

ADVIES Nr 15 / 2006 van 14 juni 2006

O. Ref. : SA2 / A / 2006 / 013

BETREFT : Advies betreffende het ontwerp van koninklijk besluit tot regeling van de medewerking aan de vereniging belast met de registratie van de kilometerstand van voertuigen.

De Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer ;

Gelet op de artikelen 22 en 23 van de Grondwet;

Gelet op artikel 8 van het Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens ("EVRM");

Gelet op de Richtlijn 95/46/EG van het Europees Parlement en de Raad van 24 oktober 1995 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens ("Richtlijn 95/46/EG")

Gelet op de wet van 8 december 1992 tot bescherming van de persoonlijke levenssfeer ten opzichte van de verwerking van persoonsgegevens ("WVP"), inzonderheid artikel 29 ;

Gelet op de adviesaanvraag van Mevrouw de Vice-eerste Minister en Minister van Begroting en Consumentenzaken van 6 april 2006;

Gelet op de adviezen van de Raad van State met nummer 34.270/1 van 23 januari 2003, nummer 35.933/1 van 14 oktober 2003, nummer 37.637/1 van 2 september 2004 en nummer 37.739/1 van 28 oktober 2004.

Gelet op het plan dat de VZW Car-Pass voorlegde ingevolge artikel 1, 2° van het koninklijk besluit van 21 februari 2005¹.

Gelet op het verslag van de voorzitter;

Brengt op 14 juni 2006 volgend advies uit :

¹ Besluit betreffende de erkenning van en de controle op de vereniging die is belast met registratie van de kilometerstand van voertuigen, B.S., 14 maart 2005.

A. INLEIDING

1. Op 6 april 2006 verzocht de Vice-eerste Minister en Minister van Begroting en Consumentenzaken de Commissie om dringend advies uit te brengen over het ontwerp van koninklijk besluit tot regeling van de medewerking aan de vereniging belast met de registratie van de kilometerstand van voertuigen. Deze vereniging (hierna genoemd de "Vereniging Car Pass") werd inmiddels opgericht als een VZW² en is een initiatief van de autosector (FEBIAC, GOCA en FEDERAUTO)³.
2. De hoogdringendheid van het advies werd niet daadwerkelijk gemotiveerd, zoals vereist door artikel 29, §3 WVP.

B. TOEPASSELIJKE WETTEN EN BESLUITEN

3. Volgende wet en koninklijke besluiten werden reeds aangenomen aangaande de Car Pass verwerking
 - a) De wet van 11 juni 2004 tot beteugeling van bedrog met de kilometerstand van voertuigen, B.S., 5 juli 2004;
 - b) Het K.B. van 30 september 2004 betreffende de inwerkingtreding van de wet van 11 juni 2004 tot beteugeling van bedrog met de kilometerstand van voertuigen en betreffende de documenten opgemaakt door een vakman naar aanleiding van werken aan een voertuig, B.S., 18 oktober 2004;
 - c) Het K.B. van 21 februari 2005 betreffende de erkenning van en de controle op de vereniging die is belast met registratie van de kilometerstand van voertuigen, B.S., 14 maart 2005.
 - d) Het K.B. van 4 mei 2006 tot erkenning van de vereniging belast met de registratie van de kilometerstand van voertuigen, B.S., 19 mei 2006.
4. De Commissie betreurt het te moeten vaststellen dat zij niet werd gevraagd om voorafgaand advies te verlenen aangaande voormeld reglementair kader voor de Car Pass verwerking, zoals nochtans verzocht door de Raad van State in haar advies nr. 34.270/1 van 23 januari 2003.

C. ALGEMEEN ONDERZOEK VAN DE CAR PASS VERWERKING

C.1. Noodzaak tot onderzoek van de Car Pass verwerking, inclusief het voorliggende ontwerp van koninklijk besluit

5. Het voorliggend ontwerp van koninklijk besluit lijkt onlosmakelijk verbonden met de in randnummer 3 vermelde regelgeving en kan er niet los van geïnterpreteerd worden. Buiten dit objectief verband dient de Commissie daardoor verder te gaan dan het verstrekken van een advies over het enige besluit dat door de Minister werd voorgelegd. Zij kan zulks gezien zij gemachtigd werd om ook "uit eigen beweging" te adviseren "omtrent iedere aangelegenheid die betrekking heeft op de toepassing van de grondbeginselen van de bescherming van de persoonlijke levenssfeer..." (zie artikel 29 § 1 WVP).

² De Commissie nam alvast akte van het feit dat de VZW inmiddels werd opgericht en ingeschreven in de Kruispuntbank voor Ondernemingen met nummer 0880.498.395. op het maatschappelijke adres Woluwedal 46 te 1200 Sint-Lambrechts-Woluwe.

³ Zie www.carpas.be

De uitwisseling van gegevens die wordt voorzien in de artikelen 1, 2 en 3 van het ontwerp van koninklijk besluit moet berusten op een wettelijke basis overeenkomstig de artikelen 4 en 5 WVP en het artikel 22 van de Grondwet. Gezien artikel 6 § 3 van de Wet van 11 juni 2004 wordt ingeroepen als wettelijke basis voor voormelde artikelen in het ontwerp van koninklijk besluit, is de Commissie van oordeel dat voormelde wet op voldoende transparante wijze de essentiële elementen van de Car Pass verwerking dient te regelen.

6. Op basis van de informatie waarover zij kon beschikken wenst de Commissie hierna de essentiële elementen van de Car Pass verwerking samen te vatten, om daarna de bevoegdheid van het Sectoraal Comité voor de Federale Overheid te onderzoeken, de toepasselijkheid van de WVP op de gegevens in het centraal databestand van de VZW Car-Pass, en de gevolgen van de toepasselijkheid van de WVP.
7. Volgens de Parlementaire voorbereiding bij de Wet van 11 juni 2004⁴ is de Car Pass verwerking geïnspireerd door het Nederlandse systeem van de Nationale Auto Pas (NAP). Uit de reglementering van het Car Pass databestand blijkt dat onder dit systeem essentieel drie bewerkingen worden verricht, zijnde
 - * de centralisatie van gegevens op het niveau van de VZW Car-Pass;
 - * de mededeling van informatie aan de Car Pass verwerking door de hierna vermelde “gegevensleveranciers”;
 - * het gebruik van informatie uit de Car Pass verwerkingDe hiervoor vermelde bewerkingen kunnen in het licht van artikel 1 § 2 WVP worden geacht deel uit te maken van eenzelfde verwerking indien zij steunen op dezelfde doelstelling onder de Wet van 11 juni 2004.

C.2. Doelstelling van de Car Pass Verwerking

a) Doelstelling zoals voorzien op basis van de Wet van 11 juni 2004

8. Artikel 6 § 1 van de Wet van 11 juni 2004 voorziet een wettelijke opdracht om de kilometerstand van voertuigen te noteren door een VZW. Het betreft de VZW Car-Pass die inmiddels op basis van de koninklijke besluiten van 21 februari 2005 en 4 mei 2006 werd erkend. Volgens deze Wet deelt deze VZW de gegevens van een voertuig waarover zij beschikt, mee aan derden op hun vraag. Deze vraag vermeldt het chassisnummer van het betrokken voertuig en mag enkel tot doel hebben de juiste kilometerstand van dit voertuig te kennen.

b) Doelstelling zoals toegelicht door de bevoegde Minister

9. De Minister van leefmilieu, consumentenzaken en duurzame ontwikkeling lichtte op 21 april 2004 de doelstelling van de Car Pass verwerking als volgt toe⁵ : *“ Dit wetsontwerp wenst een antwoord te geven op een vorm van bedrog die veel voorkomt bij de verkoop van tweedehandse wagens door de manipulatie van de kilometerstanden en waardoor de koper verkeerd wordt geïnformeerd over een essentieel kenmerk van de wagen. Dit wetsontwerp is dus zowel preventief (bedrog voorkomen door de centralisatie van kilometergegevens) als reactief (koper kan de koop ontbinden, controle en sancties) bedoeld. De dubbele doelstelling van dit ontwerp kan enkel maar worden onderstreept. Ten eerste biedt het de koper van een tweedehandse wagen, veelal een particulier, een bescherming tegen praktijken van malafide verkopers, die de kilometerstanden vervalsen en daardoor onterecht een hogere verkoopprijs bekomen.*

⁴ Wetsontwerp tot beteugeling van bedrog met de kilometerstand van voertuigen, Gedr. St. , Kamer, 0710/001, 20 Januari 2004, pagina 4 en volgende.

⁵ Verslag namens de Commissie voor de financiën en voor de Economische aangelegenheden uitgebracht door de heer Zenner bij het Wetsontwerp tot beteugeling van bedrog met de kilometerstand van voertuigen, 21 april 2004, Senaat, 2003-2004, 3-554/3.

Ten tweede zal deze wet, eenmaal hij uitwerking krijgt, de markt van de tweedehandse wagens saneren : er wordt een halt toegevoerd aan de oneerlijke handelspraktijken van deze malafide verkopers, zodat de eerlijke verkopers op een gezondere basis zullen kunnen concurreren.”

10. De Commissie maakt zich zorgen over de coëxistentie en onduidelijkheid van de hiervoor vermelde doelomschrijvingen. Dit probleem wordt verder besproken onder de rubrieken D.4. (legaliteitsbeginsel) en E.1. (finaliteitsbeginsel).

