



Sectoraal comité voor de Federale Overheid

Beraadslaging FO nr 23/2016 van 30 juni 2016

Betreft: Machtigingsaanvraag vanwege het Vlaams Departement Leefmilieu, Natuur & Energie en vanwege de Stad Antwerpen voor de verwerking van persoonsgegevens die in gegevensbanken van de FOD Mobiliteit en Vervoer zijn opgeslagen (AF-MA-2016-064)

Het Sectoraal comité voor de Federale Overheid;

Gelet op de wet van 8 december 1992 *tot bescherming van de persoonlijke levenssfeer ten opzichte van de verwerking van persoonsgegevens* (hierna WVP), inzonderheid de artikelen 31*bis* en 36*bis*;

Gelet op het koninklijk besluit van 17 december 2003 *tot vaststelling van de nadere regels met betrekking tot de samenstelling en de werking van bepaalde sectorale comités opgericht binnen de Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer*;

Gelet op de aanvraag van het Vlaams Departement Leefmilieu, Natuur & Energie en vanwege de Stad Antwerpen ontvangen op 02/06/2016;

Gelet op de aanvraag van het technisch en juridisch advies gericht aan de Federale Overheidsdienst Fedict op 14/06/2016;

Gelet op het verslag van Dhr. S. Verschuere;

Beslist op 30 juni 2016, na beraadslaging, als volgt:

I. CONTEXT EN VOORWERP VAN DE AANVRAAG

1. Op 2 juni 2016 dienden de Afdeling Lucht, Hinder, Risicobeheer, Milieu & Gezondheid van het Vlaams Departement Leefmilieu, Natuur & Energie (hierna “departement LNE”) en de Stad Antwerpen (hierna “de Stad”) een machtigingsaanvraag in bij het Comité, ten einde toegang te kunnen krijgen tot DIV-gegevens.

2. Het verzoek kadert in het zogenaamde “Lage Emissiezone-project”. Het departement LNE en de Stad (hierna “de aanvragers”) dienden in het kader van dit project reeds eerder dit jaar een machtigingsaanvraag in om toegang te kunnen krijgen tot dezelfde gegevens. Het Comité weigerde deze aanvraag echter in zijn beraadslaging FO nr 12/2016 van 7 april 2016. Ingevolge deze weigeringsbeslissing hebben de aanvragers hun project grondig herbekeken en nu verzoeken zij het comité om uitspraak te doen over deze herwerkte aanvraag.

3. Een lage emissiezone (hierna “LEZ”) is een zone waarbinnen een selectief toelatingsbeleid voor motorvoertuigen geldt op basis van hun milieukeurmerken. Elke Vlaamse gemeente kan, overeenkomstig artikel 3 van het decreet van 27 november 2015 *betreffende lage-emissiezones* (LEZ-decreet), met een gemeentelijk reglement een LEZ op haar grondgebied invoeren. De Stad heeft beslist om de maatregel in te voeren vanaf 1 februari 2017 (zie gemeenteraadsbesluit 2016_GR_00009 van 25/1/2016).

4. De toegangscriteria zijn door de Vlaamse Overheid vastgelegd in het besluit van 26 februari 2016 *betreffende lage-emissiezones* (LEZ-besluit). Deze gewestelijke toegangscriteria gelden voor alle LEZ's in Vlaanderen. De gemeente/stad bepaalt vervolgens hoe ze omgaat met de voertuigen die niet voldoen aan de gewestelijke toegangscriteria. Ofwel verbiedt ze deze voertuigen effectief de toegang, ofwel laat ze alle of bepaalde voertuigen toe onder voorwaarden (bv. tegen betaling). Een lokale toelating is steeds plaatsgebonden en tijdelijk (geldig voor een dag, week, ...). De lokale toegangscriteria en de bijhorende voorwaarden worden in het gemeentelijk LEZ-reglement vastgelegd. De principes hiervan zijn voor de Stad bepaald in het gemeenteraadsbesluit 2016_GR_00009 van 25/1/2016.

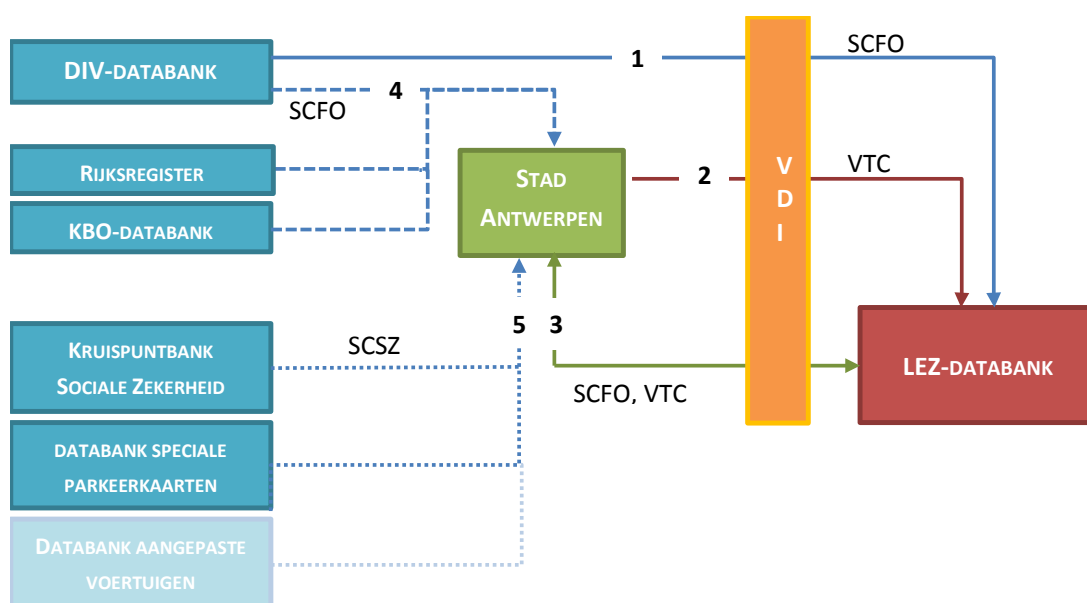
Voorbeeld: De Vlaamse overheid heeft bepaald dat in een eerste fase (tot 01/01/2020) euro 3 diesellootvoertuigen zonder roetfilter niet zijn toegelaten. De Stad kan deze voertuigen toch toelaten als voor dit voertuig een lokale toelating, tegen betaling, wordt aangevraagd. De lokale toelating geldt dan enkel voor de LEZ in Antwerpen.

5. De toepassing van en het toezicht op de LEZ-reglementering gebeurt door personeelsleden van de gemeente of van intergemeentelijke samenwerkingsverbanden, gemeentelijk intern verzelfstandigde agentschappen, autonome gemeentebedrijven of autonome havenbedrijven (LEZ-

decreet, artikel 8 en 11). Dit gebeurt aan de hand van nummerplaatcontrole. De gemeente kan hierbij opteren voor manuele vaststelling (bv. via een parkeerwachter die de nummerplaat ingeeft in een handcomputer) of voor het gebruik van ANPR-camera's (LEZ-decreet, artikel 7). De Stad zal het beheer, de vaststelling en de handhaving van de LEZ-reglementering onderbrengen bij het Gemeentelijk Autonoom Parkeer- en mobiliteitsbedrijf Antwerpen (GAPA) (collegebesluit 2014_CBS_11930 van 21/11/2014). De LEZ monitoring zal in de Stad voornamelijk gebeuren met ANPR-camera's. Dit ANPR-netwerk (*automated number plate recognition*) wordt gedeeld met de lokale politie die hetzelfde netwerk gebruikt voor haar eigen doelstellingen. Het systeem van rechten en rollen zorgt er voor dat LEZ-toezichters enkel LEZ-beelden en de politie enkel beelden voor eigen doelstellingen te zien krijgen.

