



Avis n° 104/2018 du 17 octobre 2018

Objet : arrêtés d'exécution de la loi Car-Pass du 11 juin 2004 (CO-A-2018-099)

L'Autorité de protection des données (ci-après "l'Autorité") ;

Vu la loi du 3 décembre 2017 *portant création de l'Autorité de protection des données*, en particulier les articles 23 et 26 ;

Vu la demande d'avis du Ministre de l'Emploi, de l'Économie et des Consommateurs, chargé du Commerce extérieur, reçue le 6 septembre 2018 ;

Vu le rapport du Président ;

Émet, le 17 octobre 2018, l'avis suivant :

I. OBJET ET CONTEXTE DE LA DEMANDE D'AVIS

1. Le 6 septembre 2018, l'Autorité a reçu une demande d'avis du Ministre de l'Emploi, de l'Économie et des Consommateurs, chargé du Commerce extérieur (ci-après "le demandeur") concernant deux projets d'arrêté royal.

2. Le premier projet porte le titre suivant : "*Arrêté royal modifiant l'arrêté royal du 26 août 2006 réglant la collaboration avec l'association chargée de l'enregistrement du kilométrage des véhicules*", ci-après "le premier projet".

3. Le deuxième projet porte le titre suivant : "*Arrêté royal modifiant l'arrêté royal du 1^{er} juillet 2006 réglant le financement de l'association chargée de l'enregistrement du kilométrage des véhicules*", ci-après "le deuxième projet".

4. Les projets entendent adapter les deux arrêtés d'exécution de la loi du 11 juin 2004¹. Ces arrêtés ont été adoptés en exécution de l'article 6, § 3 de la loi du 11 juin 2004. Cet article est libellé comme suit :

"§ 3. Selon les modalités fixées par le Roi, les professionnels et les organismes agréés d'inspection automobile fournissent toute information relative au kilométrage des véhicules et contribuent au fonctionnement de l'association.

Le Roi détermine les informations que le service chargé de l'immatriculation des véhicules fournit à l'association, ainsi que les modalités du concours prêté par le service à l'association.

Le Roi peut désigner d'autres organismes, associations et secteurs professionnels qui sont associés au fonctionnement de l'association et fixer les modalités de leur contribution au fonctionnement de celle-ci.

Les arrêtés pris en exécution du présent paragraphe sont soumis au préalable à la Commission de la protection de la vie privée."

5. La Commission de la protection de la vie privée, prédécesseur en droit de l'Autorité, a déjà émis précédemment² deux avis concernant les traitements (la réglementation des traitements) réalisés par l'asbl Car-Pass.

¹ Loi du 11 juin 2004 *réprimant la fraude relative au kilométrage des voitures*, M.B. du 5 juillet 2004.

² Avis n° 15/2006 du 14 juin 2006, publié à l'adresse suivante : https://www.gegevensbeschermingsautoriteit.be/sites/privacycommission/files/documents/avis_15_2006.pdf et avis n° 30/2018 du 11 avril 2018, publié à l'adresse suivante : https://www.gegevensbeschermingsautoriteit.be/sites/privacycommission/files/documents/avis_30_2018.pdf.

II. CONTENU DES PROJETS

1. En ce qui concerne le premier projet

6. Le premier projet contient un certain nombre de modifications terminologiques et linguistiques apportées à l'arrêté du 26 août 2006. Il est notamment tenu compte de la terminologie de la loi du 19 mai 2010 sur la Banque-Carrefour des véhicules³ (ci-après "LBCV").

7. En outre, ce projet prévoit la communication de plusieurs types de données supplémentaires à l'asbl Car-Pass, pour autant qu'elles soient disponibles.

- Le service chargé de l'immatriculation des véhicules doit (pour autant que ces informations soient disponibles) communiquer l'euronorme à laquelle satisfait le véhicule, les chiffres d'émission CO₂ officiels et les procédures d'essai correspondantes (le point 2° de l'article 1^{er} du premier projet insère de nouveaux points 6° et 7° à l'alinéa 1^{er} du paragraphe 1^{er} de l'article 1^{er} de l'arrêté royal du 26 août 2006).
- Les organismes de contrôle technique doivent communiquer le fait qu'ils ont procédé à un contrôle positif après accident, en mentionnant le numéro de châssis et le kilométrage (l'article 2 du premier projet insère un alinéa supplémentaire à l'article 2 de l'arrêté royal susmentionné du 26 août 2006).
- Les constructeurs de nouvelles voitures ou leurs préposés communiquent l'historique kilométrique des véhicules qui avaient déjà été inscrits (sic) [NdT : il convient de lire "immatriculés"] dans un autre pays, et les renseignements [NdT : "in verband met de terugroepacties " n'a pas été traduit dans la version française du projet : "relatifs aux actions de rappel"] visés à l'article 6, § 3, [NdT : "derde lid" n'a pas été traduit dans la version française du projet : "troisième alinéa"] de la loi du 11 juin 2004 ainsi que les kilométrages des véhicules connectés (l'article 4 du premier projet insère un nouvel article 3/1, § 1^{er} dans l'arrêté royal susmentionné du 26 août 2006).

8. Les délais dans lesquels les données sont communiquées à l'asbl Car-Pass par les divers fournisseurs de données (SPF Mobilité et Transports, services de contrôle technique et professionnels) sont raccourcis.