C.3. Gegevensleveranciers voor de Car Pass Verwerking

11. Volgende instanties worden belast met het mededelen van informatie aan de VZW Car-Pass :
- a) de dienst die belast is met de inschrijving van de voertuigen (artikel 6 § 3 van de Wet van 11 juni 2004 en artikel 1 § 1 van het ontwerp)
 - b) de Erkende instellingen Automobielsinspectie (artikel 6 § 3 van de Wet van 11 juni 2004 en artikel 2 van het ontwerp)
 - c) de vakman (artikel 6 § 3 van de Wet van 11 juni 2004 en artikel 3 van het ontwerp), waarbij “vakman” werd gedefinieerd in artikel 2,3° van voormelde wet als “*elke natuurlijke of rechtspersoon die gewoonlijk en in het kader van zijn beroepsactiviteit of met het oog op de verwezenlijking van zijn statutair doel voertuigen aankoopt en verkoopt of werken aan voertuigen uitvoert*”. In de praktijk zal het dus vooral gaan om professionele garagisten en/of concessionarissen.
12. Daarnaast merkt de Commissie op dat het plan dat de VZW Car-Pass voorlegde voorziet in een systeem waarbij ook andere instanties informatie zouden kunnen verschaffen aan de VZW Car-Pass die niet worden vermeld in de Wet van 11 juni 2004 en het ontwerp. Concreet gaat het om verzekeringsmaatschappijen, invoerders of leasingbedrijven. De VZW acht de mededeling van gegevens door deze bedrijven opportuun om de betrouwbaarheid van de beheerde informatie te verhogen.

C.4. Welke gegevens worden verwerkt in de Car Pass Verwerking

a) Kilometerstand en chassisnummer van voertuigen

13. De Wet van 11 juni 2004 vermeldt in haar artikel 6 § 1 en 6 § 2 een onderscheid tussen twee gegevens van het voertuig waarover de VZW Car-Pass dient te beschikken. Het gaat om de kilometerstand en het chassisnummer.

b) Overige gegevens

14. Het voorliggende ontwerp van K.B. schrijft in haar artikelen 1 tot en met 3 voor dat de onder rubriek C.3. aangehaalde gegevensleveranciers volgende informatie dienen te verstrekken aan de VZW Car-Pass :
- Door de dienst die belast is met de inschrijving van de voertuigen (hierna “DIV”) : het chassisnummer, de datum van eerste inschrijving, de datum van eerste inschrijving in België, indien deze verschillend is van de vorige datum, het merk en de handelsnaam van de wagen;
 - Door de instellingen voor autokeuring : het chassisnummer, de kilometerstand die de kilometerteller aangeeft op het ogenblik van de keuring, de datum van de keuring;
 - Door de vakman : het chassisnummer, de kilometerstand die de kilometerteller aangeeft op het ogenblik van de uitvoering van de werken, de datum van de uitvoering van de werken en de identificatie van de vakman.

c) Uitwisseling met de Kruispuntbank voor de ondernemingen

15. In het plan dat de VZW Car-Pass voorlegde wordt gepleit voor een wettelijk geregelde uitwisseling met de gegevens van de kruispuntbank voor de ondernemingen. Hiertoe werd de kruispuntbank reeds geïdentificeerd door de VZW als “administratieve supplier” van de Verwerking Car Pass⁶. Voor zover deze gewenste uitwisseling een toegang zou impliceren voor de VZW Car-Pass tot andere gegevens dan deze opgesomd in artikel 17 van de wet van 16 januari 2003 tot oprichting van een kruispuntbank van ondernemingen en indien dergelijke uitwisseling voldoende wettelijke basis zou hebben, wijst de Commissie op de verplichting om een voorafgaande machtiging te bekomen van het sectoraal comité bij de kruispuntbank van ondernemingen ingevolge artikel 18 § 2 van de wet van 16 januari 2003.
16. Op basis van de overwegingen 14 en 15 stelt de Commissie vast dat, buiten de kilometerstand en het chassisnummer, het blijkbaar de intentie is om tal van informatie te verwerken in de Car pass verwerking zonder dat deze duidelijk in de tekst van de Wet van 11 juni 2004 is voorzien. Het is de Commissie onduidelijk of de VZW Car Pass in de praktijk nog bijkomende informatie zal verwerken doordat de te verwerken gegevens in de toekomst nog zouden worden uitgebreid bij K.B. of door de VZW Car-Pass. De implicaties hiervan worden verder aangehaald onder rubriek D.4. (legaliteitsbeginsel)

C.5. Ontvangers en gebruikers van de gegevens uit de Car Pass verwerking

17. De Wet van 11 juni 2004 laat volgende personen toe om gegevens uit de Car Pass Verwerking te ontvangen en te gebruiken: de “verkopers” op basis van een wettelijke verplichting en “derden” op basis van een aanvraag bij de VZW Car-Pass.

a) “Verkopers”

18. Bij de verkoop van een reeds in België ingeschreven voertuig dient de verkoper een document (een “Car Pass”) op te vragen van de VZW Car-Pass om deze aan de koper van het betrokken voertuig mede te delen (artikel 4 § 3 van de Wet van 11 juni 2004)⁷. Onder “mededeling” mag wellicht worden verstaan dat de wetgever bedoelde dat de aangevraagde Car Pass in de showroom op de gebruikte wagen moet worden aangebracht.

b) “Derden”

19. Daarnaast bevat de Wet van 11 juni 2004 een mogelijkheid om gegevens uit de Car Pass Verwerking op te vragen door derden. Artikel 6 § 2 van voormelde wet bepaalt immers “De vereniging deelt de gegevens van een voertuig waarover zij beschikt, mee aan derden op hun vraag.” Deze vraag dient hiertoe enkel het chassisnummer van het betrokken voertuig te vermelden en mag volgens de wet enkel tot doel hebben de juiste kilometerstand van dit voertuig te kennen.

⁶ Pagina's 12 en 27 van het plan.

⁷ “§ 3. Bij de verkoop van een reeds in België ingeschreven voertuig bezorgt de verkoper aan de koper een document dat uitgaat van de in artikel 6 bedoelde vereniging en dat alle bij deze vereniging beschikbare gegevens tot op een recente datum weergeeft betreffende de kilometerstand van het betrokken voertuig. Deze bepaling vindt geen toepassing wanneer het voertuig verkocht wordt aan een vakman.”

20. De parlementaire voorbereiding bij de Wet van 11 juni 2004⁸ verschaft bijkomende uitleg van het begrip “derden” : *“Doelstelling is aan elke geïnteresseerde derde toe te laten inlichtingen in te winnen omtrent de reële kilometerstand van een voertuig. Derden zijn in de eerste plaats verkopers, zowel professionelen als particulieren die een wagen tweedehands wensen te verkopen en die op grond van artikel 4, § 3, verplicht zijn het vereiste attest af te leveren. Het kunnen echter ook kandidaat kopers zijn die de aankoop van een bepaalde tweedehandswagen overwegen en eerst wensen te verifiëren of de kilometerstand van zijn teller overeenstemt met de gegevens die in het bezit zijn van de vereniging.”*
21. In het licht van het finaliteitsbeginsel en het legaliteitsbeginsel (zie hierna onder rubriek D.4.) betreurt de Commissie het dat het begrip “derden” niet duidelijker werd omschreven in de wet van 11 juni 2004. Zij wijst hierbij op het risico op misbruik (zie randnummer 64) en adviseert om de categorieën van legitieme ontvangers duidelijker te omschrijven en hierbij het recht op ontvangen of gebruiken van de informatie direct te koppelen aan de bedoeling die de wetgever legitiem acht.

D. ONDERZOEK VAN DE CAR PASS VERWERKING IN HET LICHT VAN DE WVP

D.1. Bevoegdheid Sectoraal Comité Federale Overheid voor het afleveren van machtigingen

22. Hoewel de Commissie bevoegd is om advies te verlenen over de mededeling aan de VZW Car-Pass van de persoonsgegevens door de dienst die belast is met de inschrijving van de voertuigen (artikel 1 van het ontwerp) en de instellingen voor autokeuring (artikel 2 van het ontwerp), wijst zij erop dat mededelingen via elektronische weg door de dienst die belast is met de inschrijving van de voertuigen onderworpen zijn aan artikel 36bis WVP. De reglementaire context voor elke elektronische mededeling van persoonsgegevens door elke openbare instelling met rechtspersoonlijkheid die onder de federale overheid ressorteert is immers gewijzigd met ingang van 26 juni 2003. Het derde lid van artikel 36bis WVP bepaalt immers “ Behalve in de door de Koning bepaalde gevallen, *vereist elke elektronische mededeling van persoonsgegevens door een federale overheidsdienst of door een openbare instelling met rechtspersoonlijkheid die onder de federale overheid ressorteert een principiële machtiging van dit sectoraal comité, tenzij de mededeling reeds onderworpen is aan een principiële machtiging van een andere sectoraal comité opgericht binnen de Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer. Vooraleer het zijn machtiging verleent, gaat het sectoraal comité voor de federale overheid na of de mededeling in overeenstemming is met de wettelijke en reglementaire bepalingen. (...)*” Deze machtigingen worden gepubliceerd op de website van de Commissie⁹.
23. Indien de wetgever daadwerkelijk de mogelijkheid heeft voorzien voor de Koning om af te wijken van de principiële bevoegdheid van het sectoraal comité Federale overheid ten aanzien van de mededelingen die worden geviseerd door artikel 36bis van de WVP, stelt de Commissie toch vast dat, zoals voor elke uitzondering, zij wat betreft haar toepassingsgebied een restrictieve interpretatie aanhangt, a fortiori van zodra wanneer zij leidt tot een verschil in behandeling tussen het geheel van begunstigde of betrokken personen door voormeld artikel 36bis

⁸ Wetsontwerp tot betuigeling van bedrog met de kilometerstand van voertuigen, Gedr. St. , Kamer, 0710/001, 20 Januari 2004, pagina 9.

