvan volledig aansluit bij de uitvoering van**

de aan Viapass en de tolheffers opgedragen taken van algemeen belang, zodat voor de daartoe verrichte gegevensverwerkingen een toereikende rechtmatigheidsgrond bestaat. De Autoriteit merkt op dat Viapass krachtens artikel 19, § 3, 21°, in ontwerp van het Samenwerkingsakkoord, zoals gewijzigd bij het ontwerp, als één-loket belast is met het ontvangen van aanvragen tot terugbetaling van de kilometerheffing, het uitbrengen van advies over deze aanvragen ten behoeve van de tolheffers, het doorsturen van deze aanvragen en de adviezen aan de tolheffers en het bezorgen aan de aanvrager van de beslissingen van de tolheffers inzake de aanvragen tot terugbetaling. Indien de opstellers met het doeleinde inzake het beheer van klachten in werkelijkheid beogen te verwijzen naar de aanvragen tot terugbetaling van de kilometerheffing, dient het doeleinde in die bewoordingen te worden geformuleerd. Bovendien blijkt noch uit het Samenwerkingsakkoord, noch uit het ontwerp dat de tolheffers belast zijn met het beantwoorden van vragen. Die bevoegdheid lijkt krachtens artikel 19, § 3, 11°, van het Samenwerkingsakkoord, zoals gewijzigd bij het ontwerp, aan Viapass te zijn toegekend⁴².

67. Zoals hierboven reeds is benadrukt in punt 10, is het van belang **de categorieën van gegevens te koppelen aan het/de doeleinde(n) waarvoor de verwerking ervan noodzakelijk is**. Zo lijkt het bijvoorbeeld voor het onderzoek van de aanvragen tot vrijstelling van de betrokken kilometerheffing niet noodzakelijk om de "*gegevens met betrekking tot de boordapparatuur*" (bedoeld in artikel 36/10, 2°, waarnaar artikel 36/21, § 1, 1°, verwijst), de "*financiële gegevens*" (bedoeld in artikel 36/10, 5°, waarnaar artikel 36/21, § 1, 1°, verwijst), de "*gegevens over de status van de dienstverleningsovereenkomst*" (bedoeld in artikel 36/10, 6°, waarnaar artikel 36/21, § 1, 1°, verwijst), noch de tolmelding (bedoeld in artikel 36/10, 7°, waarnaar artikel 36/21, § 1, 1°, verwijst) te verwerken.
68. Voor wat de verzameling van het rijksregisternummer betreft, wordt verwezen naar de onderstaande opmerkingen.
69. **Artikel 36/22 in ontwerp** stelt de maximale **bewaartermijn** vast voor de categorieën van persoonsgegevens bedoeld in artikel 36/21 in ontwerp. Krachtens **paragraaf 1** van voornoemd artikel wordt deze termijn in beginsel vastgesteld op tien jaar vanaf de datum van het betalingsverzoek, zonder verdere precisering. De Autoriteit is van oordeel dat een dergelijke bewaartermijn *a priori* onevenredig is wanneer de houder van het voertuig de verschuldigde bedragen heeft betaald. **Paragraaf 2** van hetzelfde artikel voorziet in afwijkingen voor de gegevens die worden verwerkt in het kader van de aanvragen tot vrijstelling en het bijhouden van de lijst van vrijgestelde voertuigen. Indien de aanvraag tot vrijstelling wordt goedgekeurd, wordt de bewaartermijn vastgesteld op maximaal vijf jaar nadat het voertuig van voornoemde lijst van vrijgestelde voertuigen is geschrapt. De Autoriteit ziet *a priori* de noodzaak van deze bewaartermijn van vijf jaar niet in. In het commentaar bij het artikel wordt hierover

⁴² Dit artikel verleent Viapass de bevoegdheid om als algemeen informatiepunt te zorgen voor een actieve gemeenschappelijke communicatie naar gebruikers en belanghebbenden toe. Viapass houdt tevens de registers bij van de kandidaat-dienstaanbieders en van de dienaarbieders die zijn erkend of waarvan de erkenning is vernieuwd, alsook de lijst van de tolgebieden.

niets vermeld. Het staat aan de opstellers van het ontwerp om **zich ervan te vergewissen** dat de bedoelde bewaartermijnen **noodzakelijk** en evenredig zijn en dit in het commentaar bij het artikel te **verantwoorden**.

70. **Artikel 36/23 in ontwerp** omschrijft de betrokkenen als volgt: *"De betrokkenen bij de verwerking van persoonsgegevens zijn de heffingsplichtige, de houder van het voertuig en de vertegenwoordigers of contactpersonen van de voornoemde personen, van Viapass, van de tolheffers, van de dienstaanbieders of van de Single Service Provider en van hun onderaannemers."*
71. Naast de opmerkingen die hierboven in punt 16 reeds zijn gemaakt met betrekking tot de vaststelling van de betrokkenen, beperkt de Autoriteit zich tot de bijkomende opmerking dat de verwijzing naar de dienstaanbieders, de Single Service Provider en hun onderaannemers moet worden **geschrapt**, aangezien de vertegenwoordigers of contactpersonen van deze actoren niet de betrokkenen zijn bij de gegevensverwerkingen in kwestie die worden uitgevoerd door Viapass en de tolheffers.
72. **Artikel 36/24** bepaalt dat de tolheffers en Viapass de lijst van vrijgestelde voertuigen doorgeven aan de gewesten, zonder verdere precisering. Een dergelijke bepaling voldoet op twee punten niet aan de vereiste van voorspelbaarheid. Enerzijds ontbreekt zij aan duidelijkheid en kan zij aanleiding geven tot verwarring, gelet op de definitie van "*tolheffer*" in artikel 1, 17°, van het Samenwerkingsakkoord, volgens welke de tolheffer het gewest is wanneer de kilometerheffing als belasting wordt geheven op de niet-geconcedeerde wegen. Met andere woorden, deze bepaling lijkt enkel zinvol te zijn voor het Waalse Gewest, aangezien dit het enige gewest is waarin de tolheffer een afzonderlijke rechtspersoon is. Anderzijds wordt het met de voorgenomen gegevensdoorgifte nagestreefde **doeleinde niet vermeld**. Uit de ontvangen aanvullende informatie blijkt dat de beslissing tot toekenning van een vrijstelling steeds door een gewest wordt genomen; dat een door een gewest toegekende vrijstelling van rechtswege geldt in de andere gewesten, zonder dat de houder van het voertuig daar vooraf een aanvraag moet indienen, zelfs indien die gewesten op grond van hun wetgeving de vrijstelling niet hadden kunnen toekennen; en dat om die reden de vrijstellingen aan Viapass moeten worden meegedeeld⁴³, zodat Viapass samen met de gewesten de lijst van vrijgestelde voertuigen kan bijhouden met het oog op het gebruik ervan door alle gewesten. De Autoriteit begrijpt, in het licht van deze toelichting en de opzet van het ontwerp, dat de doorgifte van de lijst van vrijgestelde voertuigen bestemd is voor de andere gewesten dan het gewest dat de vrijstelling heeft toegekend, teneinde de controles overeenkomstig het Samenwerkingsakkoord en het ontwerp mogelijk te maken. Artikel 36/24 dient dan ook te worden **aangevuld** door op voldoende duidelijke wijze het met de voormelde mededeling van de lijst nagestreefde **doeleinde** en de **ontvangers van die mededeling** te preciseren.

⁴³ Zie artikel 9, § 4, van het Samenwerkingsakkoord.

73. Voorts ziet de Autoriteit *a priori* niet in waarom het noodzakelijk zou zijn de tolheffers en Viapass toe te laten de lijst van vrijgestelde voertuigen door te geven. Aangezien de beslissing tot toekenning van een vrijstelling tot de bevoegdheid van de tolheffers behoort, lijkt het *a priori* immers voldoende dat alleen zij de voormelde lijst aan de andere gewesten kunnen mededelen. Het staat derhalve aan de opstellers van het ontwerp om **zich ervan te vergewissen** dat de mededeling van de lijst van vrijgestelde voertuigen door Viapass **noodzakelijk** is.