6. Om monitoring via (automatische) nummerplaatcontrole mogelijk te maken is decretaal bepaald dat relevante gegevens door het Departement LNE in een databank (hierna "LEZ-databank") worden verzameld, beheerd en ontsloten naar de gemeente (LEZ-decreet, artikel 5). Bij het samenstellen van de databank wordt het principe gehanteerd dat er geen gegevens zullen opgevraagd worden aan burgers en bedrijven waarover de overheid al beschikt of die uit authentieke gegevensbronnen kunnen gehaald worden. De belangrijkste authentieke bron hierbij is de Dienst Inschrijvingen Voertuigen (DIV) maar niet alle gegevens kunnen uit bestaande gegevensbronnen gehaald worden. Daarom is in het LEZ-besluit (artikel 4) een registratieverplichting opgenomen voor bepaalde voertuigen. Het gaat hierbij bv. om buitenlandse voertuigen of voertuigen in het bezit van personen met een handicap die aan de vrijstellingsvoorwaarden voldoen. Deze voertuigen moeten worden geregistreerd bij de gemeente, die daarna de gegevens doorstuurt naar de LEZ-databank (LEZ-decreet, artikel 5).

7. Schematisch zien de geplande gegevensstromen er als volgt uit:



a. **Datastromen 1 & 2**

i. De DIV-subset

8. De belangrijkste authentieke bron voor dit project is de Kruispuntbank Voertuigen van de FOD mobiliteit en vervoer. De combinatie van de categorie, het brandstoftype en de euronorm van een voertuig bepaalt of dit voertuig in een LEZ is toegelaten. Deze informatie is (in principe) voor elk voertuig dat in België is ingeschreven, opgenomen in de Kruispuntbank Voertuigen. Uit eerdere analyses blijkt echter dat, bij een significant aandeel van de voertuigen uit de Kruispuntbank Voertuigen, één of meerdere van deze drie gegevens ontbreken. In dat geval moeten deze gegevens worden afgeleid met een “verrijkingslogica” op basis van andere technische gegevens die wel in de Kruispuntbank Voertuigen zijn opgenomen (zoals de aard van het voertuig, de datum van eerste inschrijving ...). Deze verrijkingslogica wordt centraal beheerd door het departement LNE binnen de LEZ-databank.

9. Op dit ogenblik is het, om redenen eigen aan de Directie Inschrijvingen Voertuigen (DIV), onmogelijk om rechtstreeks informatie op te vragen bij de Kruispuntbank Voertuigen¹. Daarom zal initieel een subset van 12 noodzakelijke gegevens (nl. de nummerplaat, de datum van eerste inschrijving, de datum van laatste inschrijving en enkele technische voertuiggegevens) van alle voertuigen die op dat ogenblik in de Kruispuntbank Voertuigen zijn opgenomen door de DIV naar de Vlaamse Dienstenintegrator (hierna “VDI”) worden doorgestuurd (datastroom 1), zodat deze daarna de relevante en noodzakelijke gegevens aan het departement LNE kan bezorgen via deze subset (zie verder, datastroom 3). Deze subset van gegevens (hierna “de DIV-subset”) wordt door de VDI bewaard en actueel gehouden via dagelijkse mutaties. Dit houdt in dat DIV dagelijks aan de VDI de wijzigingen (nieuwe inschrijvingen, schrappingen ...) in hun gegevensbestanden doorgeeft zodat de VDI dezelfde wijzigingen kan doorvoeren in de DIV-subset. Op die manier moet de DIV-subset op een specifiek moment van de dag dezelfde informatie bevatten als de informatie die in de Kruispuntbank Voertuigen is opgenomen (synchronisatie: permanente bijwerking via een stelsel van mutaties)². Ook zorgt de VDI, ingevolge zijn decretale opdrachten, ervoor dat de kopie van de DIV-subset en de gegevensstromen die op die manier tot stand komen,

¹ Zie randnummer 16 van beraadslaging FO 12 /2016.

² Hierbij wordt ook de historie bewaard van deze wijzigingen tot 6 maanden na het wijzigen van of het schrappen van een nummerplaat (reden bewaartermijn cf. infra randnummer 47). Bij een vermoeden van inconsistentie, bv. nadat uit beroepsprocedures tegen vastgestelde overtredingen blijkt dat de gegevensdatabanken vermoedelijk niet meer volledig met elkaar overeenstemmen, zal een ad hoc kwaliteitscontrole worden uitgevoerd. Dit houdt in dat dezelfde subset van gegevens van alle voertuigen die op dat ogenblik in de Kruispuntbank Voertuigen zijn opgenomen opnieuw wordt opgevraagd om te kunnen controleren of de DIV-subset bij de VDI nog steeds volledig overeenstemt met de actuele gegevens in de Kruispuntbank Voertuigen. In de mate dat (ingevolge beroepsprocedure) een bijwerking van het origineel in de DIV aangewezen zou zijn, wordt dit door de VDI aan de DIV meegedeeld. Er wordt in geen geval noch door LNE noch door de VDI overgegaan tot bijwerking van de kopie van de DIV-subset-gegevens. Bijwerkingen gebeuren uitsluitend op basis van wat vanuit de DIV aan de VDI wordt meegedeeld via mutaties.

voldoende beveiligd zijn. Dit omvat dus ook een stelsel van loggings van de raadplegingen van de DIV-subset (in casu raadplegingen door de personeelsleden van het departement LNE).

10. De DIV-subset wordt bij de VDI als een aparte databank opgeslagen (technische kopie) en beheerd omdat de gewenste functionaliteit niet kan gerealiseerd worden door middel van dienstenintegratie en de gegevens uit de Kruispuntbank Voertuigen echt nodig zijn. Deze werkwijze (kopie van een subset van de DIV bij de VDI) laat dus toe om toepassingen uit te werken die beter beantwoorden aan en aansluiten op de specifieke noden van de LEZ en om aldus de ontsluiting van de DIV operationeel te ondersteunen. Aanvankelijk werd ervoor geopteerd om deze DIV-subset bij het departement LNE in de LEZ-databank te bewaren. Die werkwijze biedt echter nog onvoldoende garanties wat de privacy van de titularissen van voertuigen die een LEZ zijn binnengereden betreft. Daarom is beslist om de DIV-subset bij de VDI op te slaan en te beheren. Deze werkwijze benadert het best de ideale situatie (massale gegevensintegratie bij LNE wordt daardoor vermeden, en LNE verwerkt alleen de relevante noodzakelijke gegevens conform het LEZ-decreet) en zorgt ervoor dat de DIV-subset goed blijft afgescheiden van de gegevens die in de LEZ databank worden beheerd of afgeleid.
11. Zodra een rechtstreekse bevraging bij de Kruispuntbank Voertuigen wel technisch mogelijk is, zal de VDI de DIV-subset zelf niet meer bijhouden en actueel houden maar de beschikbare diensten louter nog integreren. Dat zal tevens aan het Comité worden meegedeeld.