⁹ Zie <http://www.privacy.fgov.be/machtigingen.htm>

In voorkomend geval komt het toe aan de Koning om zijn intentie om beroep te doen op deze uitzondering op expliciete wijze te bepalen en te motiveren, met dien verstande dat de mogelijkheid om zich aldus vrij te stellen van de machtiging door voormeld sectoraal comité in niets de verplichting in de weg staat om de overige materiële bepalingen van de WVP te respecteren, en meer bepaald het artikel 4. Indien hiertoe aanleiding bestaat, kan het nut van een voorafgaande consultatie van de Commissie, voorafgaand aan de aanvaarding van dergelijk koninklijk besluit, worden overwogen.

Buiten deze uitzondering waar het voorliggende ontwerp koninklijk besluit zich niet op beroept, stelt de Commissie vast dat de eventuele mededelingen aan de VZW Car-Pass van de persoonsgegevens door de dienst die belast is met de inschrijving van de voertuigen (artikel 1 van het ontwerp) , het voorwerp dient uit te maken van een machtiging door het Sectoraal Comité Federale Overheid, op basis van de mededeling van het ad hoc technisch en juridisch advies.

D.2. Toepasselijkheid van de WVP

24. De Commissie stelt vast dat de wetgever in de Parlementaire Voorbereiding bevestigde “Uiteraard moet de bescherming van de persoonlijke levenssfeer absoluut worden gegarandeerd.” Anderzijds werd echter gesteld “Dit kan normalerwijze geen problemen stellen, daar de verzamelde gegevens enkel en alleen slaan op voertuigen zelf, zoals bijvoorbeeld merk en type, datum van eerste inverkeersstelling, chassisnummer, kilometerstand en ogenblik van opname. Gegevens over de eigenaar van de wagen zijn hierbij totaal irrelevant”¹⁰

De veronderstelling dat zaakgegevens zoals voertuigkenmerken nooit persoonsgegevens zijn dient te worden genuanceerd gelet op de mogelijkheid die bestaat voor bepaalde zaakgegevens om deze te koppelen aan identificeerbare natuurlijke personen

25. Aan de orde is dus de vraag of de registratie van de in rubriek C.4. vermelde voertuigkenmerken (waaronder de gereden kilometers en het chassisnummer) door de VZW Car-Pass moet worden beschouwd als een verwerking van persoonsgegevens in de zin van artikel 1 §1 WVP .
26. De Commissie verwijst naar de definitie van het begrip persoonsgegeven in artikel 1 §1 WVP. Overeenkomstig dit artikel is een persoonsgegeven “*iedere informatie betreffende een geïdentificeerde of identificeerbare natuurlijke persoon. Als identificeerbaar wordt beschouwd een persoon die direct of indirect kan worden geïdentificeerd, met name aan de hand van een identificatienummer of van één of meer specifieke elementen die kenmerkend zijn voor zijn of haar fysieke, fysiologische psychische economische, culturele of sociale identiteit.*”
27. De vraag is of in dit geval een natuurlijke persoon indirect kan worden geïdentificeerd aan de hand van een chassisnummer of de in rubriek C.4. vermelde voertuigkenmerken .
28. Het is hierbij vooral van belang dat het chassisnummer, in tegenstelling tot andere voertuigkenmerken zoals het kilometeraantal, geen neutraal objectgegeven is dat door de dienst DIV wordt verwerkt. In de praktijk gaat het immers om een identificatienummer dat een unieke opbouw en codering heeft en normaal gesproken constant is doorheen de levensduur van de wagen. Dankzij de unieke opbouw van het chassisnummer leent het nummer zich uitstekend voor de koppeling van externe gegevensbestanden, waarbij dit nummer vaak aan een persoon zal kunnen worden toegerekend, hetzij de eigenaar of de kentekhouder.

¹⁰ Wetsontwerp tot betuigeling van bedrog met de kilometerstand van voertuigen, Gedr. St. , Kamer, 0710/001, 20 Januari 2004, pagina 10.

a) mogelijkheid tot identificatie adhv chassisnummer in de publieke sector

Deze mogelijkheid tot identificatie van de betrokkenen bestaat bijvoorbeeld in geval de politie op basis van het chassisnummer wenst te achterhalen wie de eigenaar is van een wagen bij de dienst DIV (bvb bij uitgebrande autowrakken)¹¹. Op 27 mei 2005 werd ook een verdrag afgesloten door België¹², waarbij in artikel 12 van dit verdrag op basis van het chassisnummer een rechtstreekse raadpleging en identificatie van de betrokken natuurlijke personen wordt voorzien via een nationaal centraal orgaan van de nationale registers van de gegevens betreffende de nummerplaten (DIV).

b) mogelijkheid tot identificatie adhv chassisnummer in de private sector

29. Nochtans is het chassisnummer niet enkel een uniek identificatienummer dat in de bestanden van de DIV wordt opgenomen of enkel door de politiediensten wordt gebruikt binnen het kader van specifieke gereguleerde doeleinden. Het is ook een nummer dat dagdagelijks in de private sector wordt verwerkt via diverse formulieren waarop telkens de kentekenhouders en/of eigenaars van wagens worden vermeld. Deze formulieren worden vervolgens verwerkt door (onder meer) wagenconstructeurs, garagisten, leasingmaatschappijen en verzekeraars (die soms deel uitmaken van dezelfde groep als wagenconstructeurs).

- wagenconstructeurs (of verkopers van wagens)

Wagenconstructeurs of hun mandatarissen kennen een chassisnummer toe aan elke wagen die zij in de handel brengen en moeten hierbij aan de koper het gelijkvormigheidsattest¹³ afleveren bij verkoop van een wagen. Bij de dienst na verkoop wordt dit chassisnummer verder gebruikt, in coördinatie met de naam van de eigenaar van het voertuig.

- vaklui (garagisten,...)

Gezien garagisten onderhevig zijn aan een strengere reglementering betreffende de facturatie van geleverde diensten en goederen moeten zij in geval van levering van personenwagens of wagens voor dubbelgebruik het chassisnummer vermelden op hun facturen¹⁴. Deze verplichte vermelding van het chassisnummer geldt echter eveneens indien werken aan een voertuig worden verricht waarvoor een factuur of enig ander document wordt opgemaakt¹⁵. Anderzijds controleren vaklui vaak het chassisnummer bij de uitvoering van werken. Zo wordt de beschikbaarheid van wisselstukken nagegaan aan de hand van een chassisnummer (bouwjaar / modeltype van de wagen), en via het chassisnummer besteld (bvb via een geautomatiseerd intern voorraadsysteem) en tenslotte gefactureerd. Tenslotte vermelden vaklui het chassisnummer ook op de bevestigingsbrieven dat een anti-diefstalsysteem werd geïnstalleerd in een wagen (vaak ten behoeven van de verzekering). Zelfs het verkrijgen van het keuringsbewijs wordt soms overgelaten aan de vakman, die op deze wijze kennis kan nemen van het chassisnummer en dit gegeven kan opnemen in zijn klantenregistratie.

¹¹ Bvb de situatie waarbij een brandende auto een bosbrand in Nederlands Limburg veroorzaakte (persbericht 12 mei 2006).

¹² het verdrag van Prüm tot uitbreiding van de grensoverschrijdende samenwerking, onder meer met het oog op de strijd tegen het terrorisme, de grensoverschrijdende criminaliteit en de illegale migratie

¹³ Voorgescreven in bijlage bij het Koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen, B.S., 28 maart 1968.

¹⁴ Artikel 5 van het KB nr. 1 van 29 december 1992.

¹⁵ Artikel 1 van het in aanhef aangehaalde K.B. van 30 september 2004

- leasingmaatschappijen en verzekeraars

De formulieren van de leasingmaatschappijen (die soms merkgebonden zijn) vermelden vaak het chassisnummer en de gebruikelijke bestuurder, net als de formulieren van bepaalde verzekeraars (bvb de online aanvraagformulieren voor een verzekering) en de concrete schadedossiers.

30. Zelfs indien de dienst DIV dus bestandsconsultatie zou weigeren voor private doeleinden¹⁶, dan nog moet worden vastgesteld dat (onder meer) wagenconstructeurs of hun concessionarissen, garagisten, leasingmaatschappijen of verzekeraars reeds beschikken over chassisnummers en vaak de hieraan te koppelen eigenaar, kentekenhouder of bestuurder reeds kennen. Het risico bestaat zelfs dat deze private actoren de procedure in artikel 6 § 2 van de Wet van 11 juni 2004 zullen aanwenden bij de VZW Car-Pass om bijkomende informatie over hun klanten te bekomen (de "officiële kilometerstand"), zonder dat het door de Minister toegelichte en maatschappelijk georiënteerde doeleinde wordt nagestreefd.
31. De Commissie merkt ook op dat het argument dat het enkel zou gaan om "objectgegevens" niet overtuigend en niet nieuw is. Tal van zogenaamde "objectgegevens" worden immers sedert enkele jaren continu gelinkt aan personen door middel van continue bestandsvergelijking of nieuwe technologieën zoals cameratoezicht, spyware, RFID-chips,.... Enkele jaren terug zorgde de introductie van de Pentium III Chip met uniek serienummer voor een geanimeerd privacydebat, gelet op de mogelijkheid tot identificatie van consumenten. Recent werd een gelijkaardig debat gevoerd over het gebruiken van unieke serienummers in besturingssoftware en RFID-chips. In het Verenigd Koninkrijk wordt tegen betaling en op basis van chassisnummers informatie vrijgegeven op basis waarvan een particulier doorgaans de laatste twee houders van de wagen kan identificeren¹⁷.
32. De Groep 29 erkende alvast dat de RFID technologie kan worden gebruikt om naast pure objectinformatie (bvb container in een distributieproces) ook informatie te verschaffen die direct of indirect kan worden gekoppeld aan bepaalde personen¹⁸ (bvb verkochte producten die zouden worden gemerkt met een individuele en unieke chip).
33. Concreet oordeelde de Commissie reeds dat er een mogelijkheid tot identificatie bestond bij de verwerking van fysieke of virtuele objectcodes zoals nummerplaatgegevens¹⁹ en de verwerking van cookies of permanente IP-adressen²⁰. De Commissie is ook van oordeel dat er reeds in de praktijk een duidelijke mogelijkheid bestaat tot het "koppelen" van het chassisnummer aan de hand van informatie die in de publieke sector én de private sector wordt verwerkt, waardoor de betrokken natuurlijke personen kunnen worden geïdentificeerd.