II.6.2. In het kader van het secundair kilometerheffingssysteem (artikel 36/25 en 36/30 in ontwerp)

74. De hierboven geformuleerde opmerkingen met betrekking tot de gegevensverwerkingen die worden verricht in het kader van de heffing en de berekening van de kilometerheffing binnen het primair kilometerheffingssysteem, gelden *mutatis mutandis* voor de vergelijkbare bepalingen inzake het secundair kilometerheffingssysteem.

II.7. Gegevensverwerkingen in het kader van de handhaving van de kilometerheffing (artikel 36/31 tot en met 36/36 in ontwerp)

75. **Artikel 36/31 in ontwerp** omschrijft de **subdoeleinden** van de gegevensverwerkingen die Viapass en de gewesten gezamenlijk uitvoeren⁴⁴ in het kader van de handhaving van de kilometerheffing, namelijk "*de detectie, de controle en de registratie van voertuigen*" (artikel 36/31, 1°) en "*het opstellen van een rapport over een vermoedelijke overtreding en het valideren van een bevestigde overtreding*" (artikel 36/31, 2°). Artikel 36/31, 3°, omschrijft het subdoeleinde van de gegevensverwerkingen die de gewesten in dit kader verrichten⁴⁵, namelijk "*het opstellen van een proces-verbaal en het opleggen en uitvoeren van een sanctie over een vastgestelde overtreding*". Uit **artikel 36/41** in ontwerp blijkt dat Viapass (voor wat betreft de uitvoering van zijn taken en bevoegdheden als bedoeld in artikel 19, § 3) en de door de gewesten gemachtigde ambtenaren (voor wat betreft de controle op de naleving van de kilometerheffing) gebruik kunnen maken van vaste en mobiele camera's met automatische nummerplaatherkenning, namelijk ANPR-camera's (*Automated Number Plate Recognition*) om de in artikel 36/31, 1° en 2°, bedoelde subdoeleinden te verwezenlijken.
76. **Artikel 36/33 in ontwerp** vermeldt in het eerste lid de **categorieën van gegevens** die worden verwerkt om de in artikel 36/31, 1°, bedoelde doeleinden te verwezenlijken en in het tweede lid de

⁴⁴ Zie artikel 36/32 in ontwerp, dat in paragraaf 1 Viapass en de gewesten aanwijst als gezamenlijke verwerkingsverantwoordelijken voor de gegevensverwerkingen die worden uitgevoerd om de in artikel 36/31, 1° en 2°, bedoelde doeleinden te verwezenlijken.

⁴⁵ Zie artikel 36/32, § 2, waarin de gewesten worden aangewezen als verwerkingsverantwoordelijken voor de gegevensverwerkingen die worden uitgevoerd om het in artikel 36/31, 3°, bedoelde subdoeleinde te verwezenlijken.

categorieën van gegevens die worden verwerkt om de in artikel 36/31, 2°, bedoelde doeleinden te verwezenlijken. Het luidt als volgt:

"Voor de subdoeleinden vermeld in artikel 36/31, 1°, kunnen de volgende categorieën van persoonsgegevens worden verwerkt:

1° gegevens in verband met een mogelijke overtreding:

- a) een beeldopname van het kenteken aan de voorkant van het voertuig en, in voorkomend geval, aan de achterkant van het voertuig;*
- b) een beeldopname van het voertuig;*
- c) de datum, het tijdstip en de plaats van de beeldopname;*
- d) de voertuigkenmerken;*
- e) de gegevens die voorkomen op het routeticket.*

2° gegevens in verband met de vaststelling van een overtreding:

- a) het kenteken,*
- b) beelden van het voertuig,*
- c) de tijdstempel en*
- d) de locatie aangevuld met de gegevens vermeld in artikel 36/27, § 2;*

3° loggegevens en metadata;

4° informatie over de houder van het voertuig, al dan niet verkregen via het nationaal contactpunt bedoeld in artikel 4/1 van de wet van 19 mei 2010 houdende de oprichting van de Kruispuntbank van de voertuigen;

5° het rijksregisternummer, zoals bedoeld in artikel 2, § 3 van de wet van 8 augustus 1983 tot regeling van het rijksregister van de natuurlijke personen.

Voor de subdoeleinden vermeld in artikel 36/31, 2°, worden de persoonsgegevens vermeld in het eerste lid aangevuld met de gegevens van de houder⁴⁶ van het voertuig, al dan niet verkregen via het nationaal contactpunt vermeld in artikel 4/1 van de wet van 19 mei 2010 houdende de oprichting van de Kruispuntbank van de voertuigen, en het rijksregisternummer, zoals bedoeld in artikel 2, § 3 van de wet van 8 augustus 1983 tot regeling van het rijksregister van de natuurlijke personen."

77. De **formulering van sommige van de in artikel 36/31 bedoelde doeleinden kan worden verbeterd** wat betreft de voorspelbaarheid en de leesbaarheid ervan. Zo schept het in artikel 36/31, 1°, bedoelde doeleinde verwarring tussen het begrip "verwerking van persoonsgegevens" en dat van "doeleinde", aangezien het betrekking heeft op de registratie van voertuigen. De **verwijzing naar die registratie dient** dan ook uit deze bepaling **te worden geschrapt**. Bovendien dient het in punt 1° genoemde doeleinde, zoals blijkt uit het commentaar bij het artikel, te worden geherformuleerd, zodat het betrekking heeft op "de controle op de naleving van de wetgeving inzake de kilometerheffing door de houder van het voertuig en de detectie van voertuigen die in overtreding zijn". Evenzo dient de in artikel 36/31, 2°, gebruikte uitdrukking "het valideren van een bevestigde overtreding" te worden vervangen door "de vaststelling dat een overtreding is begaan".

⁴⁶ Voor de Nederlandse vertaling niet relevante voetnoot.

78. **Artikel 36/33 in ontwerp** bevat **overlappingsen** wat betreft de categorieën van verwerkte gegevens en is **ruim geformuleerd**, wat niet bijdraagt tot het beginsel van voorspelbaarheid. Ten eerste ziet de Autoriteit *a priori* niet in waarom in twee afzonderlijke leden een onderscheid wordt gemaakt tussen de gegevens die worden verwerkt ter verwezenlijking van de in artikel 36/31, 1°, bedoelde doeleinden en de gegevens die worden verwerkt ter verwezenlijking van de in artikel 36/31, 2°, bedoelde doeleinden, aangezien het om dezelfde gegevens gaat. Ten tweede worden de "*gegevens in verband met de vaststelling van een overtreding*", bedoeld in artikel 36/33, 2°, in het ontwerp aangemerkt als gegevens die worden verwerkt ter verwezenlijking van de in artikel 36/31, 1°, bedoelde doeleinden, die betrekking hebben op de controle en de detectie van overtredingen (en niet op de vaststelling van een overtreding). Ten derde verwijst artikel 36/33, 2°, d), naar de gegevens bedoeld in artikel 36/27, § 2, dat betrekking heeft op het rijksregisternummer, terwijl dat nummer reeds wordt vermeld in artikel 36/33, 5°. Ten vierde zijn de in artikel 36/33, 4°, bedoelde gegevens over de houder van het voertuig zeer ruim omschreven, waardoor niet kan worden vastgesteld welke concrete gegevens zullen worden verwerkt. Hetzelfde geldt voor de "*voertuigkenmerken*". Om welke gegevens gaat het concreet? Indien het gaat om de voertuigkenmerken bedoeld in artikel 36/10, 3°, in ontwerp dient dit te worden gepreciseerd. Een soortgelijke opmerking kan worden gemaakt met betrekking tot de uitdrukking "*loggegevens en meta-data*" als bedoeld in artikel 36/33, 3°. Uit de ontvangen aanvullende informatie blijkt dat het gaat om technische gegevens die door de controlevoorzieningen (vaste portieken en mobiele eenheden) worden gegenereerd op het ogenblik dat een voertuig wordt gedetecteerd. Deze gegevens dienen om de correcte technische werking van de controlevoorziening op het moment van de detectie aan te tonen, de integriteit en traceerbaarheid van de verzamelde gegevens te waarborgen en de procedure juridisch te onderbouwen in geval van betwisting. Aangezien het om technische gegevens gaat, volstaat het in dit geval om in het commentaar bij het artikel te verduidelijken waarop deze gegevens betrekking hebben.
79. Wat betreft de verwerking van de "*informatie over de houder van het voertuig*" die toegankelijk is via de Kruispuntbank van de voertuigen (artikel 36/33, eerste lid, 4°, in ontwerp), merkt de Autoriteit op dat deze omschrijving zeer ruim is, aangezien daaruit niet kan worden afgeleid om welke concrete gegevens het gaat. Zij verwijst bovendien naar de hierna geformuleerde opmerkingen met betrekking tot de toegang tot de Kruispuntbank van de voertuigen.
80. Bovendien lijkt, voor zover de verwezenlijking van de doeleinden bedoeld in artikel 36/31, 1°, en die bedoeld in artikel 36/31, 2°, de verwerking van dezelfde categorieën van gegevens vereist, een onderscheid tussen deze doeleinden niet noodzakelijk. **Het zonder rechtvaardiging onderscheiden van doeleinden draagt immers niet bij tot de duidelijkheid** van het normatief kader. Deze doeleinden zouden dan ook kunnen worden samengevoegd, evenals het eerste en het tweede lid van artikel 36/33, die betrekking hebben op de categorieën van verwerkte gegevens.
81. Wat **het gebruik van ANPR-camera's** betreft, dient erop te worden gewezen dat deze in beginsel onder het toepassingsgebied vallen van de wet van 21 maart 2007 *tot regeling van de plaatsing en het*