ii. De LEZ-databank

12. De LEZ-databank beheert de verrijdingslogica die gebruikt wordt om op basis van de technische gegevens die vanuit de DIV-subset door de VDI worden doorgegeven te bepalen of een voertuig al dan niet toegang heeft tot een LEZ (cf. supra randnummer 8).
13. Daarnaast bevat de LEZ-databank de gegevens van voertuigen waarvoor een registratie is gebeurd bij een gemeente die een LEZ inricht. Niet alle gegevens die bepalen of een voertuig al dan niet is toegelaten tot een LEZ zijn in de Kruispuntbank Voertuigen of andere bestaande gegevensbronnen opgenomen. Daarom is in het LEZ-besluit (artikel 4) de bepaling opgenomen dat in een aantal gevallen het voertuig moet worden geregistreerd bij een gemeente die een LEZ inricht. Nadat de Stad gecontroleerd heeft of de geregistreeerde gegevens correct zijn en, in het geval van een vrijstelling, of de vrijstellingsvoorwaarden vervuld zijn, zal de Stad de nodige gegevens aan het departement LNE bezorgen, via de VDI (datastroom 2) zodat het departement LNE deze gegevens centraal kan beheren in de LEZ-

databank. De nummerplaten worden hierbij door de VDI versleuteld. De datastroom van de Stad naar de LEZ-databank maakt geen deel uit van deze machtigingsaanvraag. Hiervoor zal wel een machtigingsaanvraag worden ingediend bij de VTC.

b. Datastroom 3

14. Voor datastroom 3 vraagt het departement LNE een toelating om gegevens uit de DIV-subset op te vragen en om gegevens te ontsluiten naar de Stad en vraagt de Stad op zijn beurt een toelating om de gegevens, die hij van het departement LNE heeft ontvangen (via de VDI), te gebruiken bij zijn communicatie, bij het behandelen van registraties en bij het toezicht.

i. Communicatie

15. Voor de communicatie naar burgers, bezoekers en bedrijven wil de Stad een webapplicatie voorzien waarin een gebruiker op basis van de nummerplaat, landcode en de datum van eerste inschrijving van een voertuig kan nagaan of het bijhorende voertuig toegang heeft tot de LEZ of niet. Achterliggend zal de applicatie via een webservice de toegankelijkheidsinformatie voor deze nummerplaat opvragen bij de LEZ-databank (datastroom 3).
16. Bij bevestigingen van de LEZ-databank door de Stad worden voor de betrokken nummerplaat door de VDI eerst de bijhorende voertuiggegevens opgezocht in de DIV-subset. Als de datum van eerste inschrijving niet overeenstemt met de informatie uit de LEZ-databank dan wordt aan de Stad aangegeven dat de ingevoerde combinatie niet klopt. Klopt de combinatie wel dan wordt de nummerplaat door de VDI versleuteld. Deze versleutelde nummerplaat wordt samen met de bijhorende voertuiggegevens naar het departement LNE gestuurd zodat deze, indien nodig, de technische voertuiggegevens kan 'verrijken' via de logica die in de LEZ-databank is opgenomen (zie hoger randnummers 8 en 12).
17. Daarna wordt onderzocht of de versleutelde nummerplaat voorkomt in de dataset van de (via datastroom 2) geregistreerde gegevens uit de LEZ-databank. Op basis van alle informatie wordt bepaald of het bijhorende voertuig toegang heeft tot een LEZ of niet. Deze toegangsinformatie wordt daarna via de VDI aan de Stad bezorgd.
18. De Stad geeft op basis van de informatie die ze vanuit de LEZ-databank heeft ontvangen, aangevuld met de informatie over de lokale toelatingen, één van de volgende antwoorden aan de gebruiker weer: "uw voertuig is toegelaten tot ...", "uw voertuig is niet toegelaten",

“dit kenteken is onbekend”, “er zijn onvoldoende gegevens over uw voertuig beschikbaar” of “de ingegeven combinatie van gegevens klopt niet”.

ii. Registraties van vrijstellingen en lokale toelatingen

19. Een aantal gegevens moet bij de inrichters van een LEZ worden geregistreerd. De Stad zal daartoe een registratie-applicatie ontwikkelen binnen het bestaande e-loket van de Stad. Via deze applicatie zullen ook aanvragen voor lokale toelatingen tegen betalingen kunnen worden ingediend en behandeld.
20. De applicatie is ingebed in het e-loket van de Stad en kan enkel gebruikt worden door personen die zijn aangemeld. Aanmelding in het stedelijke e-loket gebeurt met een A-profiel dat door de gebruiker gecreëerd wordt met een gebruikersnaam, paswoord en e-mailadres en dat bevestigd moet worden via een weblink verstuurd naar het opgegeven e-mailadres. De ingelogde gebruiker geeft zijn nummerplaat, landcode en de datum van eerste inschrijving van het voertuig in. Achterliggend zal de applicatie via een webservice informatie voor deze nummerplaat opvragen bij de LEZ-databank (datastroom 3). Het bevragen van de LEZ-databank gebeurt op dezelfde manier als beschreven in punt i (communicatie), via dezelfde webservice.
21. Als de combinatie van de 3 ingegeven velden (nummerplaat, landcode en datum eerste inschrijving) overeenstemt met de informatie in de LEZ-databank dan worden de opgevraagde gegevens aan de Stad bezorgd. Het gaat hierbij om technische gegevens, zoals de categorie, brandstoftype, euronorm, datum eerste inschrijving en datum laatste inschrijving. Enkel de LEZ-toezichthouders van de Stad krijgen alle specificaties te zien. De ingelogde gebruiker krijgt de euronorm te zien en de datum tot wanneer het voertuig is toegelaten.

iii. Toezicht en handhaving

22. De Stad stelt op basis van de ANPR-gegevens een lijst samen met de nummerplaatgegevens en landcodes van alle voertuigen die op een bepaalde dag X de LEZ zijn binnengereden. Dit gebeurt ongeveer 7 à 10 dagen na de dag van detectie. Deze tijdsinterval is nodig om ervoor te zorgen dat de LEZ-databank voor die bepaalde dag de DIV-mutaties en lokale registraties en goedkeuringen, die in de LEZ-databank moeten worden opgenomen, heeft kunnen verwerken. Alle dubbele nummerplaatgegevens en de nummerplaatgegevens van de voertuigen die een tijdelijke lokale toelating tegen betaling van de Stad hebben gekregen, worden verwijderd. Naar schatting zal de resterende lijst dagelijks zo'n 300.000 tot 500.000

nummerplaten bevatten. De gedetecteerde nummerplaten die op deze 'minimale lijst' staan worden daarna naar de VDI doorgestuurd (datastroom 3).