- En vertu du premier projet, les professionnels doivent communiquer les données lorsque le véhicule est à leur disposition. Cela remplace l'actuelle réglementation selon laquelle les données sont communiquées par les professionnels dans les cinq jours ouvrables après l'exécution des travaux (article 3, 3^e alinéa de l'arrêté royal susmentionné du 26 août 2006).

³ Loi du 19 mai 2010 portant création de la Banque-Carrefour des Véhicules, M.B. du 28 juin 2010.

- Une obligation analogue est également prévue pour les services de contrôle technique lorsque le véhicule est à la disposition du contrôle technique ou du professionnel (article 2, *in fine*, du premier projet).
- L'obligation de communication dans le chef du service compétent du SPF Mobilité et Transports à l'égard de l'asbl Car-Pass est formulée différemment. Dans la version néerlandaise, il (n')est précisé (que)⁴ pour les nouveaux types de données que ces (nouvelles) données sont "verstrek" ("communiquées" dans la version française du projet) "onmiddellijk" ("sans délai" dans la version française du projet) à la demande de l'association (Car-Pass), plutôt que la "ter beschikking stellen" ("mise à disposition" dans la version française du projet) "zonder verwijl" ("sans délai" dans la version française du projet), qui constitue la formulation actuelle à l'article 1^{er}, § 1^{er} de l'arrêté royal du 26 août 2006.

9. L'article 1^{er} de l'arrêté royal du 26 août 2006 est également complété par l'article 1^{er}, 8° du premier projet par un § 3 qui dispose que *"La Banque-Carrefour des véhicules ne peut pas être rendue responsable des erreurs dans les données transmises, lorsqu'elles sont dues à des tierces parties."*⁵

10. L'article 4 du premier projet insère un nouvel article 3/1, § 2 dans l'arrêté royal susmentionné du 26 août 2006. Ce paragraphe établit que l'association (l'asbl Car-Pass) met à disposition les applications électroniques et détermine les modalités pour le transfert des renseignements par les constructeurs ou leurs préposés.

11. L'article 5 du premier projet stipule que les experts en automobiles peuvent transmettre les données visées à l'article 6, § 3, alinéa 4, de la loi du 11 juin 2004 à l'asbl Car-Pass, par le biais de la s.a. Informex, lorsqu'ils collaborent avec cette entreprise. Le premier projet précise que l'asbl Car-Pass et la s.a. Informex concluent un accord de collaboration à cet effet.

2. En ce qui concerne le deuxième projet

12. Le deuxième projet modifie l'arrêté royal susmentionné du 1^{er} juillet 2006.

13. Ainsi, le renvoi au titre de la loi du 11 juin 2004 est à présent modifié, vu que le titre de cette loi sera lui-même modifié (article 1^{er} du deuxième projet). L'attestation kilométrique mentionnera les données supplémentaires suivantes (article 2 du deuxième projet) :

- pour autant que disponible, l'euronorme à laquelle satisfait le véhicule ;

⁴ Pas pour les données reprises aux points 1° à 5° inclus de l'article 1^{er}, § 1^{er} de l'arrêté royal du 26 août 2006 (c'est-à-dire le numéro de châssis, la date de la première immatriculation, la date de la première immatriculation en Belgique, si celle-ci est différente de la précédente, la marque et la dénomination commerciale).

⁵ Considérant 39 du Règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 *relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la Directive 95/46/CE* (Règlement général sur la protection des données, ci-après le RGPD).

- les actions de rappel auxquelles il n'a pas été donné suite pour le véhicule ;
- pour autant que disponibles, les chiffres d'émission CO₂ officiels et les procédures d'essai correspondantes ;
- le fait que le véhicule doit subir un contrôle après accident avant qu'il puisse être remis en circulation.

14. Chaque kilométrage ne doit pas être enregistré. Le deuxième projet prévoit une exception pour les kilométrages qui ne sont pas les première et dernière valeurs et qui se suivent de près en termes de temps ou de nombre de kilomètres (article 2, *in fine*, du deuxième projet).

15. Les autres modifications dans le deuxième projet ne sont pas pertinentes pour l'application de la législation en matière de protection des données.

III. EXAMEN DES PROJETS

1. En ce qui concerne le premier projet

1.1. Remarques terminologiques

16. Seule une personne physique ou une personne morale peut être responsable. Dans ce cadre, l'Autorité constate que le renvoi actuel à un service dans l'arrêté royal du 26 août 2006 par plusieurs dispositions du premier projet est remplacé par un renvoi à la Banque-Carrefour des véhicules (ci-après la "BCV"), qui est une banque de données⁶ et pas une personne morale. Cette erreur doit être rectifiée (par ex. en faisant référence à la Direction générale Transport routier et Sécurité routière du SPF Mobilité et Transports à l'article 1^{er}, § 2 de l'arrêté royal du 26 août 2006).

17. Pour le reste, l'Autorité n'a pas de remarque particulière sur les modifications linguistiques du premier projet et sur les types de données complémentaires.