*gebruik van bewakingscamera's*⁴⁷ (hierna "de camerawet"). Overeenkomstig artikel 8/1 van voormelde wet is het gebruik van dit type camera's "enkel toegestaan met het oog op de automatische nummerplaatherkenning, op voorwaarde dat de verwerkingsverantwoordelijke deze registers of bestanden verwerkt met inachtneming van de regelgeving met betrekking tot de bescherming van de persoonlijke levenssfeer". De camerawet is, overeenkomstig zijn artikel 3, tweede lid, 3°, evenwel niet van toepassing op "bewakingscamera's geplaatst en gebruikt door de openbare inspectie- en controlediensten, uitdrukkelijk toegelaten door de wet, het decreet of de ordonnantie die hun bevoegdheden regelt, om camera's te gebruiken of om film- of video-opnamen te maken, in het kader van hun opdrachten". De voormelde bepaling is van toepassing op het in het ontwerp voorziene gebruik van ANPR-camera's. Aangezien **de gegevens die door het gebruik van ANPR-camera's worden gegenereerd** bijzonder gevoelig kunnen zijn – omdat zij nauwkeurige informatie verschaffen over de locatie van een persoon op een bepaald tijdstip –, en teneinde het risico op gebruik van die gegevens voor andere doeleinden dan waarvoor zij werden verzameld te voorkomen, wordt aanbevolen **uitdrukkelijk in het dispositief van het ontwerp te bepalen dat deze gegevens niet voor andere doeleinden mogen worden gebruikt dan die waarin het ontwerp voorziet**.

82. **Artikel 36/34** bepaalt de bewaartermijn van de in artikel 36/33 bedoelde gegevens, waaronder de gegevens die met behulp van ANPR-camera's worden verzameld. Volgens dit artikel worden deze gegevens bewaard gedurende 90 dagen na de detectie van het voertuig indien geen overtreding wordt vermoed of vastgesteld, en gedurende 5 jaar na de detectie van het voertuig indien de overtreder nog niet kon worden geïdentificeerd of het boetedossier nog niet door de gewestelijke overheid is afgesloten. Het commentaar bij het artikel bevat geen verantwoording voor de noodzaak van deze bewaartermijnen. De Autoriteit is van oordeel dat een bewaartermijn van 3 maanden onevenredig is in het kader van de controle op de kilometerheffing wanneer geen overtreding wordt vermoed of vastgesteld; overeenkomstig het beginsel van minimale gegevensverwerking zouden de gegevens in dat geval onmiddellijk moeten worden verwijderd. Wat de bewaartermijn van 5 jaar betreft, merkt de Autoriteit op dat overeenkomstig artikel 44/11/3decies, § 2, van de wet van 5 augustus 1992 *op het politieambt* de persoonsgegevens die door de politiediensten met behulp van ANPR-camera's worden verzameld, "kunnen worden bewaard voor een duur van niet meer dan twaalf maanden, te rekenen vanaf de registratie ervan". Het komt de aanvragers dan ook toe om **de voorgenomen bewaartermijnen in de memorie van toelichting afdoende te verantwoorden dan wel deze te verkorten**.

83. Uit het commentaar bij artikel 36/41 in ontwerp blijkt dat deze bepaling Viapass en de betrokken ambtenaren van de gewesten niet belet te "beslissen om geautomatiseerde processen en besluitvorming in

⁴⁷ Zie artikel 2, 4°/3, van de voormelde wet van 21 maart 2007, waarin een "intelligente bewakingscamera" wordt omschreven als een "bewakingscamera die ook onderdelen en software bevat, die al dan niet gekoppeld aan registers of bestanden, de verzamelde beelden al dan niet autonoom kunnen verwerken".

te voeren binnen hun bevoegdheden en binnen de grenzen van het recht, zoals bijvoorbeeld de uitzonderingen vervat in artikel 22.2 AVG". De Autoriteit herinnert eraan dat de uitzonderingen op het verbod om te worden onderworpen aan een uitsluitend op geautomatiseerde verwerking gebaseerd individueel besluit, als bedoeld in artikel 22 van de AVG, limitatief zijn opgesomd en in alle gevallen vereisen dat **passende maatregelen** worden getroffen ter bescherming van de rechten en vrijheden en de gerechtvaardigde belangen van de betrokkene. Het is derhalve van belang dat de vaststelling van een overtreding door middel van ANPR-camera's gepaard gaat met een daadwerkelijke "menselijke tussenkomst". Dit houdt in dat de vaststelling schriftelijk wordt gemotiveerd en dat het opstellen van het proces-verbaal waarbij de overtreding wordt vastgesteld, berust op een omstandige analyse van de vastgestelde objectieve elementen. Dit vormt een **passende waarborg** voor de rechten en vrijheden van de betrokkenen.

84. Teneinde de vaststelling van overtredingen met behulp van ANPR-camera's een zekere bewijskracht te verlenen en met het oog op de transparantie ten aanzien van de betrokkenen⁴⁸, is het van belang dat de memorie van toelichting informatie bevat over de kwaliteitscriteria, de modellen en de werking van de algoritmen die zullen worden gebruikt om deze vaststellingen te doen. Dat is momenteel niet het geval. Voor zover de ANPR-camera's gebruik zouden maken van een artificiële-intelligentiesysteem, herinnert de Autoriteit aan de vereisten van Verordening (EU) 2024/1689 van het Europees Parlement en de Raad van 13 juni 2024 *tot vaststelling van geharmoniseerde regels betreffende artificiële intelligentie en tot wijziging van de Verordeningen (EG) nr. 300/2008, (EU) nr. 167/2013, (EU) nr. 168/2013, (EU) 2018/858, (EU) 2018/1139 en (EU) 2019/2144 en de Richtlijnen 2014/90/EU, (EU) 2016/797 en (EU) 2020/1828* (verordening artificiële intelligentie).