23. De VDI zoekt voor elke gedetecteerde nummerplaat en voor de te controleren datum de bijhorende voertuiggegevens op in de DIV-subset. De nummerplaat wordt door de VDI versleuteld. Deze versleutelde nummerplaat wordt samen met de bijhorende technische voertuiggegevens naar het departement LNE gestuurd zodat deze, indien nodig, de ontbrekende gegevens kan aanvullen via de verrijkingslogica die in de LEZ-databank is opgenomen (zie hoger randnummers 8 en 12). Daarna wordt onderzocht of de versleutelde nummerplaat voorkomt in de dataset van (via datastroom 2) geregistreerde gegevens van de LEZ-databank.
24. Op basis van alle informatie wordt bepaald of het bijhorende voertuig op de desbetreffende dag toegang tot een LEZ had of niet. Deze informatie wordt door de VDI aan de Stad bezorgd zodat die uiteindelijk overtredingen kan vaststellen.
25. Dezelfde procedure kan door de Stad worden gevolgd bij de behandeling van beroepsprocedures. Hierbij is het dan bedoeling om te controleren of er sinds de eerste controle geen nieuwe elementen in de LEZ-databank zijn opgenomen of wijzigingen in de DIV-subset zijn gebeurd waaruit blijkt dat het bijhorende voertuig die dag aan de gewestelijke toegangscriteria voldeed en dus ten onrechte als in overtreding werd beschouwd.
26. De informatie die via deze 3 substromen voor communicatie, registraties en toezicht en handhaving tussen de LEZ-databank en de Stad Antwerpen wordt uitgewisseld, wordt door het departement LNE niet bewaard.
27. Deze datastromen verlopen via de VDI en via een beveiligde verbinding. Voor deze datastromen zal, naast deze aanvraag bij het Comité, ook een machtigingsaanvraag worden ingediend bij de Vlaamse Toezichtcommissie.

c. Datastroom 4: rechtstreekse toegang tot de DIV voor de Stad

i. Registraties van vrijstellingen en lokale toelatingen

28. Bij het behandelen van de registraties vraagt de Stad in een aantal gevallen niet alleen informatie op bij de LEZ-databank maar ook rechtstreeks bij de Kruispuntpark Voertuigen (datastroom 4a). Bij deze databank wordt voor een specifieke nummerplaat het

rijksregisternummer of KBO-nummer van de titularis van de nummerplaat en in sommige gevallen ook het chassisnummer van het bijhorende voertuig opgevraagd .

ii. Toezicht en handhaving

29. Voor de lijst met potentiële overtreders die de Stad heeft ontvangen via datastroom 3 worden in de ANPR-software de camerabeelden opnieuw opgezocht om na te gaan of de nummerplaat correct gelezen is. Nummerplaten die door de ANPR-software foutief werden afgelezen, worden gecorrigeerd. De gecorrigeerde nummerplaten worden opgelijst. Naar schatting zal het vermoedelijk om 5 % van de lijst van potentiële overtreders gaan. Voor deze nummerplaten wordt via datastroom 3 opnieuw afgetoetst of de bijhorende voertuigen toegang tot de LEZ hadden op dag X of niet. Voor dit proces van nummerplaatvalidatie en om het verslag van vaststelling te kunnen stofferen zal de Stad bij DIV enkele technische kenmerken opvragen (zoals merk, type, kleur categorie, euronorm ...).
30. Voor de lijst van overtreders worden door de Stad bij DIV het rijksregisternummer of KBO-nummer opgevraagd. Het rijksregisternummer of KBO-nummer wordt gebruikt om de overtreder te kunnen identificeren. Daartoe worden de corresponderende naam- en adresgegevens opgevraagd bij het Rijksregister of de KBO-databank (datastroom 4b). Deze bevestigingen zal gebeuren via de VDI en Fedict.

iii. Eénmalige communicatie-acties

31. In het kader van haar communicatiecampagne wil de Stad, 3 tot 4 maanden voordat de handhaving van start gaat, de inwoners van de LEZ die een voertuig bezitten dat niet zal zijn toegelaten tot de LEZ rechtstreeks aanschrijven om hen extra te informeren over de LEZ. Daartoe zal de Stad Antwerpen bij de Kruispuntbank Voertuigen eenmalig een lijst met nummerplaten opvragen van voertuigen die ingeschreven zijn op een postcode gelegen binnen de LEZ. De nummerplaten op deze lijst worden naar de VDI doorgestuurd, die na bevraging bij de LEZ-databank, voor de nummerplaten aangeeft of de bijhorende voertuigen in een LEZ zijn toegelaten (zie datastroom 3). Van de nummerplaten van niet-toegelaten voertuigen wordt door de Stad bij DIV het rijksregisternummer of KBO-nummer van de titularis van de nummerplaat opgevraagd. Aan de hand daarvan zullen de naam en adresgegevens van de titularis opgevraagd worden, respectievelijk bij het Rijksregister of de Kruispuntbank voor Ondernemingen.
32. Naast de communicatieactie naar inwoners toe is het ook de bedoeling om voertuigbezitters die vlak voor de invoeringsdatum (1 tot 2 maanden) in de LEZ rondrijden met een voertuig

dat niet toegelaten zal zijn, te verwittigen en te verzoeken om zich tijdig in regel te stellen. Ook hier betreft het een eenmalig schrijven. De toezicht- en handhavingsprocedure via datastromen 3 en 4 wordt hiertoe gevolgd maar in plaats van een boete krijgen de 'overtreders' een brief met een verzoek tot tijdige aanpassing aan de LEZ-toegangsvoorwaarden.

33. De Stad herhaalt de eenmalige communicatie-acties in het najaar van 2019 en 2024 naar aanleiding van de verstrenging van de gewestelijke LEZ-toegangsvoorwaarden die plaatsvindt op 1/1/2020 en 1/1/2025.
34. Datastroom 4 verloopt via de VDI en Fedict en via een beveiligde verbinding. Voor bevraging van het Rijksregister is Stad Antwerpen gemachtigd in de beraadslaging RR nr. 13/2013.

II. ONDERZOEK VAN DE AANVRAAG

A. BEVOEGDHEID VAN HET COMITE

35. De in de aanvraag beoogde elektronische mededeling van gegevens zal uitgaan van de DIV. Gelet op artikel 36bis van de WVP en artikel 18 van de wet van 19 mei 2010 *houdende oprichting van de Kruispuntbank van de voertuigen* is het Comité derhalve bevoegd.
36. Onderhavige machtigingsaanvraag heeft enkel betrekking op de toegang in hoofde van het Departement LNE en de Stad tot gegevens van de Dienst Inschrijving Voertuigen (DIV) van de FOD Mobiliteit en Vervoer. Het betreft dus vooreerst de stromen 1 en 4. Ook het gedeelte van stroom 3 dat DIV-gegevens omvat, valt onder de bevoegdheid van het Comité. Stroom 3 is immers – voor zover hij DIV-gegevens betreft – een vervolg van stroom 1. Gelet op het principe dat gegevensstromen steeds end to end moeten gemachtigd worden, is het Comité ook bevoegd voor dit deel van stroom 3. De Vlaamse Toezichtcommissie is bevoegd om een machtiging te verlenen voor alle andere persoonsgegevens die in stroom 3 worden doorgegeven. Onderhavige beraadslaging heeft dan ook enkel betrekking op de stromen 1, 3 (gedeeltelijk) en 4.