1.2. Obligation de communication

18. En outre, on ne sait pas clairement quelles informations sont comprises dans la définition reprise à l'article 4 du premier projet "*les renseignements* [NdT : "in verband met de terugroepacties" n'a pas été traduit dans la version française du projet : "relatifs aux actions de rappel"] *visés à l'article 6, § 3* [NdT : "derde lid" n'a pas été traduit dans la version française du projet : "troisième alinéa"], *de la loi du 11 juin 2004*". À la lumière du respect des principes de proportionnalité et de finalité, cette définition doit être précisée : s'agit-il uniquement d'un code indiquant le fait qu'on

⁶ Selon l'article 4 de la LBCV, la BCV est une banque de données et pas une personne morale.

ne donne pas suite à n'importe quelle action de rappel ou plus d'informations contextuelles comme la raison des constructeurs ou des importateurs de procéder aux actions de rappel sont-elles communiquées ?

19. Il ressort d'explications complémentaires du demandeur⁷ qu'il peut y avoir plusieurs raisons à une action de rappel. À cet égard, l'Autorité ne comprend pas pour quelles raisons la communication sans délai des données relatives au fait de ne pas donner suite à n'importe quelle action de rappel est nécessaire. On ne sait pas clairement comment le fait de (ne pas) donner suite à une action de rappel est systématiquement lié de manière substantielle tant à la finalité originale qu'à la finalité modifiée de la loi du 11 juin 2004 (voir le principe de finalité ci-après). Il n'a pas été suffisamment prouvé qu'il s'agit d'une nécessité démontrable de traiter ce nouveau type de données plutôt que d'une utilité éventuelle qui n'est toutefois pas toujours substantielle pour les consommateurs (par ex. une augmentation du confort vs la résolution d'un grave problème de sécurité). Si la distinction entre la raison des diverses actions de rappel n'est pas établie par chaque constructeur et importateur, la nécessité de communiquer ce type de données sans délai ne peut pas non plus être motivée efficacement. La mention systématique du seul fait de ne pas avoir donné suite à une action de rappel peut même dans ce cas engendrer une désinformation pour le consommateur (par ex. parce que ce type d'information peut, dans la perception du consommateur, toujours occasionner une importante dépréciation de la valeur estimée de la voiture, alors qu'il ne faut pas toujours une raison fondée à cet effet et que certains consommateurs ne veulent précisément pas être soumis à des modifications logicielles).

20. L'Autorité estime que l'obligation de communication renforcée à l'asbl Car-Pass aux articles 1^{er}, 2 et 3 du premier projet est rédigée de manière bien trop absolue et ne tient pas suffisamment compte des obligations des fournisseurs de données (SPF Mobilité et Transports, professionnels et services de contrôle technique) en vertu du RGPD. Si l'asbl Car-Pass demandait une communication d'une manière qui, selon les acteurs susmentionnés, ne garantit pas que les données sont suffisamment sécurisées pendant le transfert, l'obligation de communication sans délai à l'asbl Car-Pass ne peut pas être imposée sur la base de l'arrêté royal du 26 août 2006 modifié avant que les mesures techniques et organisationnelles appropriées aient été prises pour garantir un niveau de protection adapté au risque (article 32.1 du RGPD).

⁷ Communication du demandeur du 3 octobre 2018 : "Les marques de voiture procèdent à de très nombreuses actions de rappel ; celles-ci ne reposent pas toujours toutes sur des considérations de sécurité ou de conformité. Ainsi, il peut aussi s'agir d'améliorations en termes de confort : le frein automatique (lorsque le véhicule est sur une côte) est adapté, une correction du système de climatisation, etc. et les adaptations sont souvent au niveau du logiciel.

Il n'existe pas d'obligation légale pour un titulaire d'un véhicule d'y donner suite. Lorsqu'il ne le fait pas, cela peut influencer la valeur du véhicule lors de la vente d'occasion. Il peut dès lors être important que le candidat acheteur sache qu'aucune suite n'a été donnée à une (ou plusieurs) action(s) de rappel pour le véhicule mis en vente. Ce n'est que dans ce cas qu'il y aura une mention (un code d'identification et/ou une brève description - en fonction de la manière dont le constructeur automobile ou l'importateur le traite lui-même). De cette manière, le candidat acheteur est prévenu et il peut s'informer davantage s'il le souhaite.

Il n'y aura donc pas de mention sur le Car-Pass des actions de rappel auxquelles une suite a bel et bien été donnée." [traduction libre réalisée par le Secrétariat de l'Autorité, en l'absence de traduction officielle].

21. Des dispositions affirmant que les données "sont communiquées sans délai" ne peuvent donc avoir qu'une valeur limitée dans la mesure où elles ne s'opposent pas au RGPD. D'une part, les données ne peuvent pas être communiquées à un tiers si le SPF Mobilité et Transports estimait que cela est contraire aux finalités énumérées à l'article 5 de la LBCV. D'autre part, de telles dispositions ne peuvent pas empêcher que les acteurs qui doivent communiquer ces (nouvelles) données à caractère personnel en vertu de la "législation Car-Pass" doivent d'abord pouvoir prendre les mesures nécessaires en vertu du RGPD et impliquer leur DPO avant que soient communiquées les (nouvelles) données à caractère personnel à l'asbl Car-Pass. Ainsi, il est habituel que le SPF Mobilité et Transports établisse les accords nécessaires par voie d'un protocole d'accord à publier afin de veiller à ce que le destinataire concerné respecte la législation en matière de protection des données⁸.