¹⁶ Op de website van de dienst inschrijving voertuigen wordt (onder de rubriek vaak gestelde vragen, FAQ) uitdrukkelijk aangegeven: "Ingevolge artikel 5 van de wet van 8 december 1992 tot bescherming van de persoonlijke levenssfeer mogen de persoonsgegevens van het inschrijvingsrepertorium nog slechts meegedeeld worden onder de voorwaarden die omschreven zijn van artikel 6 van het KB van 20 juli 2001 betreffende de inschrijving op uitdrukkelijke vraag van een rechter. De D.I.V. zal alle aanvragen om inlichtingen die niet overeenstemmen met deze voorwaarde WEIGEREN." Bedoeld wordt het actuele artikel 4 § 1, 2° WVP.

¹⁷ Zie de rubriek "useful information" op de website <http://www.autocheck.co.uk>

¹⁸ Groep 29, werkdocument over de dataproductieproblemen in verband met RFID technologie van 19 januari 2005, te downloaden in Frans of Engels op http://ec.europa.eu/justice_home/fsj/privacy/docs/wpdocs/2005/wp105_en.pdf

¹⁹ Advies nr. 01/1993 van 14 januari 1993 betreffende de mededeling van gegevens van het repertorium van de motorvoertuigen met het oog op direct marketing.

²⁰ Adviezen nrs. 34/2000 van 22 november 2000 betreffende de bescherming van de persoonlijke levenssfeer in het kader van de elektronische handel en 44/2001 van 12 november 2001 betreffende de verenigbaarheid van het onderzoek naar overtredingen van het auteursrecht op het internet met de wetsbepalingen tot bescherming van persoonsgegevens en van telecommunicatie.

34. Door de identificatiemogelijkheid van natuurlijke personen aan de hand van het chassisnummer vormt het bestand van de VZW Car-Pass een verwerking van persoonsgegevens in de zin van artikel 1 WVP. Hoewel de andere voertuigkenmerken die onder rubriek C.4. werden vermeld (bijvoorbeeld de kilometerstand) op zich gesproken generieke informatie uitmaken, is het in casu juist de bedoeling om deze informatie op te nemen in het bestand van de VZW Car-Pass waardoor deze informatie steeds wordt gekoppeld aan het chassisnummer. Door voormelde koppeling via het bestand van de VZW Car-Pass moet de WVP derhalve ook toepasselijk worden geacht op de overige voertuigkenmerken (onder meer gereden kilometers) die door de VZW Car-Pass worden verwerkt, naast het chassisnummer.

D.3. Aanduiding van de verantwoordelijke voor de verwerking

35. Vervolgens dient te worden nagegaan of uit de voorliggende voorstellen blijkt welke persoon, vereniging of bestuur dient te worden aangemerkt als verantwoordelijke voor de verwerking. De vaststelling van de verantwoordelijke voor de verwerking is immers cruciaal om een naleving van de verschillende verplichtingen die worden opgelegd door de WVP mogelijk te maken, waaronder de transparantieplichtingen (kennisgeving en aangifte), de vaststelling en vestiging van de veiligheidsmaatregelen en de maatregelen om het recht op toegang en verbetering in de praktijk mogelijk te maken. Daarnaast zal deze aanduiding ook de betrokken personen toelaten hun rechten uit te oefenen die voortvloeien uit de WVP (artikelen 9 tot 15bis).
36. Het artikel 1, §4, 1^{ste} lid van de WVP definieert de verantwoordelijke voor de verwerking als *“de natuurlijke persoon of de rechtspersoon, de feitelijke vereniging of het openbaar bestuur (...) die alleen of samen met anderen het doel en de middelen voor de verwerking van persoonsgegevens bepaalt.”* Het tweede lid van hetzelfde artikel voegt hier nog aan toe *“Indien het doel en de middelen voor de verwerking door of krachtens een wet, een decreet of een ordonnantie zijn bepaald, is de verantwoordelijke voor de verwerking de natuurlijke persoon, de rechtspersoon, de feitelijke vereniging of het openbaar bestuur die door of krachtens de wet, het decreet of de ordonnantie als de voor de verwerking verantwoordelijke wordt aangewezen”*. Deze definitie is de letterlijke omzetting van de definitie, opgenomen in de Richtlijn 95/46/EG.
37. De Commissie stelt vast dat de voorliggende reglementering van de Car Pass Verwerking niet formeel aanwijst wie als verantwoordelijke voor de verwerking dient te worden bestempeld in het licht van de WVP. Desondanks neemt zij aan dat uit de toekenning van de wettelijke opdracht aan de VZW Car-Pass tot de registratie van de kilometerstanden van voertuigen kan worden afgeleid dat de wetgever de genoemde VZW wenste te beschouwen als verantwoordelijke voor de Car Pass Verwerking.

D.4. Onderzoek van de toelaatbaarheid van de verwerkingen

38. Het past vervolgens om de rechtmatigheid van de voorziene verwerking te onderzoeken in het licht van artikel 5 WVP. Artikel 5 WVP bevat een limitatieve opsomming van de enige gronden voor een toelaatbare verwerking van persoonsgegevens. Gelet op artikel 8 EVRM en de interpretatie van artikel 22 van de Grondwet door de Raad van State lijkt, in het geval van de Car Pass verwerking, enkel de rechtsgrond van artikel 5 c) WVP in aanmerking te komen. Volgens artikel 5 c) WVP is de verwerking legitiem *“wanneer de verwerking noodzakelijk is om een verplichting na te komen waaraan de verantwoordelijke voor de verwerking is onderworpen door of krachtens een wet, een decreet of een ordonnantie;”*.

39. De Commissie erkent de maatschappelijke noodzaak en legitimiteit om het doeleinde na te streven dat de bevoegde Minister mondeling heeft toegelicht bij de centralisatie van gegevens en het gebruik van de informatie voor de Car Pass Verwerking, zijnde het beschermen van consumenten (kopers en personen die werken aan een voertuig laten uitvoeren door een vakman) tegen het bedrog met de kilometerstand (zie hiervoor). Anderzijds moet zij evenwel vaststellen dat de legaliteit van de Car Pass verwerkingen en de verschillende bewerkingen die hiervan een onderdeel uitmaken in het gedrang lijkt te zijn door een aantal belangrijke onduidelijkheden in het licht van artikel 22 van de Grondwet en de WVP.

a) Gebrek aan afdoende wettelijke basis van de essentiële elementen van de verwerking Car pass onder de wet van 11 juni 2004.

40. Volgens artikel 22, eerste lid, van de Grondwet heeft ieder recht op eerbiediging van zijn privé-leven en zijn gezinsleven, behoudens in de gevallen en onder de voorwaarden door de wet bepaald. Onverminderd de vraag van de bepaling van de bevoegde wetgever²¹ volgt uit deze bepaling dat het recht op de bescherming van het privé-leven en het gezinsleven een materie betreft die enkel aan de wetgever werd voorbehouden, tenminste wat het bepalen van de essentiële elementen van deze materie betreft. Artikel 22 van de Grondwet impliceert volgens het Arbitragehof dat *“elke overheidsinmenging in het recht op eerbiediging van het privé-leven (...) wordt voorgeschreven in een voldoende precieze wettelijke bepaling, beantwoordt aan een dwingende maatschappelijke behoefte en evenredig is met de nagestreefde wettige doelstelling.”*²²

De essentiële elementen²³ van de Car Pass verwerking moeten dus afdoende nauwkeurig zijn bepaald in de wet van 11 juni 2004.

41. Volgens het advies nr. 34.270/1 van de Raad van State die de aanvaarding van de wet van 11 juni 2004 voorafgang²⁴ dienen minstens als essentiële elementen te worden beschouwd die bij wet dienen te worden geregeld: de doelstelling van de verwerking, de ontvangers van de persoonsgegevens en de aard van de persoonsgegevens. De Commissie beschouwt ook het omschrijven van de gegevensleveranciers (rubriek C.3) als een essentieel element, zodat het niet aan de Koning of aan de VZW Car-Pass kan worden overgelaten om voormelde elementen te bepalen bij wijze van besluit of een plan.

²¹ Zie in dit verband overweging B.5 van het arrest nr. 16/2005 van het Arbitragehof, “Bovendien dient de decreetgever rekening te houden met artikel 22, eerste lid, van de Grondwet, volgens hetwelk enkel de federale wetgever kan bepalen in welke gevallen en onder welke voorwaarden het recht op eerbiediging van het privé-leven en het gezinsleven kan worden beperkt. Weliswaar doet de omstandigheid dat een inmenging in het privé-leven het gevolg is van de regeling van een welbepaalde aan de decreetgever toegewezen aangelegenheid geen afbreuk aan diens bevoegdheid, maar de decreetgever is gehouden door de algemene federale regelgeving die als minimumregeling geldt in welke aangelegenheid ook. In zoverre de bestreden bepaling de publicatie beoogt van persoonsgegevens, impliceert dit dat de decreetgever gehouden is door de wet van 8 december 1992 tot bescherming van de persoonlijke levenssfeer ten opzichte van de verwerking van persoonsgegevens.” Zie eveneens voetnoot 8 bij randnummer 20 van het advies nr. 06/2006 dd. 1 maart 2006 van de Commissie.