B. TEN GRONDE

1. FINALITEITSBEGINSEL

37. Artikel 4, § 1, 2°, WVP laat de verwerking van persoonsgegevens slechts toe voor welbepaalde, uitdrukkelijk omschreven en gerechtvaardigde doeleinden en de gegevens mogen bovendien niet

verder worden verwerkt op een wijze die onverenigbaar is met die doeleinden. Het departement LNE en de Stad omschrijven de verschillende doeleinden als volgt:

"Datastroom 1

De DIV-subset wordt door de VDI bewaard en actueel gehouden om aan het departement LNE alle relevante en noodzakelijke gegevens te bezorgen zodat het departement LNE, op haar beurt, de LEZ-inrichters de nodige informatie kan bezorgen (zie datastroom 3).

Datastroom 3

1. Communicatie

De Stad wil (via de VDI) toegankelijkheidsinformatie voor een specifieke nummerplaat opvragen uit de LEZ-databank om aan burgers, bezoekers en bedrijven op een eenvoudige manier te kunnen communiceren of hun voertuig in de LEZ is toegelaten en zo ja, tot wanneer.

2. Registraties van vrijstellingen en lokale toelatingen

De Stad wil (via de VDI) voertuiggegevens voor een specifieke nummerplaat opvragen bij de LEZ-databank om burgers, bezoekers en bedrijven op een eenvoudige en efficiënte manier naar de correcte registratieprocedure te kunnen leiden en om, bij de behandeling van registratie-aanvragen, zelf na te kunnen gaan of het voertuig waarvoor een vrijstelling of lokale toelating wordt aangevraagd aan de overeenkomstige voorwaarden voldoet en welk tarief hierbij eventueel moet worden gehanteerd.

De ingelogde gebruikers krijgen de euronorm te zien zodat ze eventueel gebruik kunnen maken van de mogelijkheid om de euronorm te laten corrigeren.

Daarnaast wordt ook weergegeven tot wanneer het voertuig is toegelaten zodat de ingelogde gebruiker kan zien wanneer hij/zij een nieuwe aanvraag tot registratie moet indienen om de toegang tot de LEZ te behouden.

3. Toezicht en handhaving

De Stad vraagt (via de VDI) bij het departement LNE na of een nummerplaat die op dag X in de LEZ is gedetecteerd toegang tot de LEZ had om overtredingen te kunnen vaststellen. Bij beroepsprocedures wordt nagegaan of er sinds de eerste controle geen nieuwe elementen in de LEZ-databank zijn opgenomen waaruit blijkt dat het bijhorende voertuig die dag aan de gewestelijke toegangscriteria voldeed en dus ten onrechte als in overtreding werd beschouwd.

Datastroom 4

1. Registraties van vrijstellingen en lokale toelatingen

Het rijksregisternummer of KBO-nummer van de titularis van de nummerplaat wordt in een aantal gevallen opgevraagd om te kunnen controleren of voldaan is aan de vrijstellingsvoorwaarden voor

personen met een handicap of aan de voorwaarden voor een lokale toelating tegen een sociaal tarief. Dit laatste is enkel mogelijk voor de voertuigen van inwoners die recht hebben op een verhoogde tegemoetkoming in de gezondheidszorg.

Daarnaast wordt in sommige gevallen ook het chassisnummer opgevraagd omdat op bepaalde bewijsdocumenten (voor de correctie van de euronorm, het aantonen van de aanwezigheid van een roetfilter of voor een aangepast voertuig van/voor een persoon met een handicap) geen nummerplaat vermeld staat maar wel het chassisnummer. Het chassisnummer is dus vereist om na te kunnen gaan of de ingediende bewijsstukken effectief bij het voertuig horen waarvoor een aanvraag tot registratie wordt ingediend.

2. Toezicht en handhaving

De technische kenmerken van de voertuigen die op de lijst van overtreders staan worden opgevraagd (zoals merk, type, kleur, categorie, euronorm ...) om, voorafgaand aan de beboeting, nog eens te kunnen controleren of de ANPR-software de nummerplaten correct heeft afgelezen, om foutief afgelezen nummerplaten te kunnen corrigeren en om het verslag van vaststelling te kunnen stofferen. Voor de finale lijst van overtreders worden door de Stad bij DIV het rijksregisternummer of KBO-nummer opgevraagd om de overtreder te kunnen identificeren.

3. Eenmalige communicatie-acties

Het doel van deze actie is om, in de aanlooperperiode naar de invoering van de LEZ, inwoners van de LEZ die voor de invoeringsdatum (3 tot 4 maanden) een voertuig bezitten dat niet toegelaten zal zijn in de LEZ en voertuigbezitters die vlak voor de invoeringsdatum (1 tot 2 maanden) in de LEZ rondrijden met een voertuig dat niet toegelaten zal zijn te verwittigen en te verzoeken om zich tijdig in regel te stellen.

Effectmonitoring

Het is de bedoeling dat het departement LNE de impact van een LEZ op de samenstelling van het wagenpark kan monitoren, o.a. om een antwoord te kunnen geven op (parlementaire) vragen en om een beter inzicht te krijgen op de effecten van een LEZ.³(...) Effectmonitoring is belangrijk om het

³ "Om de impact van een LEZ op de samenstelling van het wagenpark te kunnen monitoren zal het departement LNE bij de VDI alle relevante voertuiggegevens uit de DIV-subset opvragen voor bv. alle voertuigen die ingeschreven zijn in de Stad Antwerpen of de omringende gemeenten. Voor deze versleutelde nummerplaten worden de voertuiggegevens indien nodig verrijkt. Daarna wordt onderzocht of de versleutelde nummerplaten voorkomen in de dataset van gegevens die bij een LEZ-inrichter geregistreerd zijn en die via datastroom 2 in de LEZ-databank zijn opgenomen.

Op die manier wordt opgezocht:

- *hoeveel voertuigen ingeschreven in Vlaanderen of in een gemeente die een LEZ heeft ingevoerd (t.o.v. het totale aantal ingeschreven voertuigen) respectievelijk toegelaten en niet toegelaten zijn tot een LEZ, met een opdeling in voertuigcategorie, brandstof en euronorm.*
- *hoeveel voertuigen ingeschreven in Vlaanderen of in een gemeente die een LEZ heeft ingevoerd (t.o.v. het totale aantal ingeschreven voertuigen) zijn vrijgesteld, opgedeeld per categorie van vrijstelling (personen met handicap, krijgsmacht ...)."*

gevoerde beleid te kunnen evalueren en om, indien nodig, het beleid te kunnen bijsturen. Dit doeleinde kadert binnen de beleidsvoorbereidende en –adviserende opdracht van het departement LNE als openbare instelling. Bovendien worden enkel de technische kenmerken van de voertuigen en de versleutelde nummerplaten opgevraagd en in de analyse opgenomen.”

38. Gelet op wat voorafgaat, oordeelt het Comité dat de beoogde doeleinden welbepaald, uitdrukkelijk omschreven en gerechtvaardigd zijn en dus conform artikel 4, § 1, 2° van de WVP. Het Comité onderlijnt dat de gevraagde gegevens slechts voor die doeleinden mogen worden verwerkt. De bedoelde verwerkingen zijn toelaatbaar op basis van artikel 5, c) van de WVP.