22. À cet égard, l'Autorité fait remarquer que **le protocole d'accord** existant du 12 juillet 2017 entre le SPF Mobilité et Transports et l'asbl Car-Pass⁹ **n'a pas encore été adapté** au RGPD et devra dès lors être revu, après que le DPO ait été impliqué dans cette révision. C'est notamment l'affirmation à l'article 1^{er} de cet accord selon laquelle des données qui ne sont pas des données à caractère personnel ("plusieurs données techniques relatives aux véhicules") sont échangées avec l'asbl Car-Pass qui est manifestement contraire au RGPD et qui doit être revue. D'après des points de vue officiels antérieurs et répétés au niveau belge¹⁰ et au niveau européen¹¹, il aurait déjà dû être clair, même avant la date d'applicabilité du RGPD (le 25 mai 2018), que des données techniques (une combinaison de telles données) et certainement la plaque d'immatriculation et le numéro de châssis en tant que codes uniques pouvaient absolument être reliés à des personnes physiques et relevaient dès lors du champ d'application de la définition de "données à caractère personnel".

1.3. Limitation de la responsabilité

23. Comme déjà signalé au point 16, la limitation de la responsabilité mentionnée au point 8° de l'article 1^{er} du premier projet ne peut donc concerner que le SPF Mobilité et Transports (un service) et non la Banque-Carrefour des véhicules (une banque de données).

⁸ https://mobilit.belgium.be/fr/circulationroutiere/immatriculation_des_vehicules/echange_de_donnees.

⁹ Publié à l'adresse suivante : https://mobilit.belgium.be/sites/default/files/scan_vignante_2018-09-27_11-11-30-124_0.pdf.

¹⁰ Voir les points 24 à 34 inclus de l'avis Car-Pass n° 15/2006 du 14 juin 2006 de la Commission de la protection de la vie privée concernant le numéro de châssis et la plaque d'immatriculation, publié à l'adresse suivante : https://www.gegevensbeschermingsautoriteit.be/sites/privacycommission/files/documents/avis_15_2006.pdf.

¹¹ Voir notamment l'exemple 6 de l'avis 4/2007 du Groupe 29 *sur le concept de données à caractère personnel*, publié à l'adresse suivante : https://ec.europa.eu/justice/article-29/documentation/opinion-recommendation/files/2007/wp136_fr.pdf : "Le registre entretien/réparation tenu par un mécanicien ou un garage contient des informations sur le véhicule, le kilométrage, les dates des entretiens effectués, les problèmes techniques et son état matériel. Ces informations sont associées dans le dossier à une plaque minéralogique et à un numéro de moteur, que l'on peut rattacher, à leur tour, au propriétaire. Lorsque le garage établit un lien entre le véhicule et le propriétaire, aux fins de la facturation, ces informations "concernent" le propriétaire ou le conducteur. Si le lien est établi avec le mécanicien qui s'est occupé de la voiture, aux fins de l'évaluation de sa productivité, ces informations "concernent" également le mécanicien."

24. L'article 82 du RGPD prévoit un régime de responsabilité civile de chaque responsable du traitement qui a participé¹² au traitement de données à caractère personnel et une exonération à l'article 82.3 du RGPD si le responsable du traitement peut prouver "*que le fait qui a provoqué le dommage ne lui est nullement imputable*".

25. En vertu de la LBCV, le SPF Mobilité et Transports participe au traitement via la BCV. La Direction générale Transport routier et Sécurité routière de ce service public est en effet chargée par cette loi de la gestion de la BCV.

26. Si des dommages¹³ sont subis par la personne concernée (par ex. en raison de données à caractère personnel erronées ou d'une fuite de données), un arrêté royal¹⁴ ne peut pas porter préjudice au régime de responsabilité défini par l'article 82 du RGPD.

27. Le RGPD ne permet pas non plus au législateur d'exonérer le responsable du traitement de son obligation de "*prendre toutes les mesures raisonnables pour que les données à caractère personnel qui sont inexactes soient effacées ou rectifiées*" (article 5.1.d) du RGPD). Un arrêté royal ou le responsable du traitement ne peut pas, a priori, exonérer toute la responsabilité pour des erreurs commises dans des données à caractère personnel transmises par des tiers.

28. En cas d'erreurs simultanées du responsable du traitement et des sous-traitants (par ex. les fournisseurs de données), il y a une responsabilité conjointe. Même une responsabilité du responsable du traitement (le SPF Mobilité et Transports) pour l'intégralité du dommage n'est pas exclue¹⁵. L'Autorité attire toutefois l'attention sur le droit de recours du responsable du traitement à l'article 82.5 du RGPD.

29. La disposition du point 8° de l'article 1^{er} du premier projet relative à la responsabilité est dès lors contraire à l'article 82 du RGPD et doit être supprimée.

1.4 Application pour la communication de données à l'asbl Car-Pass

30. L'asbl Car-Pass doit élaborer une bonne gestion des accès et des utilisateurs de manière à exclure l'accès à des communications externes par des personnes non habilitées. Elle doit également

¹² Dans la version française du RGPD, ceci est libellé comme suit : "ayant participé au" alors que dans la version néerlandaise, on utilise "die betrokken is" ("qui est impliqué dans").