²² Arrest nr. 131/2005 van 19 juli 2005, randnummer B.5.1.

²³ Arrest nr. 135/2004 van 22 juli 2004, randnummer B.3.2.. : “hoewel artikel 182 van de Grondwet aan de federale wetgever de regelgevende bevoegdheid voorbehoudt, sluit het echter niet uit dat de wetgever aan de Koning een beperkte uitvoeringsbevoegdheid toekent. Een delegatie aan de Koning is niet strijdig met het legaliteitsbeginsel, voor zover de machtiging voldoende nauwkeurig is omschreven en betrekking heeft op de tenuitvoerlegging van maatregelen waarvan de essentiële elementen voorafgaandelijk door de wetgever zijn vastgesteld ”

²⁴ De Raad van State overwoog dienaangaande met betrekking tot artikel 6 van de wet van 11 juni 2004 “ 2. In artikel 6 § 1 dient nauwkeurig te worden bepaald aan wie de gegevens betreffende de kilometerstand van voertuigen kunnen worden meegedeeld. Een optreden van de wetgever terzake is des te noodzakelijker nu artikel 22 van de grondwet het recht op eerbiediging van het privéleven uitdrukkelijk onder de bescherming van de wetgever plaatst.” (...)

5. Gelet op de weerslag op het privé-leven die het bezorgen van de in artikel 6, § 3, tweede lid, bedoelde inlichtingen kan hebben, dient de wetgever zelf die inlichtingen nader te omschrijven. (...)

42. In de rubrieken C2, C4 en C5 werd reeds aangehaald dat voormelde essentiële elementen niet (voldoende) duidelijk zijn omschreven in de Wet van 11 juni 2004. Anderzijds voorzag de VZW Car-Pass in haar plan een aantal bijkomende gegevensleveranciers die niet zijn voorzien in de Wet van 11 juni 2004. De Raad van State oordeelde in haar advies nr. 34.270/1 dat zelfs de delegatie aan de Koning in artikel 6 §3, derde lid van de Wet van 11 juni 2004 om andere instellingen, verenigingen en beroepssectoren aan te wijzen die zouden kunnen deelnemen aan de werking van de VZW Car-Pass te ruim en te algemeen was. Het behoort volgens de Commissie dus niet tot de bevoegdheid van de VZW Car-Pass om haar gegevensleveranciers te omschrijven bij gebrek aan expliciete machtiging hiertoe in de Wet van 11 juni 2004.
43. De Commissie dient uit voormeld gebrek aan duidelijke omschrijving van diverse essentiële elementen van de verwerking in de Wet van 11 juni 2004 te besluiten dat de Car Pass verwerking onvoldoende beantwoordt aan het legaliteitsbeginsel en derhalve dat de toelaatbaarheid van alle bewerkingen onder de Car Pass verwerking actueel is aangetast.

b) gebrek aan machtiging voor de communicaties door de dienst DIV

44. Aangaande dit punt verwijst de Commissie naar de voormelde overwegingen met nummers 22 en 23.

c) consistentie van artikel 1 van het ontwerp met het koninklijk besluit van 20 juli 2001 betreffende de inschrijving van de voertuigen (hierna het KB van 20 juli 2001)

45. In artikel 6 van het koninklijk besluit van 20 juli 2001 worden op limitatieve wijze de doeleinden vastgelegd waarvoor de gegevens uit het repertorium mogen worden verwerkt. De Commissie is bezorgd over de consistentie tussen artikel 1 van het ontwerp van koninklijk besluit en voormeld artikel 6 van het K.B. van 20 juli 2001. Het is immers onvoldoende duidelijk dat de communicatie door de dienst DIV aan een private vereniging zoals de VZW Car-Pass een voldoende basis zou genieten in het licht van artikel 6 van het K.B. van 20 juli 2001. Hiervoor werd reeds aangehaald dat de Wet van 11 juni 2004 en artikel 1 van het ontwerp onvoldoende duidelijk bepalen voor welk doel de vermelde gegevens dienen te worden medegedeeld.

E. ONDERZOEK VAN DE GEVOLGEN VAN DE TOEPASSELIJKHEID VAN DE WVP

E.1. Finaliteitsbeginsel

46. Krachtens artikel 4, §1, 2° van de WVP moeten de persoonsgegevens voor welbepaalde, uitdrukkelijk omschreven en gerechtvaardigde doeleinden worden verkregen en mogen zij niet verder worden verwerkt op een wijze, die rekening houdend met alle relevante factoren, met name met de redelijke verwachtingen van de betrokkene en met de toepasselijke wettelijke en reglementaire bepalingen, onverenigbaar is met die doeleinden.

a) Vereiste van precieze bepaling van de finaliteit

47. De vaststelling van het doeleinde van de verwerking is een essentieel element voor de toepassing van de WVP. Deze vaststelling zal immers rechtstreekse gevolgen hebben op de wijze waarop de WVP wordt toegepast en moet daarom op voldoende precieze wijze worden bepaald in de Wet van 11 juni 2004.

48. De Commissie nam nota van het feit dat artikel 6 § 2. van de Wet van 11 juni 2004 bepaalt dat "De vereniging deelt de gegevens van een voertuig waarover zij beschikt, mee aan derden op hun vraag. Deze vraag vermeldt het chassisnummer van het betrokken voertuig en mag enkel tot doel hebben de juiste kilometerstand van dit voertuig te kennen." Het kennen van een kilometerstand lijkt evenwel geen doel op zich maar juist een middel om diverse doeleinden te kunnen nastreven, die al dan niet legitiem kunnen zijn en kunnen vallen onder de werkelijke ratio legis van de Wet van 11 juni 2004.
49. De Commissie verwijst verder naar de reeds aangehaalde uiteenzetting door de bevoegde Minister, waarbij het doeleinde van de Car Pass verwerkingen duidelijker werd toegelicht als de preventie en aanpak van het bedrog met de kilometerteller. Twee subdoelstellingen kunnen hierbij worden onderscheiden, met name :
- De preventie van de fraude manipulatie van de kilometerteller bij verkoop van tweedehands wagens. Vanuit deze subdoelstelling valt ook de controlebevoegdheid van de FOD Economie onder de artikelen 10 tot en met 12 van de Wet van 11 juni 2004 te verklaren.
 - De reactieve aanpak van de fraude door manipulatie van de kilometerteller door middel van ontbinding van de verkoop, controle en sancties voorziene door de Wet van 11 juni 2004.
50. Anderzijds verwijst de Commissie naar de beperktheid van voormelde definitie en de ruimere doelstelling die ten grondslag lag van de Nederlandse Nationale Auto pas, te weten "het verbeteren van de betrouwbaarheid van en de voorlichting over de voor koop en verkoop relevante gegevens van gebruikte auto's te verbeteren voor wat betreft onder meer het aantal gereden kilometers." Naast de twee voormelde subdoelstellingen wenste de Nationale Auto pas dus ook de voorlichting aan garagebedrijven en consumenten te verbeteren omtrent de betrouwbaarheid van de kilometerstand van tweedehands wagens. Met name vanuit deze derde subdoelstelling zou het gebruik van het fysieke document van de Car pass kunnen worden verklaard onder artikel 4 § 3 van de Wet van 11 juni 2004, hoewel deze derde doelstelling niet duidelijk is verwoord in de Wet van 11 juni 2004.
51. Wat het doeleinde van de Car Pass verwerking betreft, is de Commissie derhalve van oordeel dat dit doeleinde niet op voldoende transparante wijze blijkt uit de tekst zelf van de Wet van 11 juni 2004, noch uit de parlementaire voorbereiding. Zij benadrukt dat een gebrekkige voorzienbaarheid omtrent alle legitieme gebruiksdoeleinden van de gegevens onverzoenbaar is met de verplichting om een eerlijke en rechtmatige verwerking in de zin van artikel 4 § 1, 1° van de WVP te voorzien.
52. De Commissie herinnert bovendien aan het feit dat, volgens de rechtspraak van het Europees Hof voor de Rechten van de Mens²⁵ op basis van artikel 8, lid 2, EVRM een "wet" voldoende nauwkeurig moet zijn geformuleerd om de adressanten van die bepalingen in staat te stellen hun gedrag af te stemmen en dat deze wet moet beantwoorden aan de vereiste van voorzienbaarheid geformuleerd door het EHRM. In casu moet die wet ook bepalingen omvatten die expliciet en duidelijker aangeven welke personen bevoegd zijn om de persoonsgegevens in te zien, de aard van die persoonsgegevens te bepalen, de daarvoor te volgen procedure en het gebruik dat kan worden gegeven aan de aldus verkregen informatie.

²⁵ zie met name EHRM, arrest Rekvényi/Hongarije van 20 mei 1999, 1999-III, § 34 en EHRM, arrest Rotaru/Roemenië van 4 mei 2000, nr. 28341,

53. De Commissie stelde reeds in randnummer 10 vast dat de finaliteit van de Car Pass verwerking onvoldoende coherent is en onvoldoende duidelijk blijkt uit de tekst van artikel 6 § 2 van de Wet van 11 juni 2004. Gezien niet voldoende duidelijk blijkt welke de finaliteit is die de wetgever legitiem achtte voor de Car Pass verwerking lijkt dit ook de wettigheid van de Car Pass verwerking en van de bewerkingen die in dit kader worden verricht, zoals gegevensleveringen en raadplegingen aan te tasten. Bij wijze van voorstel wijst de Commissie op de mogelijkheid om de alsnog bij wet voormelde algemene finaliteitsomschrijving en drie subdoelstellingen te vermelden (zie hiervoor de randnummers 9, 49 en 50).

b) Risico op illegitiem gebruik van de informatie in de Car Pass Verwerking

54. In het licht van het finaliteitsbeginsel is het niet alleen belangrijk om na te gaan wat de precieze en legitieme bedoeling is die de wetgever wenste te geven aan het registreren van de kilometerstand en het gebruik van de gegevens uit het centraal databestand van de VZW Car-Pass. Er dient ook aandacht te worden gegeven aan de praktische context van dergelijke databank en het mogelijke illegitieme gebruik van de informatie in deze databank.