II. 8. Verwerking van het rijksregisternummer en toegang tot bepaalde gegevensbanken

85. Verschillende bepalingen van het ontwerp⁴⁹ voorzien in de verwerking van het rijksregisternummer voor uiteenlopende doeleinden.
86. De Autoriteit wijst erop dat artikel 87 van de AVG bepaalt dat de lidstaten die gebruikmaken van een nationaal identificatienummer, erover moeten waken dat dit alleen wordt gebruikt met passende waarborgen voor de rechten en vrijheden van de betrokkene. Artikel 8 van de wet van 8 augustus 1983 *tot regeling van een Rijksregister van de natuurlijke personen* beperkt het gebruik van het identificatienummer van het Register tot de taken van algemeen belang, en stelt de instellingen die bij of krachtens een wet gemachtigd zijn dat nummer met dat doel te gebruiken, vrij van voorafgaande machtiging bij ministerieel besluit. Elke wettelijke bepaling die in een dergelijk gebruik voorziet, moet een minimum aan

⁴⁸ Het transparantiebeginsel is neergelegd in artikel 5.1.a) van de AVG, op grond waarvan de verwerkingsverantwoordelijke de betrokkenen toegankelijke en begrijpelijke informatie moet verstrekken over alle aspecten van de gegevensverwerking.

⁴⁹ Artikelen 36/21, § 2, 1°; 36/27, § 2, 1°; 36/33, eerste lid, 5°, en tweede lid.

waarborgen bevatten. De Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer (CBPL), rechtsvoorganger van de Autoriteit, heeft reeds eerder het volgende benadrukt^[1]: *"Dergelijke garanties impliceren:*

- *dat het gebruik van een algemeen identificatienummer beperkt wordt tot de gevallen waarin dit strikt noodzakelijk is aangezien dit gebruik risico's impliceert inzake koppeling van bestanden,*
- *dat de doeleinden duidelijk en expliciet worden gepreciseerd zodat men de beoogde soorten verwerkingen kan vermoeden^[2],*
- *dat de bewaartermijn en de eventuele mededelingen aan derden eveneens worden omkaderd,*
- *dat de technische en organisatorische maatregelen het beveiligd gebruik passend omkaderen en*
- *dat de niet-naleving van de bepalingen die het gebruik omkaderen gesanctioneerd worden aan de hand van effectieve, proportionele en ontradende sancties."*

87. De **artikelen 36/21, § 2, 1°, en 36/27, § 2, 1°, van het ontwerp** voorzien in de verwerking van het **rijksregisternummer** door Viapass en de tolheffers met het oog op *"het beheer van klachten en vragen"* (doeleinden bedoeld in de artikelen 36/19, 3°, en 36/25, 3°, in ontwerp). Op de vraag naar de concrete reden waarom het gebruik van dit nummer noodzakelijk is, antwoordden de aanvragers het volgende (vertaald door de Autoriteit): *"Viapass zal nooit om het rijksregisternummer vragen, maar moet de mogelijkheid hebben om het rijksregisternummer dat de betrokkene uit eigen beweging aan Viapass verstrekt, door te geven aan de tolheffers, met het oog op hun hierboven beschreven verantwoordelijkheden en verplichtingen. Het doel is de klager of de persoon die een vraag stelt met zekerheid en op ondubbelzinnige wijze te identificeren, zodat verwarring bij naamgenoten wordt vermeden en een correcte administratieve behandeling van het dossier wordt gewaarborgd. In een systeem met een groot aantal houders komen naamgenoten vaak voor en kunnen identificatiefouten ontstaan. De verwerking van het rijksregisternummer blijft beperkt, aangezien slechts een beperkt aantal klachten of vragen afkomstig is van natuurlijke personen, die bovendien slechts bij uitzondering hun rijksregisternummer meedelen."* Uit de aanvullende informatie die door de afgevaardigde van de Brusselse minister werd verstrekt, blijkt voorts dat de Brusselse wetgeving⁵⁰ de autoriteiten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest verplicht natuurlijke personen te identificeren aan de hand van hun rijksregisternummer.

88. De Autoriteit is er **niet volledig** van **overtuigd** dat het noodzakelijk is het rijksregisternummer te gebruiken om de betrokkenen met zekerheid en op ondubbelzinnige wijze te identificeren met het oog

^[1] Advies 19/2018 van 29 februari 2018 over het voorontwerp van wet houdende diverse bepalingen "Binnenlandse Zaken".

^[2] Enkel "identificatie" opsommen als doeleinde voor het gebruik van het identificatienummer van het Rijksregister beantwoordt niet aan deze criteria. De redenen waarom de identificatie plaatsvindt en raam waarin dit nummer wordt gebruikt dienen te worden gepreciseerd zodat men het soort verwerkingen kan ontwaren die zullen worden uitgevoerd met behulp van dit nummer.

⁵⁰ Zie artikel 15, § 2, van het gezamenlijk decreet en ordonnantie van de Franse Gemeenschapscommissie, het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de Gemeenschappelijke Gemeenschapscommissie van 25 januari 2024 *betreffende de digitale transitie van de overheidsinstanties*.

op “*het beheer van klachten en vragen*”. Uit het antwoord van de aanvragers blijkt immers dat Viapass en de tolheffers het rijksregisternummer kennelijk slechts verwerken wanneer de betrokkene het hun uit eigen beweging meedeelt, wat slechts uitzonderlijk voorkomt en bijgevolg niet noodzakelijk is. Voorts lijkt, indien met “*het beheer van klachten*” in werkelijkheid wordt bedoeld op het onderzoek van aanvragen tot terugbetaling van de kilometerheffing die door de houders van voertuigen worden ingediend, het gebruik van hun ondernemingsnummer in de Kruispuntbank van Ondernemingen of van elk ander buitenlands gelijkaardig nummer, zoals bedoeld in de artikelen 36/21, § 2, 2°, en 36/27, § 2, 2°, in ontwerp voor dat doeleinde te volstaan. De Autoriteit merkt bovendien op dat Viapass en de tolheffers, om verwarring tussen naamgenoten te voorkomen en een correcte administratieve behandeling van het dossier te waarborgen, reeds beschikken over de identificatiegegevens van de houder van het voertuig en over het kenteken. Ten slotte is de verplichting die voortvloeit uit de voormelde Brusselse wetgeving slechts van toepassing in het kader van een administratieve procedure, zoals gedefinieerd in artikel 2, 9°⁵¹, van die wetgeving, die online ter beschikking wordt gesteld aan de gebruikers via een elektronisch loket, zoals omschreven in artikel 2, 13°, van diezelfde wetgeving. Het komt de opstellers van het ontwerp dan ook toe **zich ervan te vergewissen dat een dergelijke gegevensverwerking noodzakelijk is voor “het beheer van klachten en vragen”** en, indien dat het geval is, die noodzaak in de memorie van toelichting te **verantwoorden** en **in het ontwerp het concrete doeleinde** van het gebruik van dat nummer te **preciseren**.

89. **Artikel 36/33, eerste lid, 5°, in ontwerp** voorziet eveneens in de verwerking van het rijksregisternummer van de houder van het voertuig door Viapass en de gewesten met het oog op “*de detectie, de controle en de registratie van voertuigen*” en “*het opstellen van een rapport over een vermoedelijke overtreding en het valideren van een bevestigde overtreding*” (artikel 36/31, 1° en 2°, in ontwerp).

90. De Autoriteit **betwijfelt ten zeerste** of een dergelijke gegevensverwerking **noodzakelijk** is. Uit de verstrekte aanvullende informatie blijkt dat de overtreding in de overgrote meerderheid van de gevallen betrekking heeft op een rechtspersoon, die via de Kruispuntbank van Ondernemingen wordt geïdentificeerd, zodat geen rijksregisternummer vereist is en dit gegeven alleen wordt verwerkt wanneer de houder van het voertuig een natuurlijke persoon is (wat slechts zelden het geval is). Deze toelichting overtuigt de Autoriteit evenwel niet, aangezien niet alleen rechtspersonen, maar ook natuurlijke personen houder kunnen zijn van een ondernemingsnummer in de Kruispuntbank van Ondernemingen. Elke natuurlijke persoon die een beroepsactiviteit als zelfstandige uitoefent, moet immers in de Kruispuntbank van Ondernemingen zijn ingeschreven en krijgt in die hoedanigheid een ondernemingsnummer toegerekend⁵². Het komt de aanvragers dan ook toe **zich ervan te vergewissen** dat het gebruik van het

⁵¹ Het betreft een “*handeling of geheel van handelingen die leidt tot een besluit of een dienst van een overheidsinstantie en die door gebruikers van een overheidsinstanties moet worden uitgevoerd maar die geen betrekking mag hebben op gezondheidsgegevens als bedoeld in artikel 26, 14°, van de wet van 30 juli 2018 betreffende de bescherming van natuurlijke personen met betrekking tot de verwerking van persoonsgegevens*”.