39. In deze context dient ook te worden geanalyseerd of de doeleinden van de geplande verwerkingen niet onverenigbaar zijn met de doeleinden waarvoor de gegevens oorspronkelijk door de DIV zijn verwerkt. Conform artikel 4, § 1, 2° WVP dient bij de beoordeling van deze verenigbaarheid rekening te worden gehouden met alle relevante factoren, waaronder de redelijke verwachtingen van de betrokkene en de toepasselijke wettelijke en reglementaire bepalingen. Het Comité stelt in dit verband vast dat:

- a. de wettelijke basis voor de opmaak en het beheer van de LEZ-databank door het departement LNE en voor de ontsluiting van deze databank naar de Stad is opgenomen in artikel 5 van het LEZ-decreet⁴: *“Met het oog op het toezicht op de LEZ-reglementering door de gemeente worden de relevante gegevens in een databank verzameld. (...). Die gemachtigde dienst vraagt daarvoor digitaal bij de bevoegde instanties, zoals de instantie die belast is met de inschrijving van de voertuigen en de lokale besturen die een LEZ op hun grondgebied invoeren, de noodzakelijke gegevens over de voertuigen op. (...)”*;
- b. in het decreet van 13 juli 2012 *houdende de oprichting en organisatie van een Vlaamse dienstenintegrator*, met name in artikel 4, 12°, is voorzien dat de VDI indien nodig alfanumerieke gegevens kan verzamelen, opslaan, beheer en verwerken om ter beschikking te stellen aan de instanties die de gegevens nodig hebben om opdrachten uit te voeren die hen door een decreet zijn toegewezen. In de bijhorende memorie van toelichting is vermeld dat de VDI zelf gegevens kan bijhouden en beheer als dit werkelijk nodig is en als de gewenste functionaliteit niet kan gerealiseerd worden door middel van dienstenintegratie met een gelijkwaardige efficiëntie en effectiviteit;

⁴ Daarnaast is in artikel 5 van het LEZ-besluit bepaald dat de afdeling Lucht, Hinder, Risicobeheer en Milieu en Gezondheid van het departement LNE verantwoordelijk is voor de opmaak, het beheer en de ontsluiting van de LEZ-databank naar de gemeenten.

- c. de wettelijke basis waarop de Stad zich baseert om een LEZ in te voeren, is opgenomen in artikel 3, §2, van het LEZ-decreet:

“Een gemeente kan met een gemeentelijk reglement een LEZ invoeren op de gemeente- en de gewestwegen die zich op haar grondgebied bevinden, met uitzondering van de autosnelwegen.”

- d. artikel 9 van het LEZ-decreet voorziet dat bepaalde personeelsleden op gemeentelijk niveau, die belast zijn met de registratie van gegevens en het controleren van de lokale voorwaarden, de noodzakelijke gegevens kunnen opvragen bij de overheid die belast is met de inschrijving van de voertuigen, bij het Rijksregister, bij de Kruispuntbank van de Sociale Zekerheid of bij andere bevoegde instanties;

- e. artikel 5 van de KBV-wet⁵ het volgende bepaalt: *“De Kruispuntbank heeft tot doel om enerzijds de opspoorbaarheid van voertuigen te waarborgen (...) en anderzijds om op elk ogenblik de eigenaar ervan, de aanvrager en de titularis van hun inschrijving te identificeren, alsook de gegevens betreffende hun goedkeuring te achterhalen teneinde: 1° de ontwikkeling van een doeltreffend mobiliteitsbeleid met oog voor veiligheid en leefmilieu te vergemakkelijken en te ondersteunen; (...) 8° de heffing van belastingen, retributies of vergoedingen inzake de aankoop, de inschrijving, de inverterstelling, het gebruik, de buitengebruikstelling of de overbrenging van een voertuig mogelijk te maken; (...) 11° het opleggen van administratieve sancties mogelijk te maken; (...)”.*

40. Gelet op het voorgaande, is het Comité van oordeel dat de geplande, verdere verwerkingen door het Departement LNE en door de Stad Antwerpen – via de VDI – niet onverenigbaar zijn in de zin van artikel 4, § 1, 2° van de WVP.

3. PROPORTIONALITEITSBEGINSEL

3.1. Aard van de gegevens

41. Artikel 4, § 1, 3°, WVP stelt dat persoonsgegevens toereikend, terzake dienend en niet overmatig dienen te zijn, uitgaande van de doeleinden waarvoor zij worden verkregen of waarvoor zij verder worden verwerkt.

⁵ Wet van 19 mei 2010 houdende oprichting van de Kruispuntbank van de voertuigen.

42. Het Departement LNE en de Stad verzoeken om gemachtigd te worden om toegang te krijgen tot bepaalde gegevens die door de DIV worden bijgehouden en die in onderstaand schema – per datastroom – worden opgesomd. In dit schema wordt ook per gegeven gemotiveerd waarom het – aldus het Departement LNE en/of de Stad – de proportionaliteitstoets doorstaat.

<u>De DIV-subset (VDI)</u>	
Gegeven 1	De nummerplaten van alle voertuigen
Bewijs van proportionaliteit	Dit element is essentieel om toezicht op een LEZ uit te kunnen voeren via nummerplaatcontrole. De nummerplaat vormt immers de sleutel tot identificatie van een voertuig en de titularis van dit voertuig. Zonder dit gegeven kan aan de hand van (automatische) nummerplaatcontrole niet worden onderzocht of het bijhorende voertuig op een bepaalde dag de LEZ mocht binnenrijden en kan de overtreder niet geïdentificeerd en beboet worden. Aangezien potentieel elk ingeschreven voertuig een LEZ kan binnenrijden en het aantal LEZ's kan uitbreiden, is het noodzakelijk om voor alle voertuigen over dit gegeven te beschikken.
Gegeven 2	Een aantal (technische) gegevens per nummerplaat, nl. de categorie (M1, M2, M3, N1, N2, N3, T1, T2, T3, O,...), de aardcode en –naam (stationwagen, personenwagen, ziekenwagen, trekker, ...), het hoogst toegelaten gewicht, de massa in rijklare toestand, het aantal bijkomende zitplaatsen, de brandstofcode en –naam, de CO ₂ -emissies, de euronorm, de datum van eerste inschrijving en de datum van laatste inschrijving.
Bewijs van proportionaliteit	Zonder de categorie van het voertuig kan niet onderzocht worden of het voertuig aan de toegangscriteria voldoet omdat de toegangscriteria enkel gelden voor voertuigen van de categorie M, N en T en verschillen naargelang de categorie. Er gelden andere criteria voor voertuigen van de categorie T dan voor voertuigen van de categorie M of N. Wanneer de categorie van het voertuig onbekend is, zal deze worden afgeleid op basis van de aardcode en –naam, het hoogst toegelaten gewicht, de massa in rijklare toestand en het aantal bijkomende zitplaatsen. Zonder de brandstofcode en -naam kan niet onderzocht worden of het voertuig aan de toegangscriteria voldoet omdat de toegangscriteria verschillen volgens het brandstoftype van het voertuig. Er gelden bv. andere criteria voor diesellootvoertuigen dan voor benzine- of aardgasvoertuigen. De CO₂-emissies zijn vereist om plug-in elektrische voertuigen te kunnen detecteren. Op basis van de brandstofcode en de CO₂-emissies wordt afgeleid of het al dan niet om een plug-in elektrisch voertuig gaat. Voor plug-in elektrische voertuigen is een uitzondering voorzien. Dit type voertuigen heeft dus steeds toegang tot een LEZ, ongeacht de euronorm van het voertuig. Zonder de euronorm kan niet onderzocht worden of het voertuig aan de toegangscriteria voldoet omdat de euronorm één van de