- Wat de VZW Car-Pass betreft

55. De Commissie merkt op dat terecht werd bevestigd in artikel 1, 1° f) van het K.B. van 21 februari 2005 dat de VZW Car-Pass de gegevens waarover zij beschikt niet mag verwerken "voor doeleinden die geen verband houden met de wettelijk bepaalde opdracht" van deze VZW of voor het jaarlijks verslag dat deze VZW dient op te maken ingevolge artikel 2 § 2 van hetzelfde K.B.

De Commissie wijst er bovendien op dat het een goede regel van verwerking van persoonsgegevens kan zijn om de verantwoordelijkheid voor de verwerking gegevensverwerking te leggen bij een onafhankelijke en betrouwbare partij, dit wil zeggen een partij die gelet op haar statuut, financiering of samenstelling geen enkel "belang" heeft bij eventuele commerciële exploitatie van deze gegevens. Het is de Commissie echter niet meteen duidelijk waarom nu een rechtspersoon van privaat recht moet worden opgericht, en waarom een vereniging zonder winstoogmerk voldoende garanties op onafhankelijke gegevensverwerking kan bieden.

De Commissie merkt in het bijzonder op dat de statuten van de VZW Car-Pass enkel stemrecht toekennen aan de werkende leden waaronder belangenverenigingen zoals FEBIAC, GOCA, FEDERAUTO en tien bedrijven die erkend zijn voor de technische controle van voertuigen. Uit de statuten blijkt dat deze VZW in beginsel wordt beheerst en beheerd door de werkende leden uit de commerciële sector, zonder dat een beslissend stemrecht wordt toegekend aan aangesloten leden zoals verbruikersverenigingen of verenigingen die de belangen van automobilisten beschermen, of aan waarnemers die slechts een raadgevende stem krijgen zoals de FOD Economie.

Gelet op de specifieke belangenbehartiging van voormelde werkende leden en het economisch potentieel die de kennis van de 'kilometerconsumptie' biedt, kan men zich afvragen of er geen bijkomend risico wordt gecreëerd.

Op basis van de zorgvuldigheidsplicht die een algemeen beginsel van behoorlijk bestuur uitmaakt en vanuit privacyoverwegingen (onder meer op basis van artikel 16 § 4 WVP) lijkt het een essentiële preventieve maatregel om ervoor te zorgen dat informatie überhaupt niet gekend kan worden (gemaakt) aan diegene die belang zou hebben bij illegitiem gebruik van dezelfde informatie. Een zorgvuldig huisvader geeft de sleutels van zijn hoenderhok ook niet in bewaring aan de vos.

De Commissie overweegt echter dat een van voormelde werkende leden onafhankelijke overheidsdienst zoals de FOD Economie reeds bevoegdheden ontleent op basis van de artikelen 9 en volgende van de Wet van 11 juni 2004, zodat de vraag zou kunnen worden gesteld of de verantwoordelijkheid voor de Car-Pass verwerking niet zou kunnen worden toevertrouwd aan een dergelijke onafhankelijke overheidsdienst.

- Wat de ontvangers van de persoonsgegevens betreft :

56. Anderzijds is het echter ook de vraag voor welke illegitieme doeleinden de ontvangers van de informatie uit de Car Pass Verwerking (Verkopers en derden) zouden kunnen gebruiken en of er eventueel waarborgen worden voorzien om dergelijk illegitiem gebruik op afdoende wijze te voorkomen (artikel 16 § 4 WVP). Hier speelt de praktische context van de Car Pass verwerking een grote rol.
57. Sinds enkele jaren kan men een consolidatie vaststellen van de dienstverlening aan consumenten in de autosector. Deze tendens betekent in de praktijk vaak dat kentekenhouders via een en dezelfde internationale ondernemingsgroep, al dan niet via de tussenkomst van een enkele concessionaris, diverse diensten zoals de aankoop, onderhoud, financiering en verzekering van wagens gezamenlijk krijgen aangeboden bij het plaatsen van een bestelling van een wagen.. De Commissie stelde vast dat men bij een geconsolideerd aanbod van dergelijke diensten vaak onvoldoende rekening houdt met de bescherming van de persoonsgegevens van de betrokken kentekenhouders. Een geconsolideerde dienstverlening en “data management” van de betrokken klanten impliceert vaak dat alle beschikbare gegevens van klanten en kentekenhouders met de wagen van de betreffende fabrikant voor klantenprofielering en diverse direct marketing doeleinden van de groep worden aangewend. Hierbij wordt doorgaans weinig rekening gehouden met de redelijke verwachtingen van de betrokken klant die zich bijvoorbeeld enkel tot een concessionaris wendde om een wagen te kopen zonder gepersonaliseerde reclame voor bijkomende diensten te vragen of met de verwachtingen van minder gefortuneerde klanten die hun wagen enkel in het tweedehands circuit kunnen kopen en deze zelf of bij een vakman onderhouden die echter geen officieel concessionaris is van het betreffende merk. Concreet mocht de Commissie zelfs recent vaststellen dat sommige concessionarissen van gerenommeerde autoconstructeurs ten onrechte externe officiële gegevensbronnen zoals deze van de Dienst Inschrijving Voertuigen in de praktijk zouden aanwenden voor direct marketing doeleinden. Bij een grote autoconcessionaris werd vastgesteld dat er sprake was van verwarring van het gebruik van informatie uit het DIV voor veiligheidsdoeleinden en direct marketing doeleinden.
58. De Commissie wijst op het risico dat de persoonsgegevens van de kentekenhouders uit de Car Pass Verwerking, ondanks de legitieme bedoelingen van de wetgever en ondanks de ogenschijnlijke garanties op het niveau van de VZW Car-Pass, in de praktijk toch zouden (kunnen) worden aangewend door een beperkt aantal professionele spelers in de autosector voor illegitieme doeleinden.
59. De Commissie merkt verder op dat een aantal illegitieme toepassingen van de informatie uit de Car Pass verwerking reeds werden aangehaald in het rapport van de Registratiekamer, in een Parlementaire vraag²⁶ en in de Parlementaire voorbereiding²⁷. Het gaat hierbij om volgende toepassingen:

²⁶ Mondelinge Vraag van de heer Flor Koninckx aan de vice-eerste Minister en minister van Begroting en Consumentenzaken over de verwachte invoering van de Car Pass, nr. 3-1079, Senaat., 30 maart 2006. In deze vraag werd gewezen op de “mogelijkheid om op correcte wijze tarieven voor een verzekeringspolis te bepalen op basis van het aantal gereden kilometers.” Het valt te betwijfelen dat deze finaliteit ook bedoeld was door de Wet van 11 juni 2004.

²⁷ Zie de opmerkingen van dhr. Willems in het Verslag namens de Commissie voor de financiën en voor de Economische aangelegenheden uitgebracht door de heer Zenner bij het Wetsontwerp tot betuigeling van bedrog met de kilometerstand van voertuigen, 21 april 2004, Senaat, 2003-2004, 3-554/3.

- 1) Voor het aanbieden van verzekeringsdiensten bevat de Car Pass verwerking gegevens met een belangrijke financiële waarde. Deze informatie biedt autoverzekeraars immers de mogelijkheid tot gedetailleerde profilering van hun klanten en tot berekening van aangepaste premies. Zo zou de prijs voor een polis burgerlijke aansprakelijkheid kunnen worden verhoogd aan de hand van het (hoge aantal) officieel aantal geattesteerde kilometers van het voertuig of in geval van een weigering van de klant om een recente Car Pass voor te leggen, bijvoorbeeld omdat hij de kosten hiertoe niet wenst te maken. Eveneens zou de Car Pass kunnen worden geëist als voorwaarde om in aanmerking te komen voor een goedkope “kilometerpolis”. Het risico bestaat alvast dat sommige consumenten meer zullen betalen voor de maatschappelijke bescherming tegen kilometerfraude, eens de Car Pass in de praktijk zou worden opgevraagd door de verzekeraars.
- 2) Voor diverse overheidsdiensten zou de registratie van gereden kilometers bijvoorbeeld een nuttige rol kunnen vervullen. In het verslag van de Registratiekamer wordt het voorbeeld gegeven van de wegenbelasting in functie van het aantal gareden kilometers (hoe meer kilometers er gereden wordt, des te hoger de aanslag). Meer plausibel is echter de controle van de in de belastingaangifte opgegeven “zakelijke” kilometers met een privé-wagen (dus de werk-werk verplaatsingen).

60. Het feit dat voormelde illegitieme toepassingen niet duidelijk zouden worden voorzien onder de Wet van 11 juni 2004, laat onverlet dat zij daarvoor wel gebruikt zouden kunnen worden. In al deze gevallen zou de toepassing van de gegevens over het aantal gareden kilometers het privé-leven van de betrokken natuurlijke personen kunnen aantasten.

61. De Commissie besluit derhalve dat – los van het feitelijke gebruik dat wordt beoogd van de gegevens binnen de VZW Car-Pass – actueel een duidelijk risico bestaat deze gegevens door de ontvangers van de gegevens (Verkopers of derden) ook voor doeleinden zal worden aangewend die niet langer legitiem kunnen worden geacht omdat zij niet langer stroken met het opzet van de Wet van 11 juni 2004. Het moge alvast duidelijk zijn dat voormelde nieuwe toepassingen niet zondermeer verenigbaar kunnen worden geacht met het finaliteitsbeginsel verwoord in artikel 4 § 1, 2° WVP. Gelet op artikel 16 § 4 WVP dienen er afdoende waarborgen te worden voorzien tegen dergelijke illegitieme toepassingen.

c) Gebrek aan afdoende waarborgen tegen illegitiem gebruik van de informatie door de ontvangers van informatie uit de Car Pass verwerking (artikel 16 § 4 WVP).