¹³ Le considérant 85 du RGPD renvoie à "*causer aux personnes physiques concernées des dommages physiques, matériels ou un préjudice moral tels qu'une perte de contrôle sur leurs données à caractère personnel ou la limitation de leurs droits, une discrimination, un vol ou une usurpation d'identité, une perte financière, un renversement non autorisé de la procédure de pseudonymisation, une atteinte à la réputation, une perte de confidentialité de données à caractère personnel protégées par le secret professionnel ou tout autre dommage économique ou social important*".

¹⁴ Voir le point 8° de l'article 1^{er} du premier projet.

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

veiller à ce que la sécurité de son traitement (notamment les communications entrantes, ...) réponde aux exigences de l'article 32 du RGPD.

1.5. Recours à la s.a. Informex en tant que sous-traitant

31. Le choix de la s.a. Informex en tant que boîte aux lettres pour les données à caractère personnel pour l'asbl Car-Pass a des implications en vertu du RGPD. Ainsi, il faut conclure avec ce sous-traitant un contrat de sous-traitance au sens de l'article 28.3 du RGPD et les autres dispositions du RGPD doivent également être respectées. Les informations présentant un risque élevé pour les droits et libertés des personnes concernées (par ex. le traitement d'informations qui peuvent constituer une indication d'une fraude à l'assurance) et/ou que la s.a. Informex traite pour une autre finalité (par ex. des missions du secteur des assurances¹⁶) doivent ainsi être sécurisées efficacement et séparées des traitements au profit de l'asbl Car-Pass.

32. L'Autorité constate que le sous-traitant en question a publié une déclaration de protection des données détaillée sur son site Internet¹⁷. Les dispositions dans cette déclaration ne satisfont toutefois pas aux exigences du RGPD en matière de transparence¹⁸.

2. En ce qui concerne le deuxième projet

33. La modification du titre de la loi du 11 juin 2004 (de "réprimant la fraude relative au kilométrage des véhicules" en "relative à l'information à fournir lors de la vente de véhicules d'occasion") est une redéfinition de la finalité du traitement. Ceci ne constitue pas un problème grave, à condition de veiller à ne pas porter manifestement atteinte aux prévisions raisonnables des personnes concernées¹⁹, par exemple dans les campagnes externes de l'asbl.

¹⁶ Voir l'aperçu des services de la s.a. Informex sur son site Internet <https://www.informex.be/fr/accueil/#ourServices>.

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

¹⁸ Le point 12 de la déclaration contient des dispositions sibyllines concernant les finalités du traitement qui ne sont pas liées aux services de la s.a. Informex et sans transparence relative aux principaux flux de données : "*Nous n'utiliserons vos données personnelles qu'aux fins pour lesquelles nous les avons collectées, sauf si nous considérons que nous devons les utiliser pour une autre raison.*"

Si nous avons besoin d'utiliser vos données personnelles à des fins non liées, nous vous en informerons et nous vous expliquerons la base juridique qui nous permet de le faire.

Veuillez noter que nous pouvons traiter vos données personnelles à votre insu ou sans votre consentement, conformément aux règles ci-dessus, lorsque cela est requis ou permis par la loi."

Voir les lignes directrices WP 260 du Groupe 29 du 29 novembre 2017 (révisées le 11 avril 2018), publiées à l'adresse suivante : http://ec.europa.eu/newsroom/article29/document.cfm?action=display&doc_id=51025 et disponibles en français à l'adresse suivante : https://www.cnil.fr/sites/default/files/atoms/files/wp260_guidelines-transparence-fr.pdf ou via le lien suivant : http://ec.europa.eu/newsroom/article29/item-detail.cfm?item_id=622227.

¹⁹ Le considérant 50 du RGPD renvoie à des facteurs pour évaluer une utilisation compatible comme "*tenir compte, entre autres : de tout lien entre ces finalités et les finalités du traitement ultérieur prévu ; du contexte dans lequel les données à caractère personnel ont été collectées, en particulier les attentes raisonnables des personnes concernées, en fonction de leur relation avec le responsable du traitement, quant à l'utilisation ultérieure desdites données ; la nature des données à caractère personnel ; les conséquences pour les personnes concernées du traitement ultérieur prévu ; et l'existence de garanties appropriées à la fois dans le cadre du traitement initial et du traitement ultérieur prévu*".

34. Dans la campagne médiatique depuis 2015 de Car-Pass (par ex. le message télévisé bien connu de Car-Pass), on met encore surtout l'accent sur l'élément de sécurité (prévention de la fraude) alors qu'il ressort de la modification envisagée de la loi du 11 juin 2004 et des explications complémentaires du demandeur que l'on souhaite traiter de nouveaux types de données qui "*sont également importants pour la valeur et les possibilités d'utilisation du véhicule mis en vente*"²⁰.

35. Afin de ne pas porter atteinte au principe de finalité, l'Autorité souhaite dès lors que l'asbl Car-Pass mette davantage l'accent sur cette nouvelle finalité du traitement dans ses communications externes. Dans ce cadre, il peut aussi être utile que le législateur définisse explicitement les finalités du traitement de Car-Pass dans un article (et pas uniquement un titre d'une loi).