⁵² Zie de artikelen I.1, III.16 en III.17 van het Wetboek economisch recht.

rijksregisternummer **noodzakelijk** is in het licht van de nagestreefde doeleinden en, in voorkomend geval, die noodzaak in de memorie van toelichting te **verantwoorden** en **in het ontwerp het concrete doeleinde** van het gebruik van dat nummer te **preciseren**.

91. **Artikel 36/42 van het ontwerp** (opgenomen in onderafdeling 3, "*Machtigingen*", van afdeling 8, "*Algemene bepalingen ter bescherming van persoonsgegevens in het kader van het primair kilometerheffingssysteem en het secundair kilometerheffingssysteem*") bepaalt dat de gewesten en Viapass, met als enig doel de verplichtingen na te komen die door of krachtens dit Samenwerkingsakkoord worden opgelegd, "*in het bijzonder*" met het oog op de heffing en de berekening van de kilometerheffing en de handhaving van de kilometerheffing, gemachtigd zijn om: (1°) "*het identificatienummer in het Rijksregister⁵³ te gebruiken*"; (2°) "*toegang te krijgen tot of mededeling te verkrijgen van de gegevens van het Rijksregister [...] om er het identificatienummer op te zoeken van de heffingsplichtige, een afschrift te maken van het in het Rijksregister gevonden identificatienummer, dit nummer in hun bestanden in een gestructureerde numerieke vorm op te slaan en het te gebruiken om de heffingsplichtige te identificeren*"; (3°) "*het ondernemingsnummer [...] te gebruiken*"; en (4°) "*toegang te verkrijgen tot de Kruispuntbank van Voertuigen [...]*". Volgens het commentaar bij het artikel strekt deze bepaling ertoe de gewesten en Viapass te machtigen gebruik te maken van "*bepaalde unieke nummers*", zoals het rijksregisternummer, en toegang te verkrijgen tot het Rijksregister.
92. Voor zover het gebruik van het rijksregisternummer noodzakelijk is voor "*het beheer van klachten en vragen*" en voor het uitvoeren van controles, zoals respectievelijk bepaald in de artikelen 36/21, § 2, 1°; 36/27, § 2, 1°; en 36/33, eerste lid, 5°, en tweede lid – *quod non*, volstaat het in die artikelen voorziene gebruik van dat gegeven om te voldoen aan artikel 8 van de wet van 8 augustus 1983 *tot regeling van een Rijksregister van de natuurlijke personen*⁵⁴. Bijgevolg dient **artikel 36/42, 1°**, in ontwerp te worden **geschrapt**.
93. Krachtens artikel 5 van voornoemde wet van 8 augustus 1983 verleent de minister van Binnenlandse Zaken met name aan openbare overheden **toegang tot het Rijksregister** voor de informatie die zij gemachtigd zijn te kennen uit hoofde van een wet, een decreet of een ordonnantie. Artikel 36/42, 2°, van het ontwerp heeft derhalve geen bestaansreden, aangezien het wettelijk niet mogelijk is openbare overheden algemene toegang tot het Rijksregister te verlenen. Bovendien blijkt duidelijk uit de bewoordingen van deze bepaling dat het de bedoeling van het ontwerp is toegang tot het Rijksregister te verlenen teneinde te beschikken over het rijksregisternummer van de heffingsplichtige met het oog op diens zekere identificatie, zodat Viapass en de gewesten de wettelijke opdrachten kunnen uitvoeren die

⁵³ Omwille van de terminologische consistentie wordt aanbevolen te verwijzen naar het "rijksregisternummer", in overeenstemming met de terminologie van de artikelen 36/21, § 2, 1°, 36/27, § 2, 1°, en 36/33, eerste lid, 5°, van het ontwerp.

⁵⁴ Krachtens artikel 8 van voornoemde wet is voor het gebruik van het rijksregisternummer door een openbare overheid een machtiging van de minister van Binnenlandse Zaken vereist, tenzij dat gebruik uitdrukkelijk is bepaald bij of krachtens een wet, een decreet of een ordonnantie.

hun bij of krachtens het Samenwerkingsakkoord zijn opgedragen. In dat geval is het meer aangewezen om in het ontwerp uitdrukkelijk te bepalen dat zij gemachtigd zijn dat nummer te gebruiken voor de uitvoering van die wettelijke opdrachten, waarbij erop moet worden toegezien dat deze opdrachten uitputtend worden opgesomd. Dat lijkt overigens de bedoeling te zijn van de artikelen 36/21, § 2, 1°; 36/27, § 2, 1°; en 36/33, eerste lid, 5°, en tweede lid, in ontwerp. **Artikel 36/42, 2°, in ontwerp** dient derhalve te worden **geschrapt**.

94. Het gebruik van het **ondernemingsnummer** waarin **artikel 36/42, 3°, in ontwerp** voorziet, is overbodig gelet op hetgeen reeds is bepaald in de artikelen 36/21, § 2, 1°, en 36/27, § 2, 1°, in ontwerp. Aangezien het gebruik van dat gegeven bovendien vrij is, biedt een specifieke bepaling die “machtigt” tot de verwerking van dat gegeven geen meerwaarde op het vlak van voorspelbaarheid. Deze bepaling dient derhalve te worden **geschrapt**.

95. Wat **artikel 36/42, 4°**, betreft, begrijpt de Autoriteit, in het licht van artikel 36/33, 4°, in ontwerp, dat deze bepaling ertoe strekt **de toegang tot de Kruispuntbank van de voertuigen** te regelen, ten einde de gewesten en Viapass in staat te stellen de naleving van de regelgeving inzake de kilometerheffing te controleren. De Autoriteit ziet evenwel *a priori* niet in waarom die toegang noodzakelijk zou zijn. Zoals uit de verstrekte aanvullende informatie blijkt, ontvangen Viapass en de gewesten overeenkomstig artikel 36/13 in ontwerp immers de toelichtingen, die de gegevens bevatten die noodzakelijk zijn om na te gaan of de kilometerheffing correct is geïnd. Daarnaast ontvangen zij overeenkomstig artikel 36/18 in ontwerp de lijsten van de routetickets en van de houders van voertuigen die een routeticket hebben aangeschaft, eveneens met het oog op die controle. In de memorie van toelichting wordt hierover niets vermeld. Het komt de aanvragers derhalve toe **zich ervan te vergewissen** dat de toegang tot de Kruispuntbank van de voertuigen **noodzakelijk** is voor de nagestreefde doeleinden en, in voorkomend geval, die noodzaak afdoende te **verantwoorden** in de memorie van toelichting.

96. Voor zover de noodzaak van die toegang afdoende wordt verantwoord – *quod non*, preciseert de Autoriteit dat de toegang tot andere gegevens dan de technische specificaties van het voertuig, bedoeld in artikel 7, tweede lid, 2°, van de wet *houdende oprichting van de Kruispuntbank van de voertuigen*, overeenkomstig artikel 18 van die wet met name wordt verleend aan openbare overheden voor de informatie die zij bij of krachtens een wet, een decreet of een ordonnantie gemachtigd zijn te kennen, mits voorafgaande machtiging van het sectoraal comité. Het is derhalve niet in overeenstemming met de voormelde bepalingen om, zoals artikel 36/42, 4°, in ontwerp doet, op algemene wijze te voorzien in toegang tot de Kruispuntbank van de voertuigen. Bovendien zijn de opdrachten waarvoor de gewesten en Viapass bepaalde gegevens uit de Kruispuntbank van de voertuigen nodig zouden hebben, te ruim omschreven, gelet op het gebruik van de term “*in het bijzonder*”. Het komt de aanvragers derhalve toe artikel 36/42, 4°, te **herzien** in het licht van deze opmerkingen.