62. Artikel 6 § 2 van de Wet van 11 juni 2004 stelt dat een vraag van derden aan de VZW Car-Pass enkel tot doel mag hebben de juiste kilometerstand van dit voertuig te kennen. In artikel 4 van de statuten van de VZW Car-pass is ook bepaald dat de inlichtingen die de VZW zal meedelen aan derden in geen geval van deze aard zullen zijn dat ze gebruikt mogen worden voor commerciële doeleinden zoals marktonderzoek of marketing.

63. Voormelde bepalingen kunnen bezwaarlijk worden gezien als een afdoende waarborg in het licht van de artikelen 4 § 1, 2°, 16 § 2, 4° en 16 § 4 WVP. Het kennen van de juiste kilometerstand kan immers juist een middel zijn om illegitieme doeleinden na te streven, die niet altijd zullen beantwoorden aan de legitieme doelstelling van de Wet van 11 juni 2004. Anderzijds is onder randnummer 59. reeds aangevoerd dat de informatie die de VZW verstrekt (het geattesteerd aantal kilometers op de Car Pass) op zich commercieel waardevol kan zijn.

64. Gelet op de artikelen 4 § 1, 2°, 16 § 2, 4° en 16 § 4 WVP roept de Commissie de wetgever en de VZW Car-Pass op om bijzondere aandacht te schenken voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer van de betrokken kentekenhouders en om hiertoe passende maatregelen te voorzien om illegitiem gebruik van informatie uit de Car Pass verwerking te voorkomen en, waar nodig, te sanctioneren.

65. Concreet adviseert de Commissie om minstens volgende waarborgen te voorzien :

- Het gebruik van informatie uit de Car Pass Verwerking (bijvoorbeeld de Car Pass) door vaklui, verkopers of derden (bvb verzekeraars, leasingmaatschappijen) voor doeleinden die geen legitieme wettelijke grond hebben expliciet te verbieden. De Commissie wijst op het feit dat een dergelijk uitdrukkelijk verbod wel in Nederland werd voorzien hoewel de medewerking aan de stichting Auto Pas slechts optioneel is, in tegenstelling tot de opzet van de Wet van 11 juni 2004: Dit verbod werd als volgt verwoord: *Het is de deelnemer niet toegestaan de gegevens die hij uit de Nationale Auto Pas verkrijgt, anders te gebruiken dan ten behoeve van voorlichting aan de individuele (potentiële) eigenaar of gebruiker van de betrokken personenauto.*²⁸
- Teneinde de onafhankelijkheid van de VZW Car-Pass ten opzichte van de geconsolideerde autosector te verhogen en de bescherming van de persoonlijke levenssfeer van de kentekenhouders te waarborgen, een sterkere vertegenwoordiging van actoren buiten de autosector te voorzien in de VZW Car-Pass teneinde eventuele klachten die zouden rijzen over illegitiem gebruik van de Car Pass op onafhankelijke wijze te kunnen behandelen. Onverminderd de mogelijkheid van onderzoek van klachten door de Commissie op basis van artikel 31 § 1 WVP denkt de Commissie aan de rol van organisaties die consumenten (kentekenhouders) kunnen beschermen tegen mogelijke misbruiken en vertegenwoordigers van overheidsdiensten die bevoegd zijn om klachten van consumenten te behandelen.
- Het voorzien van sancties bij het vaststellen van inbreuken op het finaliteitsbeginsel door vaklui, verkopers of derden (bvb verzekeraars, leasingmaatschappijen), door middel van een procedure of gedragscode die een praktische en vlotte sanctionering garandeert, onverminderd de mogelijkheid van onderzoek van klachten door de Commissie op basis van artikel 31 § 1 WVP of de mogelijkheid tot strafrechtelijke sanctionering op basis van artikel 39, 1° WVP.

E.2. Proportionaliteitsbeginsel

66. Volgens artikel 4 § 1, 3° WVP dienen persoonsgegevens *“toereikend, terzake dienend en niet overmatig te zijn, uitgaande van de doeleinden waarvoor zij worden verkregen of waarvoor zij verder worden verwerkt”*. Het is derhalve de vraag of de geïmplementeerde Car Pass verwerking ook proportioneel is in functie van voormelde beschermende finaliteiten.
67. Men kan in algemene zin opmerken dat, in het kader van het proportionaliteitsbeginsel, het verboden is om kennis te (kunnen) nemen van de inhoud van (alle) persoonsgegevens van een (zeer) ruime categorie aan geïmplementeerde personen zonder enige beperking en/of concrete noodzakelijkheid voor het geïmplementeerde doel. Krachtens artikel 4 § 1, 3° WVP is het onder meer van belang om na te gaan wat de aard en de hoeveelheid is van de gegevens die kunnen worden opgevraagd uit de Car Pass verwerking door de verkoper via artikel 4 § 3 of door derden via artikel 6 § 2 van de Wet van 11 juni 2004.
68. De Commissie leidt volgende elementen af uit het proportionaliteitsbeginsel:
- De artikelen 4 § 3 en 6 § 2 van de Wet van 11 juni 2004 dienen zodanig te worden geïnterpreteerd dat informatie uit de Car Pass verwerking enkel wordt afgeleverd aan verkopers of derden indien dit gebeurt onder de vorm van een neutraal en gestandaardiseerd fysiek “Car Pass” attest. Uit het plan dat de VZW Car-Pass voorlede lijkt dit ook de beoogde procedure te zijn. Om de juistheid van de attesten te kunnen controleren kan het attest worden voorzien van een afleveringsdatum, een uniek pasnummer en kan het attest de entiteit vermelden die de Car Pass afleverde (de VZW Car-Pass).

²⁸ Vermelding in de algemene voorwaarden die betrekking hebben op het gebruik van de Auto pass door de deelnemers

- Voor zover dit nog niet zou zijn geregeld kan voormelde Car Pass in beginsel enkel de informatie vermelden die voorzien is in artikel 6 van de Wet van 11 juni 2004 : het chassisnummer, het geattesteerde aantal kilometers van de betreffende wagen.
- De overige informatie die niet wordt vermeld in de Wet van 11 juni 2004 (bvb de kilometerstand bij laatste keuring of bij laatste uitvoering werken, identiteit van de vakman die kilometers attesteerde) dient volgens het advies van de Raad van State en op basis van artikel 22 van de Grondwet eerst te worden voorzien in de Wet van 11 juni 2004 vooraleer zij door de VZW Car-Pass kan worden ontvangen en verwerkt. Indien deze wettelijke aanpassing wordt voorzien, kan op basis van het proportionaliteitsbeginsel dergelijke informatie enkel worden voorbehouden voor de controle van de juistheid van de data door de VZW Car-Pass of de betrokken kentekenhouders.

E.3. Beginsel van kwaliteit van de gegevens

69. Volgens artikel 4 § 1, 4° WVP dienen persoonsgegevens *“nauwkeurig te zijn en, zo nodig, te worden bijgewerkt; alle redelijke maatregelen dienen te worden getroffen om de gegevens die, uitgaande van de doeleinden waarvoor zij worden verkregen of waarvoor zij verder worden verwerkt, onnauwkeurig of onvolledig zijn, uit te wissen of te verbeteren.”*
70. De Commissie merkt in dit verband op dat nadere regels moeten worden gepreciseerd die gevolgd moeten worden door de VZW Car-Pass bij de controle van de ingewonnen inlichtingen, die in principe bestemd zijn om de Verkopers en derden te informeren. *Dit is vooral van belang voor de uitoefening van het recht van verbetering, bijvoorbeeld in geval van “omkating” na diefstal van een wagen, waardoor de gestolen wagen een “nieuw” chassisnummer krijgt en de verwerking onjuiste persoonsgegevens zou bevatten..*

E.4. Transparantie van de verwerking “Car Pass Verwerking”

a) Informatieplicht

71. Gelet op artikel 9 § 1 WVP dient elke verantwoordelijke die persoonsgegevens bij de betrokkene zou verzamelen teneinde deze te melden aan of op te nemen in de Car Pass Verwerking of deze verder te gebruiken dit duidelijk en voorafgaand te melden aan de betrokken kentekenhouders. Dit artikel stelt overigens dat de verantwoordelijke voor de verwerking (de VZW Car-Pass) of haar “vertegenwoordigers” de informatieplicht dienen na te leven. Gelet op hun verplichtingen in het kader van de Car pass verwerking neemt de Commissie aan dat de VZW Car-Pass, de Dienst Inschrijving Voertuigen, de Erkende instellingen Automobielininspectie en de vaklui de betrokken kentekenhouders dienen te informeren krachtens artikel 9 § 1 WVP omtrent de Car Pass verwerking, hetzij als vertegenwoordiger van de VZW Car-Pass, hetzij als verantwoordelijke met betrekking tot hun eigen verwerking. Hetzelfde geldt voor de vaklui of verkopers die de Car Pass zouden gebruiken.