3. Remarques générales

3.1. Adaptation de la LBCV au RGPD

36. Malgré l'applicabilité du RGPD depuis le 25 mai 2018 et l'abrogation de la loi du 8 décembre 1992 depuis le 5 septembre 2018, **la LBCV n'a toujours pas été adaptée au RGPD**. Le SPF Mobilité et Transports doit encore adopter les mesures nécessaires pour adapter sa réglementation, dont :

- supprimer les références qui subsistent à la loi du 8 décembre 1992 (entre-temps abrogée) et aux autorisations du Comité sectoriel pour l'Autorité Fédérale (qui a été supprimé) ;
- instaurer explicitement l'approche basée sur les risques qui ne coïncide pas avec l'actuelle dispense de l'exigence d'autorisation pour un certain nombre de scénarios, impliquant un risque élevé de confusion d'intérêts²¹ ;
- l'Autorité fait également remarquer que le responsable du traitement pourrait examiner si le statut privé de l'asbl Car-Pass et le fait que deux de ses actionnaires (FEBIAC et GOCA) sont également dispensés de l'exigence d'autorisation en vertu de la LCBV ont un impact sur le risque pour les droits et libertés des personnes concernées ;
- la LBCV étant le cadre légal de la source de données dont le premier projet entend régir l'accès au profit de l'association, il importe aussi pour les présents projets et les traitements qui y sont régis que la LBCV soit encore adaptée aux dispositions du RGPD.

²⁰ Explications complémentaires du demandeur le 3 octobre 2018.

²¹ Article 13 de la LBCV et article 4 de l'arrêté royal du 8 juillet 2013 *portant exécution de la loi du 19 mai 2010 portant création de la Banque-Carrefour des Véhicules*, M.B. du 22 août 2013.

L'Autorité a notamment été informée récemment qu'au moins trois assureurs utilisaient des données de la BCV à des fins commerciales alors qu'elles reçoivent ces données de parties tierces qui sont elles-mêmes autorisées ou dispensées d'autorisation en vertu de la LBCV.

3.2. Approche basée sur les risques dans le cadre du partage de données à caractère personnel

37. Les projets ne tiennent pas compte du fait que les divers acteurs (l'asbl Car-Pass, le SPF Mobilité et Transports, les services de contrôle technique, les professionnels, la s.a. Informex, ...) ont l'obligation d'adopter une approche basée sur les risques à la lumière des articles 32 à 36 inclus du RGPD. Le partage (ou la communication) d'informations avec (à) l'asbl Car-Pass ne peut donc pas être appliqué(e) sans utiliser une méthode permettant d'évaluer les risques pour les droits et libertés des personnes concernées.

3.3. Transparence

38. De manière plus générale, l'Autorité doit s'assurer qu'il existe des garanties appropriées pour le respect du principe de transparence en vertu du RGPD (article 5.1.a) du RGPD²²) et que l'exercice des droits est ainsi facilité (article 12.2 du RGPD).

39. L'Autorité attire l'attention sur le fait que la transparence n'est pas exclusivement garantie par l'obligation d'information (articles 13 et 14 du RGPD) mais également par l'exigence de prévisibilité d'ingérences réglementaires dans la vie privée qui apparaissent parfois obscures aux yeux des personnes concernées (article 8 de la CEDH). D'autant plus que les personnes concernées ne demandent pas que les données de leur voiture soient reprises au sein de l'asbl Car-Pass et que l'asbl Car-Pass n'est normalement pas en contact direct avec ces personnes concernées. En lien aussi avec la jurisprudence de la Cour de Justice²³, l'Autorité doit examiner si les flux de données provenant de divers fournisseurs de données vers l'asbl Car-Pass sont suffisamment transparents pour les personnes concernées.

40. Le principe de transparence du RGPD exige que toute information adressée au public ou à la personne concernée soit concise, aisément accessible et facile à comprendre, et formulée en des termes clairs et simples et, en outre, lorsqu'il y a lieu, illustrée à l'aide d'éléments visuels. Ces informations pourraient être fournies sous forme électronique, par exemple via un site Internet lorsqu'elles s'adressent au public. Ceci vaut tout particulièrement dans des situations où la multiplication des acteurs et la complexité des technologies utilisées font en sorte qu'il est difficile pour

²²Voir les lignes directrices WP 260 du Groupe 29 du 29 novembre 2017 (révisées le 11 avril 2018), publiées à l'adresse suivante : http://ec.europa.eu/newsroom/article29/document.cfm?action=display&doc_id=51025 et disponibles en français à l'adresse suivante : https://www.cnil.fr/sites/default/files/atoms/files/wp260_guidelines-transparence-fr.pdf ou via le lien suivant : http://ec.europa.eu/newsroom/article29/item-detail.cfm?item_id=622227.
Voir le renvoi à la transparence dans les considérants 39, 58 et 78 du RGPD.

²³ Voir CJ, 2 octobre 2015, C-201/14, affaire Smaranda Bara e.a. c. Roumanie.

la personne concernée de savoir et de comprendre si des données à caractère personnel la concernant sont collectées, par qui et à quelle fin²⁴.

41. Le premier projet prévoit l'élaboration de flux de données entre divers services avec un nombre d'acteurs relativement grand (le SPF Mobilité et Transports, les services de contrôle technique, les professionnels, la s.a. Informex et l'asbl Car-Pass). Tous ces services ne sont actuellement pas (suffisamment) transparents à l'égard de la personne concernée quant à l'existence et aux modalités des flux de données mis en place (base légale, finalité, types de données, ...).