II.9. Aanwijzing van de verwerkingsverantwoordelijke(n)

97. De **artikelen 36/9 en 36/15 van het ontwerp** wijzen de dienstaanbieders of de Single Service Provider aan als verwerkingsverantwoordelijken voor de beoogde gegevensverwerkingen, waarbij zij **in hun eerste lid** preciseren dat een uitdrukkelijke en schriftelijke andersluidende overeenkomst tussen voornoemde actoren en Viapass daarin anders kan voorzien. Aangezien de identificatie van de verwerkingsverantwoordelijke(n) een essentieel onderdeel vormt van een gegevensverwerking, moet(en) de verwerkingsverantwoordelijke(n) worden aangewezen door de wetgever in een wettelijke norm, zoals het ontwerp, overeenkomstig het legaliteitsbeginsel, neergelegd in artikel 22 van de Grondwet, en niet door een overeenkomst tussen de betrokken actoren. Bovendien zij eraan herinnerd dat de aanwijzing van de verwerkingsverantwoordelijke(n) in het ontwerp **passend** moet zijn **in het licht van de feitelijke omstandigheden**⁵⁵. Het tegenovergestelde beweren zou niet alleen indruisen tegen de letter van de AVG, maar zou eveneens het doel ervan in gevaar kunnen brengen om een coherent en hoog beveiligingsniveau voor natuurlijke personen te waarborgen. Bijgevolg kan in het ontwerp niet worden bepaald dat een overeenkomst tussen de betrokken actoren kan afwijken van de rol die zij in de praktijk vervullen wanneer zij gegevensverwerkingen uitvoeren krachtens het Samenwerkingsakkoord van 2014, zoals gewijzigd bij het ontwerp. De **mogelijkheid om bij overeenkomst af te wijken van de aanwijzing van de verwerkingsverantwoordelijken** dient derhalve te worden **geschrapt** uit het eerste lid van de artikelen 36/9 en 36/15.

98. De artikelen 36/9 en 36/15 bepalen in hun **tweede lid** dat de beoogde verwerkingsverantwoordelijken de betrokken persoonsgegevens niet verwerken voor andere doeleinden dan die welke respectievelijk zijn vermeld in de artikelen 36/8 en 36/14, tenzij een verdere verwerking wordt gerechtvaardigd door de Europese en nationale wetgeving en Viapass daarmee uitdrukkelijk en schriftelijk instemt⁵⁶. Aldus beogen deze bepalingen met name verdere gegevensverwerkingen voor andere doeleinden dan de oorspronkelijke doeleinden te regelen. Een dergelijke bepaling is overbodig en onvolledig in het licht van artikel 6.4 van de AVG, aangezien dat artikel een bepaald kwaliteitsniveau vereist van de normen die een dergelijke verdere gegevensverwerking regelen. Het vereist immers dat de gegevensverwerking

⁵⁵ Zowel het Europees Comité voor gegevensbescherming als de Autoriteit benadrukken dat het begrip "verwerkingsverantwoordelijke" vanuit een feitelijk perspectief moet worden benaderd. Zie: Europees Comité voor gegevensbescherming, Guidelines 07/2020 on the concepts of controller and processor in the GDPR, version 1.0, adopted on 02 september 2020, p. 10 e.v. (https://www.edpb.europa.eu/documents/guideline/guidelines-072020-on-the-concepts-of-controller-and-processor-in-the-gdpr_en) en Gegevensbeschermingsautoriteit, *Overzicht van de begrippen verwerkingsverantwoordelijke/verwerker in het licht van de Verordening (EU) nr. 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 (AVG) en enkele specifieke toepassingen voor vrije beroepen zoals advocaten*, p. 1 (<https://www.gegevensbeschermingsautoriteit.be/publications/begrippen-verwerkingsverantwoordelijke-verwerker-in-het-licht-van-de-verordening-eu-nr.-2016-679.pdf>).

⁵⁶ Artikel 39/9, tweede lid, in ontwerp luidt als volgt: "De dienstaanbieder of de Single Service Provider verwerkt de persoonsgegevens, vermeld in artikel 36/10 niet voor andere doeleinden dan de subdoeleinden vermeld in artikel 36/8, tenzij de dienstaanbieder of de Single Service Provider kan aantonen dat de verdere verwerking gerechtvaardigd is onder de Europese en nationale wetgeving inzake gegevensbescherming en dat Viapass er uitdrukkelijk en schriftelijk mee toestemt."

Artikel 36/15, tweede lid, in ontwerp luidt als volgt: "De Single Service Provider verwerkt de persoonsgegevens, vermeld in artikel 36/16 niet voor andere doeleinden dan de subdoeleinden vermeld in artikel 36/14, tenzij de dienstaanbieder of de Single Service Provider kan aantonen dat de verdere verwerking gerechtvaardigd is onder de Europese en nationale wetgeving inzake gegevensbescherming en dat Viapass er uitdrukkelijk en schriftelijk mee toestemt."

berust op een norm die in een democratische samenleving een noodzakelijke en evenredige maatregel vormt ter waarborging van een van de in artikel 23.1 van de AVG bedoelde doeleinden. Bovendien vereisen de beginselen van legaliteit en voorspelbaarheid, zoals neergelegd in artikel 8 van het EVRM en artikel 22 van de Grondwet, dat de essentiële elementen van een dergelijke verdere gegevensverwerking bij een wettelijke norm worden vastgesteld. De artikelen 36/9 en 36/15, tweede lid, zijn evenwel ruim geformuleerd en bieden bijgevolg geen meerwaarde op het vlak van voorspelbaarheid. De uitdrukking "*tenzij de dienstaanbieder [...] en schriftelijk mee toestemt*" dient derhalve te worden geschrapt.

99. Voor het overige⁵⁷ komt het de opstellers van het ontwerp toe om **voor elke verwerking van persoonsgegevens na te gaan wie** in de praktijk het doeleinde nastreeft waarvoor die gegevens worden verwerkt en zeggenschap heeft over de middelen die worden gebruikt om dat doeleinde te bereiken.

100. De Autoriteit merkt op dat de gewesten niet kunnen worden aangewezen als verwerkingsverantwoordelijken voor de gegevensverwerkingen die in het ontwerp worden geregeld, zoals de **artikelen 36/32, § 2, en 36/37** in ontwerp bepalen. De verwerkingsverantwoordelijke is immers de (natuurlijke of rechts)persoon, de overheidsinstantie, de dienst of een ander orgaan ten aanzien van wie de betrokkenen de hun door de AVG toegekende rechten kunnen uitoefenen. Deze artikelen dienen derhalve te worden **aangepast** door te verwijzen naar de door de gewesten aangewezen entiteiten in plaats van naar de gewesten zelf.

II.10. Gegevensverwerkingen voor statistische doeleinden (artikelen 36/37 en 36/38 in ontwerp)

101. **De artikelen 36/37 en 36/38 in ontwerp** regelen de gegevensverwerkingen die door Viapass, de gewesten of de door hen aangeduide entiteit, de dienstaanbieders en de Single Service Provider worden uitgevoerd voor statistische doeleinden, het verkeersbeleid, de verbetering van het verkeersbeheer, de archivering in het algemeen belang en het wetenschappelijk en historisch onderzoek⁵⁸. Artikel 36/38 in ontwerp luidt als volgt:

"§1. De dienstaanbieders en de Single Service Provider bezorgen de geanonimiseerde en gepseudonimiseerde gegevens aan Viapass en de Gewesten.

§2. Viapass kan de geanonimiseerde en gepseudonimiseerde gegevens bezorgen aan de Gewesten of de door een regering aangeduide instanties.

§3. De Gewesten of de door hen aangeduide entiteit kunnen de geanonimiseerde en gepseudonimiseerde gegevens bezorgen aan de door een regering aangeduide instanties."

⁵⁷ Zie de artikelen 36/3, 36/9, 36/15, 36/20, 36/26, 36/32 en 36/37 in ontwerp, waarin de (gezamenlijke) verwerkingsverantwoordelijken voor de gegevensverwerkingen die plaatsvinden in het kader van de kilometerheffingssysteem worden aangewezen.

⁵⁸ In artikel 36/37 wordt elke actor aangewezen als afzonderlijke verwerkingsverantwoordelijke voor de gegevensverwerking die hij uitvoert.