72. De Commissie is alvast bezorgd over de praktische naleving van de informatieplicht door voormelde actoren. Zij wijst immers op de resultaten van de laatste opiniepeiling van september 2003 (zgn. "Eurobarometer 196") die werd gerealiseerd op vraag van de algemene directie Interne handel van de Europese Commissie²⁹ en die doorgaans een zeer gebrekkige kennis van de reglementering op de bescherming van de persoonlijke levenssfeer aantoonde bij de betrokken verantwoordelijken. Gelet op dit element en de klachten die de Commissie ontvangt omtrent het gebrek aan transparantie van het privacybeleid van tal van verantwoordelijken in de private sector, waaronder de geviseerde vaklui en verkopers is het actueel nog ten zeerste de vraag of, ten aanzien van de bewuste kentekenhouders, voorzien zal worden in voldoende transparantie omtrent de Car Pass verwerking conform artikel 9 § 1 WVP.
73. Gelet op wat voorafgaat en op het feit dat de informatieplicht een hoeksteen is van de WVP, benadrukt de Commissie dat het geven van duidelijke en volledige informatie in het licht van de WVP essentieel is, ofwel op het niveau van de VZW Car-Pass als dat van de verkopers of vaklui.
74. Concreet adviseert de Commissie om op dit punt minstens volgende transparantiemaatregelen te voorzien :
- De Commissie merkt dat in het plan van de VZW Car-Pass reeds een promotiecampagne is gepland gedurende de eerste werkingsjaren van de VZW en dat de betreffende VZW reeds een website heeft gelanceerd³⁰, evenwel zonder dat reeds hierbij duidelijk aandacht voor de privacyaspecten van de Car pass verwerking is gegeven. De Commissie wijst derhalve de VZW op de opportuniteit om in voormelde media passende aandacht te schenken aan haar informatieverplichting en de bescherming van de persoonlijke levenssfeer, ter attentie van de professionele gebruikers van de Car Pass en hun klanten (kentekenhouders die een wagen wensen te verkopen en kopers van tweedehands wagens). Duidelijke en volledige informatie omtrent het "Car Pass privacybeleid" is immers verplicht gelet op artikel 9 § 1 WVP.
 - Ontbrekende, vage of nietszeggende privacyclausules of algemene voorwaarden van de verkopers of vaklui omtrent de Car Pass verwerking kunnen hierbij het naleven van de informatieplicht in het gedrang brengen. De Commissie roept de bevoegde overheden en de leden van de VZW Car-Pass op om een afdoende controle en sanctionering op dit vlak te voorzien, en het privacybeleid van de betreffende professionelen duidelijker te maken.

b) aangifteplicht

75. De Car Pass Verwerking dient in principe door de verantwoordelijke voor de verwerking (de VZW Car-Pass) te worden aangegeven conform artikel 17 WVP. De Commissie stelde vast dat voormelde VZW zich in haar voorgelegde plan engageerde om voormelde voorafgaande aangifte te verrichten.

E.5. Rechten van toegang en verbetering

76. De betrokken kentekenhouders (natuurlijke personen) hebben krachtens artikel 10 WVP het recht om vanwege de VZW Car-Pass volgende informatie te verkrijgen :

²⁹ Zie www.europa.eu.int/comm/public_opinion/archives/ebs/ebs_196_protection_donnees.pdf

³⁰ Het betreft de reeds aangehaalde website www.carpass.be

- a) kennis van het al dan niet bestaan van de verwerking alsmede ten minste informatie over de doeleinden van deze verwerkingen, van de categorieën gegevens waarop deze verwerkingen betrekking hebben en van de categorieën ontvangers aan wie de gegevens worden verstrekt;
- b) verstrekking in begrijpelijke vorm van de gegevens zelf die worden verwerkt, alsmede alle beschikbare informatie over de oorsprong van die gegevens;
- (...)
- d) kennis van de mogelijkheid om de in de artikelen 12 en 14 bedoelde beroepen in te stellen en eventueel inzage te nemen van het in artikel 18 bedoelde openbaar register.

- 77. De Commissie stelt vast dat in het financieel plan dat de VZW voorlegde een vergoedingssysteem werd ontwikkeld bij de consultatie van de gegevens, waarbij de gebruikers die de gegevens opvragen integraal de werkingskosten van de VZW zouden moeten dekken. Het is hierbij niet duidelijk of de VZW in haar plan voldoende onderscheid zal maken tussen enerzijds het leveren van een betalende dienst zoals het afleveren van een officiële Car Pass en anderzijds het uitoefenen van een gratis toegang door de kentekenhouders tot de hem betreffende gegevens conform artikel 10 WVP.
- 78. De Commissie benadrukt dat de toegangsprocedure van de VZW rekening dient te houden met het recht van de kentekenhouders om een kosteloze toegang uit te oefenen tot de hen betreffende persoonsgegevens (bvb hun kilometerhistoriek), zonder dat de VZW bij deze vragen om toegang meer verplichtingen kan opleggen dan voorzien in artikel 10 WVP. De VZW dient hierbij overigens de termijn na te leven die is voorgeschreven door artikel 10 § 1 WVP, dit wil zeggen dat de inlichtingen ten laatste binnen de vijftien dagen na ontvangst van het verzoek moeten worden meegedeeld.
- 79. Krachtens artikel 12 § 1 hebben betrokkenen overigens ook het recht om hun gegevens kosteloos te laten verbeteren. Ook aan dergelijke verzoeken van de betrokken kentekenhouders zal de VZW Car-Pass moeten voldoen binnen een termijn van maximaal een maand na indiening van het verzoek (artikel 12 § 3 WVP) . In de praktijk kan dit ook gebeuren op een wijze die aansluit bij de Wet van 11 juni 2004, zoals met de tussenkomst van een vakman of een verkoper die de juiste kilometerstand moet kunnen attesteren en aanmelden voor verbetering.

E.6. beveiligingsmaatregelen

- 80. Het artikel 16 § § 2 en 4 van de WVP legt aan de verantwoordelijke van de verwerking (of aan zijn vertegenwoordigers) een aantal beveiligings- en controleverplichtingen op.
- 81. De Commissie merkt op dat de beveiliging van de beheerde data als een van de hoofdbekommernissen werd aanzien door de VZW Car-Pass. Zo werd op technisch niveau een beveiliging voorzien van het netwerk, het systeem en de applicatie. Alle veiligheidsdomeinen zouden hierbij worden geanalyseerd zoals de authenticatie, autorisatie, vertrouwelijkheid, integriteit, beschikbaarheid, monitoring en doorlichting.
- 82. Anderzijds merkt de Commissie op dat de beveiligingsverplichting slechts een van de basisverplichtingen is van de verantwoordelijke onder de WVP. Zelfs een uitstekende beveiliging van de data garandeert op zich niet de conformiteit met de WVP, zodat de VZW Car-Pass aandacht zal dienen te hebben voor alle overige rechten en verplichtingen onder de WVP teneinde de persoonlijke levenssfeer van de kentekenhouders te respecteren.

E.7. Aanduiding van een verwerker (artikel 16 § 1 WVP)

83. In het plan dat de VZW Car-Pass voorlegde wordt vermeld dat de gecentraliseerde databank zal worden ondergebracht bij een “gespecialiseerde hostingfirma” die de vereiste beveiliging zou kunnen bieden aan de Car Pass verwerking. Hieruit leidt de Commissie af dat het de bedoeling is van de VZW Car-Pass om een verwerker aan te duiden in de zin van artikel 1 § 5. WVP. Zij wijst de VZW Car-Pass derhalve op haar verplichting om in de overeenkomst met de verwerker duidelijk de elementen te voorzien die zijn voorgeschreven in artikel 16 § 1 WVP.

E.8. Uitvoeringsmodaliteiten van de verwerkingen

84. De Commissie is tenslotte van oordeel dat een aantal aspecten van privacyschennende risico's van de Car Pass Verwerking slechts te volle zullen kunnen geëvalueerd worden op basis van de concrete en definitieve uitvoeringsmodaliteiten, de feitelijke werking en concrete waarborgen van de Car Pass Verwerking en de VZW Car-Pass. Het is hierbij imperatief dat het finale functionele dossier dat voormelde aspecten omvat voor verder advies aan de Commissie voorgelegd wordt en dit binnen een redelijke termijn voor grondig onderzoek.

OM DEZE REDENEN,

Onverminderd de noodzaak om voorafgaandelijk in rechte de machtiging te bekomen voor de elektronische mededeling van persoonsgegevens aan de VZW Car-Pass door de dienst die belast is met de inschrijving van de voertuigen (artikel 1 van het ontwerp) ³¹, is de Commissie van oordeel dat

- de maatschappelijke noodzaak en legitimiteit werden vastgesteld om het doeleinde na te streven dat de bevoegde Minister mondeling heeft toegelicht in de Senaat, zijnde het beschermen van consumenten (kopers en personen die werken aan een voertuig laten uitvoeren door een vakman) tegen het bedrog met de kilometerstand;
- het ontwerp van koninklijk besluit en de Wet van 11 juni 2004 evenwel onvoldoende rekening houden met de bijzondere vereisten, in het licht van het legaliteitsbeginsel, van artikel 22 van de Grondwet, de WVP en het advies nr. 34.270/1 van 23 januari 2003 van de Raad van State.
- niet lijkt te zijn voldaan aan de verplichting om de essentiële elementen van de verwerking duidelijk op te nemen in de Wet van 11 juni 2004, wat van aard is om de wettigheid van de Car Pass verwerking en van de hieronder vallende bewerkingen zoals gegevensleveringen en raadplegingen aan te tasten.
- het vooralsnog niet blijkt hoe aan de transparantieplichtingen van de verwerking in hoofde van de verantwoordelijken zal worden voldaan (artikelen 9 § 1 en 17 WVP);

³¹ Zie overweging 23.

- de reglementering van de Car Pass aanvullende waarborgen zou dienen te voorzien om eventueel illegitiem gebruik van de persoonsgegevens van de laatste kentekenhouders te voorkomen en, waar nodig, te sanctioneren (artikelen 4 § 1, 2° en 16 § 4 WVP).

Gelet op de in dit advies vermelde opmerkingen, brengt de Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer een ongunstig advies uit over het ontwerp van koninklijk besluit.

De administrateur,

De voorzitter,

(get.) Jo BARET

(get.) Michel PARISSE