	elementen is die bepalen of een voertuig al dan niet in een LEZ is toegelaten. Wanneer de euronorm van het voertuig onbekend is wordt op basis van de datum van eerste inschrijving (in combinatie met de categorie en massa in rijklare toestand) de euronorm van het voertuig afgeleid. De datum van laatste inschrijving is nodig om te kunnen controleren of een voertuig, dat is aangepast voor het vervoer van personen met een handicap, aan de vrijstellingsvoorwaarden voldoet (zie LEZ-besluit artikel 2, 8°). Deze voorwaarde houdt in dat het voertuig vóór de invoering van de LEZ moet ingeschreven zijn op naam van de persoon met een handicap of een persoon die op hetzelfde adres is gedomicilieerd. Deze voorwaarde kan enkel worden gecontroleerd als de datum van laatste inschrijving gekend is.
Gegeven 3	NIS-code per nummerplaat
Bewijs van proportionaliteit	Dit gegeven is vereist om de effecten van de LEZ te kunnen monitoren. Via de NIS-code kunnen de effecten op de samenstelling van het wagenpark, ingeschreven in Vlaanderen of in een gemeente waar een LEZ is ingevoerd, worden nagegaan. Op die manier kan worden onderzocht of de maatregel leidt tot een verschuiving van oudere naar recentere voertuigen en/of tot een verschuiving van diesel- naar benzinevoertuigen in de steden die een LEZ invoeren.

<u>Gevraagde persoonsgegevens die zullen worden verwerkt door het departement LNE</u>	
Gegeven 1	Voertuiggegevens voor een versleutelde nummerplaat uit de DIV-subset
Bewijs van proportionaliteit	Deze informatie is noodzakelijk om aan de Stad correcte informatie te kunnen bezorgen voor hun communicatie naar burgers, voor het behandelen van registraties en voor het toezicht. Enkel voor de nummerplaten die door de Stad zijn gedetecteerd in de LEZ of voor de nummerplaten waarvoor een toegangscheck gebeurt (en waarvan de combinatie van de nummerplaat, landcode en de datum van eerste inschrijving correct is) zal het departement LNE over de bijhorende voertuiggegevens beschikken. De gegevens zijn bovendien geanonimiseerd doordat het departement LNE enkel de versleutelde nummerplaten te zien krijgt.
Gegeven 2	De versleutelde nummerplaten en bijhorende gegevens uit de DIV-subset van voertuigen die zijn ingeschreven in bepaalde gemeenten
Bewijs van proportionaliteit	Enkel de versleutelde nummerplaten en de bijhorende voertuiggegevens die zijn ingeschreven in bepaalde gemeenten

	waar een LEZ is ingevoerd of omliggende gemeenten worden opgevraagd in het kader van effectmonitoring. De gegevens zijn bovendien geanonimiseerd doordat het departement LNE enkel de versleutelde nummerplaten te zien krijgt.
--	---

<u>Gevraagde persoonsgegevens die zullen worden verwerkt door de Stad</u>	
Gegeven 1	Toegankelijkheidsgegevens voor een specifieke nummerplaat en de (technische) kenmerken van het voertuig (categorie, brandstoftype, euronorm, roetfilter, datum eerste inschrijving, datum laatste inschrijving) dat bij deze nummerplaat hoort (gegevens via de LEZ-databank – datastromen 1 en 3)
Bewijs van proportionaliteit	De toegankelijkheidsinformatie is noodzakelijk in het kader van de communicatie naar burgers. Enkel bij een correcte combinatie van de nummerplaat, landcode en de datum van eerste inschrijving wordt op basis van de verkregen toegankelijkheidsinformatie door de Stad aan de betrokken burger gecommuniceerd of het betrokken voertuig in een LEZ is toegelaten of niet. Enkel de titularis van het voertuig of iemand met toestemming van de titularis beschikt over het inschrijvingsbewijs van het voertuig waarop de datum van eerste inschrijving vermeld staat. De toegankelijkheidsinformatie kan dus niet voor een willekeurige nummerplaat bij het departement LNE worden opgevraagd. Het gevraagde is dus niet overmatig en is ter zake dienend voor het doeleinde om op een eenvoudige en duidelijke manier te communiceren met de klant. De (technische) gegevens zullen in het kader van de registraties bij het departement LNE worden opgevraagd om na te kunnen gaan of het voertuig aan de gewestelijke of lokale toegangsvoorwaarden voldoet en, in het geval van een lokale toegangsvoorwaarde, welk tarief van toepassing is. Afhankelijk van de situatie kan het hierbij gaan om gegevens die ongewijzigd uit de DIV-subset komen, om gegevens die zijn afgeleid op basis van de verrijkingslogica of om gegevens die bij de lokale overheid zijn geregistreerd en aan de LEZ-databank zijn doorgegeven (roetfilter, correcte euronorm, vrijstellingen). De gegevens worden gebruikt om zo geautomatiseerd mogelijk te controleren of de ingelogde persoon recht heeft op een vrijstelling

	of lokale toelating en welk tarief bij de lokale toelating moet worden gehanteerd. Van de technische voertuiggegevens zal de euronorm getoond worden omdat burgers/bedrijven moeten kunnen nagaan welke emissienorm het voertuig volgens de LEZ-databank heeft, in het kader van de wettelijk voorziene correctiemogelijkheid (art. 2 van het LEZ-besluit). Verder wordt getoond tot wanneer het voertuig toegang heeft zodat de betrokkene indien nodig tijdig actie kan ondernemen. De overige technische gegevens zijn enkel in de backoffice van het softwaresysteem te raadplegen en niet door de persoon zelf die na inloggen via het loket een aanvraag indient. Enkel bij een correcte combinatie van de nummerplaat, landcode en de datum van eerste inschrijving wordt de informatie, die de Stad vanuit de LEZ-databank heeft verkregen, naar de betrokken burger gecommuniceerd. Enkel de titularis van het voertuig of iemand met toestemming van de titularis beschikt over het inschrijvingsbewijs van het voertuig waarop de datum van eerste inschrijving vermeld staat. De informatie kan dus niet voor een willekeurige nummerplaat worden opgevraagd en aangevraagd. Het gevraagde is dus niet overmatig en is ter zake dienend voor het doeleinde om op een efficiënte manier de registraties te kunnen behandelen.
Gegeven 2	De technische kenmerken van het voertuig (chassisnummer, categorie, aardcode -of andere technische gegevens waarmee de categorie kan worden afgeleid als deze ontbreekt-, merk, kleur brandstoftype, datum eerste inschrijving, euronorm) dat op een bepaalde dag bij een nummerplaat hoort (gegevens uit de Kruispuntbank Voertuigen – datastromen 1 en 3))
Bewijs van proportionaliteit	Bepaalde technische gegevens (chassisnummer, categorie, aardcode -of andere technische gegevens waarmee de categorie kan worden afgeleid als deze ontbreekt-, merk, kleur brandstoftype, datum eerste inschrijving, euronorm) zullen rechtstreeks door de Stad bij de Kruispuntbank Voertuigen worden opgevraagd (datastroom 4), enerzijds in het kader van de registraties van bepaalde aanvragen, anderzijds in kader van de beboetingsprocedure. In het kader van de <u>registraties</u> is het chassisnummer nodig bij de beoordeling van twee specifieke gevallen. Het eerste geval is de