42. Malgré les récents efforts de l'asbl Car-Pass en 2018 pour mettre en règle son site Internet, les instances citées dans le premier projet qui fournissent à l'asbl Car-Pass des données complémentaires ne respectent toujours pas actuellement de manière systématique l'obligation d'information en vertu des articles 13 et 14 du RGPD. On constate que le SPF Mobilité et Transports n'a publié une nouvelle déclaration de protection des données que peu de temps après avoir été interrogé par l'Autorité le 19 septembre 2018, et ce alors que l'accord existant du 12 juillet 2017 avec l'asbl Car-Pass²⁵ fait mention, à tort, de la transmission de "données qui ne sont pas des données à caractère personnel"²⁶ à l'asbl Car-Pass, tandis qu'il ressort de l'annexe de cet accord qu'il est question d'une transmission de données à caractère personnel pseudonymisées au sens du RGPD. En ce qui concerne les autres fournisseurs de données, la personne concernée n'est actuellement pas souvent informée (de manière transparente et claire), lors des moments-clés tels que l'achat, l'entretien et le contrôle technique d'une voiture, des droits et obligations applicables en matière de protection des données, comme le requièrent les articles 13 et 14 du RGPD. De nombreux sites Internet restent lacunaires à cet égard, abstraction faite des informations qui figurent parfois dans les conditions générales (les dispositions juridiques difficiles à lire dans le contrat).

- Il est par exemple habituel qu'un constructeur mette les coordonnées des professionnels à disposition via son site Internet avec une déclaration de protection des données immuable pour divers professionnels, ce qui épargne aux professionnels les frais de développement d'un site Internet propre.
- La communication d'informations par les services de contrôle technique s'effectue encore trop souvent de manière incorrecte²⁷. L'organisation de coordination des services de contrôle technique (GOCA)²⁸ n'a actuellement pas non plus sur son site Internet de déclaration de protection des données, et au niveau sectoriel, il n'y a pas non plus suffisamment de transparence quant aux flux de données par les services de contrôle technique.

²⁴ Considérant 58 du RGPD.

²⁵ Publié à l'adresse suivante : https://mobilit.belgium.be/sites/default/files/scan_vignante_2018-09-27_11-11-30-124_0.pdf.

²⁶ La combinaison unique de 78 caractéristiques du véhicule, dont le numéro d'identification du véhicule ("VIN number").

²⁷ Par exemple la mention "La réglementation vous confère divers droits qui doivent veiller à ce que vous soyez suffisamment protégés" [traduction libre réalisée par le Secrétariat de l'Autorité, en l'absence de traduction officielle] sur le site Internet d'un service de contrôle technique (<https://www.autoveiligheid.be/sites/default/files/privacyverklaring.pdf>).

²⁸ <http://www.goca.be/fr/p/legals>.

43. Les flux de données qui sont mis sur pied par le premier projet et la législation (Car-Pass) sont également complexes et ne se font pas en relation directe avec les personnes concernées. Ils exigent l'intervention de diverses parties avec plusieurs rôles (le SPF Mobilité et Transports, les services de contrôle technique, les professionnels, ...) ou une spécialisation très spécifique (la s.a. Informex, ...). Ces parties fournissent des données à chaque autre partie ou servent de boîte aux lettres ou de plate-forme pour un autre contexte que la protection des consommateurs (la s.a. Informex fournit aussi des services privés au profit d'assureurs).

44. L'Autorité estime dès lors essentiel que non seulement l'asbl Car-Pass mais également les parties soumises à une obligation de communication d'informations à l'égard de l'asbl Car-Pass fassent des efforts manifestes pour respecter l'obligation d'information en vertu des articles 13 et 14 du RGPD (par le biais ou non d'une organisation de coordination ou d'un représentant comme GOCA, FEBIAC, ...). Le SPF Mobilité et Transports, GOCA et FEBIAC devraient particulièrement être en mesure de produire une information relative à la protection des données correcte et compréhensible pour les divers sites Internet avec un relevé²⁹ des principaux flux de données à caractère personnel.

45. L'actuelle absence de transparence auprès des acteurs concernés (manque d'informations correctes et accessibles sur les sites Internet et absence de relevé des flux de données complexes dans le secteur) est telle que cela complique l'exercice des droits des personnes concernées plutôt que de le faciliter. Il est en effet impossible d'exercer ses droits à l'égard de flux de données qui ne sont pas connus ou pas transparents pour la personne concernée ou dont on continue à soutenir qu'il ne s'agit pas de données à caractère personnel.

46. L'Autorité estime que le premier projet doit aussi faciliter un effort plus concret au niveau de l'obligation d'information par les fournisseurs de données concernés (le SPF Mobilité et Transports, et GOCA et FEBIAC en tant qu'organisations de coordination des services de contrôle technique et des professionnels) plutôt que simplement renforcer l'obligation de communication à l'asbl Car-Pass.