102. Uit het commentaar bij het artikel blijkt dat het de bedoeling is het hergebruik van de "verkeersgegevens" door elk gewest en door Viapass voor de voormelde doeleinden te regelen. Tevens wordt gepreciseerd dat de "verkeersgegevens" de landcode, de EURO-emissieklasse, het maximaal toegestane totaalgewicht van het voertuig, alsook de lengtegraad, de breedtegraad, het tijdstip, de richting en de snelheid van het voertuig omvatten. Daarnaast wordt vermeld dat de gegevens, voor zover mogelijk, ten minste zullen worden gepseudonimiseerd en dat zij in ieder geval niet zullen worden gebruikt om de betrokkenen te identificeren.
103. Vooreerst is artikel 36/38 **moeilijk te begrijpen**, aangezien het **niet eenvoudig** is **de reden of de noodzaak te achterhalen om**, gelet op de beoogde doeleinden, **in zoveel doorgiften van gegevens te voorzien** (van de dienstverleners en de Single Service Provider naar Viapass en de gewesten; van Viapass naar de gewesten of de door een regering aangeduide instanties; van de gewesten of de aangeduide entiteit naar andere aangeduide instanties). Voorts preciseert deze bepaling weliswaar dat de doorgegeven gegevens geanonimiseerde en gepseudonimiseerde gegevens zijn, **maar specificeert** zij **niet** om welke gegevens het gaat, namelijk de "verkeersgegevens", en evenmin wat concreet onder die term moet worden verstaan. Een dergelijke aanpak draagt niet bij tot de eerbiediging van het voorspelbaarheidsbeginsel.
104. Voorts dient rekening te worden gehouden met de door het ontwerp beoogde wijziging van **artikel 19, § 3, 20°**, van het Samenwerkingsakkoord, waarbij een van de bevoegdheden van Viapass wordt aangepast zodat het bevoegd is de doorgifte aan de gewesten te waarborgen van de van de Single Service Provider en de dienstverleners verkregen "verkeersgegevens", ontdaan van privacygevoelige informatie, en dit voor statistische doeleinden, het verkeersbeleid, de verbetering van het verkeersbeheer, de archivering in het algemeen belang en het wetenschappelijk en historisch onderzoek. Artikel 36/38 lijkt bijgevolg **overbodig** in het licht van het voormelde artikel 19, § 3, 20°, in ontwerp aangezien die bepaling de dienstverleners en de Single Service Provider reeds toelaat de "verkeersgegevens" aan Viapass door te geven, waarna Viapass deze aan de gewesten kan meedelen.
105. Tot slot merkt de Autoriteit op dat artikel 33 van de ordonnantie van 19 mei 2022⁵⁹ en artikel 32 van het decreet van 16 juni 2022⁶⁰ bepalen dat de "verkeersgegevens" door de dienstverleners rechtstreeks worden meegedeeld aan de door de Regering aangeduide instantie ten behoeve van het verkeersbeleid en ter verbetering van het verkeersbeheer. Dit lijkt evenwel in strijd te zijn met de artikelen 19, § 3,

⁵⁹ "Op eerste verzoek delen de dienstverleners aan de instantie aangeduid door de Regering verkeersgegevens met betrekking tot hun klanten mee ten behoeve van het verkeersbeleid en ter verbetering van het verkeersbeheer."

⁶⁰ "Aux fins de l'exécution de politiques en matière de circulation et de l'amélioration de la gestion du trafic en Région wallonne, les prestataires de services de péage communiquent, à première demande, à l'organe désigné par le Gouvernement, les données de trafic concernant leurs clients."

Ces données de trafic ne sont pas utilisées pour identifier les clients."

20°, en 36/38, § 1, in ontwerp en zou aanleiding kunnen geven tot rechtsonzekerheid over de gegevensdoorgiften die de dienstaanbieders moeten verrichten om de beoogde doeleinden te verwezenlijken⁶¹.

106. Voorts wijst de Autoriteit de aanvragers erop dat, voor zover de noodzaak om trajectgegevens te verwerken ter verwezenlijking van de beoogde doeleinden naar behoren wordt verantwoord in de memorie van toelichting – *quod non*⁶², het uiterst moeilijk is om trajectgegevens te anonimiseren of te pseudonimiseren, hetgeen een element is dat de verwerking van uitsluitend door “small cells” geaggregeerde gegevens zou kunnen rechtvaardigen⁶³.

107. In die omstandigheden wordt aanbevolen **artikel 36/38** in ontwerp te **herzien** in het licht van de hierboven geformuleerde opmerkingen, met name om de draagwijdte ervan te verduidelijken ten aanzien van **de bevoegdheid van Viapass**, zoals bepaald in artikel 19, § 3, 20°, in ontwerp en ten aanzien van de bestaande wettelijke bepalingen.

II.XI. Mededeling van gegevens aan overheidsinstanties voor de uitoefening van hun wettelijke opdracht (artikel 36/39 in ontwerp)

108. **Artikel 36/39 in ontwerp**, dat is opgenomen onder afdeling 7 “*Mededeling van gegevens aan overheidsinstanties voor de uitoefening van hun wettelijke opdracht*”, regelt de mededeling van de in het ontwerp bedoelde gegevens aan overheidsinstanties voor de uitoefening van hun wettelijke opdracht. Het luidt als volgt:

“De verwerkingsverantwoordelijken delen de gegevens zoals bepaald in dit hoofdstuk enkel mee aan de overheidsinstanties die wettelijk gemachtigd zijn om die gegevens op te vragen en te ontvangen, wanneer deze instanties kunnen aantonen dat hun verzoek tot mededeling van gegevens noodzakelijk is voor de vervulling van een taak van algemeen belang of van een taak in het kader van de uitoefening van het openbaar gezag dat aan de instantie is opgedragen, proportioneel is in het licht van het vooropgestelde doeleinde en beperkt in draagwijdte en in de tijd.”

109. Aangezien het de bedoeling van het ontwerp is te voorzien in verdere verwerkingen van persoonsgegevens om overheidsinstanties in staat te stellen hun wettelijke opdrachten uit te voeren, dient eraan te worden herinnerd dat het wettelijk kader voor dergelijke gegevensverwerkingen niet alleen moet voldoen aan de beginselen van voorspelbaarheid en legaliteit, zoals neergelegd in artikel 8 van het EVRM

⁶¹ Voorts wordt verwezen naar de opmerkingen die de Autoriteit reeds heeft geformuleerd in haar voormeld advies nr. 231/2021 met betrekking tot het artikel in ontwerp dat later artikel 33 van de ordonnantie van 19 mei 2022 is geworden (punt 25 tot en met 34).

⁶² Zie eveneens de hierboven in de punten 44 en 47 geformuleerde opmerkingen over de verenigbaarheid van de voor de berekening van de kilometerheffing gebruikte technologie met het beginsel van minimale gegevensverwerking.

⁶³ Zie in dit verband advies nr. 247/2022 van 9 november 2022 met betrekking tot een voorontwerp van ordonnantie tot vaststelling van een kader voor de planning, uitvoering en opvolging van het mobiliteits- en verkeersveiligheidsbeleid, punt 67.

en artikel 22 van de Grondwet (die vereisen dat de essentiële elementen, in het bijzonder het doeleinde en de categorieën van verwerkte gegevens, bij een formele wettelijke norm worden vastgesteld), maar ook een noodzakelijke en evenredige maatregel moet vormen in een democratische samenleving ter verwezenlijking van de in artikel 23 van de AVG bedoelde doeleinden (artikel 6.4 van de AVG), met inachtneming van de wetgeving die de opdrachten van de betrokken overheidsinstanties regelt. Een bepaling zoals artikel 36/39 in ontwerp **biedt geen werkelijke meerwaarde** op het vlak van voorspelbaarheid, aangezien zij zich beperkt tot een algemene herhaling van het evenredigheidsbeginsel, het doeleinde (*"de vervulling van een taak van algemeen belang of van een taak in het kader van de uitoefening van het openbaar gezag dat aan de instantie is opgedragen"*) ruim is geformuleerd en de categorieën van ontvangers onvoldoende nauwkeurig zijn bepaald (*"de overheidsinstanties die wettelijk gemachtigd zijn om die gegevens op te vragen en te ontvangen"*). Bovendien kan een dergelijke bepaling de indruk wekken dat zij dit soort gegevensverwerkingen legitimeert, terwijl deze slechts toelaatbaar zijn indien zij voldoen aan de zojuist genoemde beginselen van voorspelbaarheid en legaliteit en aan artikel 6.4 van de AVG. Het wordt derhalve aanbevolen artikel 36/39 in ontwerp te **schrappen**.

II.XII. Transparantie (artikel 36/40 in ontwerp)

110. **Artikel 36/40 in ontwerp** bepaalt dat de verwerkingsverantwoordelijken in een privacyverklaring preciseren welke verwerkingen worden uitgevoerd en dat zij, teneinde de transparantie en de rechten van de betrokkenen te waarborgen, in hun communicatie met de betrokkenen een verwijzing opnemen naar de plaats waar de desbetreffende privacyverklaring kan worden geraadpleegd.
111. Een dergelijke bepaling beperkt zich ertoe, in ruimere bewoordingen, de verplichting te herhalen die krachtens artikel 12.1 van de AVG op elke verwerkingsverantwoordelijke rust om *"passende maatregelen [te nemen] opdat de betrokkene de in de artikelen 13 en 14 bedoelde informatie en de in de artikelen 15 tot en met 22 en artikel 34 bedoelde communicatie in verband met de verwerking in een beknopte, transparante, begrijpelijke en gemakkelijk toegankelijke vorm en in duidelijke en eenvoudige taal ontvangt"*. Aangezien de AVG rechtstreeks toepasselijk is, biedt een bepaling zoals artikel 36/40 in ontwerp geen werkelijke meerwaarde op het vlak van voorspelbaarheid en dient zij derhalve te worden **geschrapt**. In de praktijk komt het de betrokken verwerkingsverantwoordelijken toe ervoor te zorgen dat deze informatie daadwerkelijk op een duidelijke wijze ter kennis van de betrokkenen wordt gebracht, bijvoorbeeld via de ter beschikking gestelde webforms.

OM DEZE REDENEN,

beveelt de Autoriteit aan om:

1. de (categorieën van) verwerkte gegevens te koppelen aan de personen op wie zij betrekking hebben en aan het/de nagestreefde doeleinde(n) (**punten 10, 48, 67**);

2. erop toe te zien dat de afbakening van de doeleinden van de gegevensverwerkingen wordt geformuleerd in overeenstemming met de taken van algemeen belang waarmee de betrokken actoren zijn belast (**punten 11, 26 en 66**), dan wel op voldoende duidelijke en nauwkeurige wijze (**punten 24, 34, 65 en 77**);

3. ervoor te zorgen dat de gegevensverwerkingen die voortvloeien uit het "*opstellen*" en het "*bijhouden*" van de in het ontwerp beoogde lijsten, daadwerkelijk gebaseerd zijn op een taak van algemeen belang waarmee de betrokken actoren zijn belast; erop toe te zien dat de verwerkingshandelingen die onder de term "*bijhouden*" vallen, in voldoende nauwkeurige en duidelijke bewoordingen worden omschreven; zich ervan te vergewissen dat het "*opstellen*" en het "*bijhouden*" van de in het ontwerp bedoelde lijst van defecte boordapparatuur niet overlappen met de bestaande wettelijke bepalingen; in het ontwerp de doeleinden te preciseren die met het "*opstellen*" en het "*bijhouden*" van die lijsten worden nagestreefd, alsook de categorieën van gegevens die daarin zijn opgenomen, met inachtneming van het beginsel van minimale gegevensverwerking (**punten 13, 14, 35, 36, 40, 55, 58 en 64**);

4. de categorieën van gegevens vast te stellen die worden verwerkt om de nagestreefde doeleinden te verwezenlijken, dan wel de omstandigheden te bepalen waarin bepaalde categorieën van gegevens worden verwerkt wanneer deze niet allemaal systematisch worden verwerkt (**punt 15**); de omschrijving van bepaalde categorieën van gegevens nauwkeuriger en vollediger te formuleren, met inachtneming van het beginsel van minimale gegevensverwerking (**punten 41 tot en met 47 en 78**); artikel 36/16, 7°, in ontwerp aan te vullen met de gegevens die op het bedoelde routeticket zijn vermeld (**punt 59**);

5. erop toe te zien dat de bepaling van de betrokkenen duidelijk, nauwkeurig en exhaustief wordt geformuleerd (**punten 16, 28, 39, 57, 70**);

6. de voorspelbaarheid van de artikelen 36/7, 2°, 36/13, 36/18, 36/24 en 36/30 in ontwerp te versterken door de doeleinden te vermelden die met de in die artikelen bedoelde gegevensmededelingen worden nagestreefd (**punten 10, 32, 50, 60, 72 en 74**), de voorwaarden te vermelden waaronder die mededelingen plaatsvinden (**punt 51**), of de ontvangers te preciseren (**punten 32 en 72**); artikel 36/7, 1°, in ontwerp te verduidelijken (**punt 31**); zich ervan te vergewissen dat de mededeling door Viapass van de lijst van vrijgestelde voertuigen, bedoeld in artikel 36/24 in ontwerp, noodzakelijk is (**punt 73**);

7. zich ervan te vergewissen dat de in het ontwerp opgenomen bewaartermijnen noodzakelijk en evenredig zijn (**punt 17**), met name in de artikelen 36/5, 36/11, 36/17, 36/22, 36/28 en 36/34 in ontwerp, en, in voorkomend geval, de motivering van die noodzakelijkheid en

evenredigheid op te nemen in de memorie van toelichting (**punten 29, 52, 61, 69, 74 en 82**);

8. de voorwaarden te preciseren waaronder boordapparatuur kan worden geacht een "*defect* [dat] *niet onverwijld kan worden hersteld*" te vertonen in de zin van artikel 5/1 in ontwerp (**punt 20**); het toepassingsgebied van de maximale termijn van vijf kalenderdagen per kalenderjaar te verduidelijken (**punt 21**) en te preciseren dat het routeticket wordt aangeschaft na het sluiten van een dienstverleningsovereenkomst met de Single Service Provider (**punt 54**);

9. de artikelen 36/31, 1° en 2°, in ontwerp samen te voegen met artikel 36/33 in ontwerp (**punt 80**);

10. in het dispositief van het ontwerp uitdrukkelijk te bepalen dat de gegevens die worden gegenereerd door het gebruik van ANPR-camera's niet voor andere doeleinden mogen worden gebruikt dan die waarin het ontwerp voorziet (**punt 81**);

11. na te gaan of de verwerking van het rijksregisternummer noodzakelijk is in het licht van de nagestreefte doeleinden en, indien dat het geval is, die noodzaak in de memorie van toelichting te verantwoorden en in het ontwerp het concrete nagestreefte doeleinde te preciseren (**punten 88 tot en met 90**);

12. na te gaan of de in de artikelen 36/42, 4°, en 39/33, 4°, in ontwerp bedoelde toegang tot de Kruispuntbank van de voertuigen noodzakelijk is (**punt 95**) en, indien dat het geval is, die artikelen te herzien (**punt 96**);

13. de artikelen 36/9, 36/15, 36/32, § 2, en 36/37 in ontwerp aan te passen overeenkomstig de opmerkingen in de **punten 97, 98 en 100**;

14. artikel 36/38 in ontwerp te herzien (**punten 103 tot en met 107**);

15. de artikelen 36/42, 1° tot en met 3° (**punten 92 tot en met 94**), 36/39 (**punt 109**), 36/40 in ontwerp (**punt 111**) te schrappen.

De Autoriteit plaatst vraagtekens bij de noodzaak van de verzameling van gedetailleerde trajectgegevens, aangezien de kilometerheffing verschuldigd is op basis van het aantal afgelegde kilometers (punt 47).

Voor de Autorisatie- en Adviesdienst,
(get.) Alexandra Jaspar, directeur