47. Cela est possible en insérant une disposition simple : *"Les professionnels et les constructeurs rédigent des dispositions types afin d'informer correctement les clients quant à la communication de données à caractère personnel à l' ("association"), conformément aux dispositions du RGPD. L' (association) publie sur son site Internet un relevé des flux de données en mentionnant : les données que l'association reçoit de quels services pour quelle finalité ainsi qu'un relevé des données que l'association génère elle-même pour établir le Car-Pass".*

²⁹ Voir par analogie le relevé établi par le SPF Finances concernant les flux de données en vertu des autorisations accordées (https://financien.belgium.be/language_selection/node/485) et le relevé sur le site Internet de VLABEL (Vlaamse Belastingdienst, Service flamand des Impôts) (<https://belastingen.vlaanderen.be/overzicht-van-persoonsgegevens-die-worden-ingezameld-en-verwerkt>).

4. Remarques linguistiques sur la version française des premier et deuxième projets

48. L'Autorité constate que le texte néerlandais et le texte français des premier et deuxième projets ne correspondent pas sur les points suivants :

- dans la version française du premier projet, les termes "instellingen voor autokeuring" sont traduits de plusieurs façons³⁰. La version française du premier projet doit être harmonisée sur ce point ;
- dans la version française de l'article 4 du premier projet, les termes "in verband met terugroepacties" après les termes "et les renseignements" n'ont pas été traduits [NdT : "relatifs aux actions de rappel"] ;
- dans la version française de l'article 4 du premier projet, le terme "ingeschreven" a été traduit par "inscrits". Une meilleure traduction serait "immatriculés" ;
- dans le préambule du deuxième projet, la version française renvoie à "l'a Commission de la protection de la vie Autorité de protection des privée, données", plutôt qu'à "l'Autorité de protection des données" ;
- l'article 2 du deuxième projet renvoie à "*auquel satisfait le véhicule*" au lieu de "*à laquelle*".

IV. CONCLUSION

49. Les présents projets concernent l'exécution de la législation avec une finalité légitime (la communication d'informations correctes au consommateur qui achète une voiture). Cependant, il est quand même question de deux violations du RGPD et de plusieurs points d'attention.

- La limitation de la responsabilité au point 8° de l'article 1^{er} du premier projet est **contraire à l'article 82 du RGPD** et est sans objet, étant donné que la limitation de la responsabilité a été écrite au profit d'une banque de données (la Banque-Carrefour des véhicules) plutôt qu'au profit du SPF Mobilité et Transports (voir les points 16 et 23-29)
- La définition des "*renseignements*" [NdT : "relatifs aux actions de rappel", non traduit dans la version française du projet] à l'article 4 du premier projet doit être précisée (voir le point 18)
- L'Autorité remet en cause la nécessité et la proportionnalité de la communication (sans délai) du (seul) fait qu'il n'a pas été donné suite à l'action de rappel sans que les informations contextuelles (motif de l'action de rappel) soient également mentionnées (voir le point 19)
- L'obligation renforcée de communication (délai de réponse raccourci) à l'asbl Car-Pass aux articles 1^{er}, 2 et 3 du premier projet est formulée de manière trop absolue. Il faut tenir compte

³⁰ "organismes" vs "entreprises" de contrôle technique.

des obligations des fournisseurs de données (le SPF Mobilité et Transports, les professionnels et les services de contrôle technique) en vertu du RGPD d'impliquer leur DPO et de pouvoir conclure des accords à la lumière de l'approche basée sur les risques (notamment les exigences de sécurité), et ce avant que des transmissions (de nouveaux types de données) à l'asbl Car-Pass puissent avoir lieu (voir le point 20)

- Le **protocole d'accord existant** entre le SPF Mobilité et Transports et l'asbl Car-Pass a été rédigé **sans tenir compte de la définition de "données à caractère personnel" dans le RGPD** et n'offre dès lors aucune protection comme le requiert le RGPD. Cet accord doit être revu de toute urgence conformément au RGPD avant de poursuivre l'échange de données à caractère personnel avec l'asbl Car-Pass (voir le point 22)
- Les communications externes de l'asbl Car-Pass (publicité télévisée, site Internet, ...) et la définition de la finalité de la loi Car-Pass doivent mettre l'accent de manière plus explicite sur la finalité du traitement de données à caractère personnel par l'asbl Car-Pass qui a été récemment élargie (voir le point 34)
- Le premier projet doit faciliter le respect de l'obligation d'information par les professionnels et les services de contrôle technique en vertu des articles 13 et 14 du RGPD plutôt que d'insister simplement sur l'obligation de communication. À cet effet, le premier projet peut reprendre une disposition pratique à l'égard des organisations de coordination (GOCA et FEBIAC) afin d'élaborer des dispositions types pour une information correcte et compréhensible à l'attention des personnes concernées et placer sur les sites Internet un relevé des flux de données à côté de la déclaration de protection des données (voir les points 46-47).

PAR CES MOTIFS,

l'Autorité émet un **avis défavorable** sur les points 6°, 7° et 8° de l'article 1^{er} du premier projet car elle les estime contraires au RGPD (limitation de la responsabilité du SPF Mobilité et Transports et combinaison de l'obligation d'une transmission sans délai de données à caractère personnel par le SPF Mobilité et Transports à l'association (asbl Car-Pass) alors que le protocole d'accord existant ne répond pas au RGPD) ;

l'Autorité émet un **avis favorable** sur le deuxième projet et les autres aspects du premier projet, à condition qu'il soit tenu compte des remarques susmentionnées.

L'Administrateur f.f.,

Le Président,

(get.) An Machtens

(get.) Willem Debeuckelaere