	aanvraag tot rechtzetting van de euronorm die in de LEZ-databank wordt afgeleid. Het tweede geval is de aanvraag tot registratie van een voertuig aangepast aan het vervoer van personen met een handicap. In beide gevallen worden aan de aanvrager bewijsstukken gevraagd die geen nummerplaat vermelden, zoals het gelijkvormigheidsattest of het attest van goedkeuring van aanpassing van het voertuig voor vervoer van personen met een handicap. Voor deze gevallen wordt op basis van het chassisnummer nagegaan of de ingediende bewijsstukken werkelijk aan het voertuig waarvoor een aanvraag tot registratie wordt gedaan kunnen toegewezen worden. In het kader van de <u>vaststelling van overtreding en de beboeting</u> wil de Stad voor de lijst met overtreders nagaan of de OCR-software de nummerplaat goed heeft afgelezen van de ANPR-beelden. Daartoe zal de Stad Antwerpen bepaalde voertuiggegevens opvragen die hen in staat moeten stellen om een grondige (visuele) controle te doen van de lijst met overtreders (zie LEZ-decreet, artikel 9). Als er 'verdachte' verschillen vastgesteld worden, zal nader onderzoek gevoerd worden om de reden hiervan te achterhalen. Door deze controle wordt de foutenmarge op de vaststelling van de overtreding verkleind. Tevens worden voertuiggegevens gebruikt om het verslag van vaststelling in het kader van beboeting te kunnen stofferen.
Gegeven 3	Toegankelijkheidsgegevens voor een specifieke nummerplaat op een datum X in het verleden (gegevens via de LEZ-databank – datastromen 1 en 3))
Bewijs van proportionaliteit	Voor een specifieke nummerplaat (in combinatie met de landcode) wordt via de VDI door de Stad Antwerpen bij het departement LNE opgevraagd of het voertuig dat op dat ogenblik bij deze nummerplaat hoorde, op die specifieke datum was toegelaten in een LEZ. Dit gegeven is noodzakelijk om overtredingen te kunnen vaststellen en in kader van de verdere beboetings-, beroeps- en bezwaarprocedures. Doordat enkel gedetecteerde nummerplaten worden gecontroleerd wordt met een minimaal aantal gegevens het doeleinde om toezicht uit te oefenen op de naleving van de toegangsvoorwaarden bereikt.

	De landcode is vereist omdat 2 Europese landen dezelfde nummerplaatcode kunnen hebben.
Gegeven 4	De gegevens van de kentekenhouder (rijksregisternummer en KBO-nummer) die op een bepaalde dag bij een specifieke nummerplaat hoort (gegevens uit de Kruispuntbank Voertuigen – datastroom 4)
Bewijs van proportionaliteit	Het rijksregisternummer of KBO-nummer is nodig om de titularis van het voertuig te kunnen identificeren bij aanvragen voor specifieke vormen van <u>vrijstellingen of tijdelijke toelatingen</u> tegen betaling. Zo is bijvoorbeeld de vrijstelling voor personen met een handicap gekoppeld aan de titularis en niet uitsluitend aan het voertuig. Daarnaast is dit gegeven ook nodig bij de behandeling van de lokale toelatingsaanvragen omdat de Stad onder andere een sociaal tarief moet hanteren voor inwoners van de lage-emissiezone die recht hebben op een verhoogde tegemoetkoming (LEZ-besluit, artikel 3, 3°). Deze gegevens worden rechtstreeks bij de Kruispuntbank Voertuigen opgevraagd (datastroom 4). In geval van een <u>overtreding</u> van de LEZ-reglementering is de titularis van de nummerplaat de vermoedelijke overtreder (zie LEZ-decreet, artikel 8 §1). Aan de hand van het rijksregisternummer of het KBO-nummer van de titularis van de nummerplaat, kan de titularis geïdentificeerd worden. Na ontvangst van deze gegevens van DIV zullen de naam- en adresgegevens van de titularis van de nummerplaat worden opgevraagd bij de authentieke databron, namelijk respectievelijk het rijksregister en de kruispuntbank voor ondernemingen. Zo wordt de foutenmarge bij het versturen van de kennisgeving van de vaststelling, de beboeting en de eventuele invordering van de geldboete zo klein mogelijk gehouden omdat het meest recente adres van de titularis dan opgevraagd kan worden. Dit gegeven is ook vereist voor de eenmalige communicatieacties in aanloop naar de invoering van de lage-emissiezone (datastroom 4).
Gegeven 5	Lijst met nummerplaten van voertuigen ingeschreven op postcodes binnen de LEZ
Bewijs van proportionaliteit	Alle nummerplaten die zijn ingeschreven op postcodes die binnen de LEZ gelegen zijn worden eenmalig doorgegeven om na te gaan

	of ze aan de gewestelijke toegangscriteria voldoen. De titularissen van voertuigen die voorkomen op de lijst van niet-toegelaten voertuigen zullen eenmalig aangeschreven worden met het verzoek zich tijdig in regel te stellen.
--	---

43. Gelet op de doeleinden die de aanvragers nastreven en op bovenstaande motivatie, besluit het Comité dat de opgevraagde gegevens bij de FOD Mobiliteit en Vervoer, conform artikel 4, § 1, 3° van de WVP zijn.

44. Het Comité vestigt er bovendien de aandacht op dat de ingewonnen gegevens beschouwd worden als zijnde gerechtelijke gegevens, zoals bedoeld in de WVP, als zij worden verzameld of verwerkt om gebruikt te worden om bij het gerecht een zaak in te leiden of wanneer zij kunnen leiden tot administratieve sancties.

45. Het is dan ook aangewezen dat de aanvragers de bijzondere voorwaarden eerbiedigen die betrekking hebben op dit type van verwerkingen. Deze voorwaarden staan vermeld in artikel 25 van het koninklijk besluit van 13 februari 2001 houdende uitvoering van de WVP. Krachtens dit artikel moet de verantwoordelijke duidelijk de categorieën personen aanduiden die toegang hebben tot de gegevens en hun functie moet daarbij nauwkeurig worden omschreven. De lijst van de categorieën personen moet ter beschikking worden gehouden van de Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer. De verantwoordelijke moet er bovendien over waken dat die aangeduide personen gebonden zijn aan een wettelijke, statutaire of contractuele verplichting aangaande de vertrouwelijkheid van de gegevens.

3.2. Bewaringstermijn van de gegevens

46. Aangaande de bewaringstermijn van de gegevens herinnert het Comité er aan dat de gegevens niet langer bewaard mogen worden dan nodig voor het realiseren van het doeleinde waarvoor ze werden ingezameld (artikel 4, § 1, 5°, WVP).

47. In de aanvraag wordt in dit verband het volgende gesteld:

- a. DIV-subset bij VDI: *“De gegevens worden in de DIV-subset bij de VDI bewaard tot 6 maanden nadat in de Kruispuntbank Voertuigen de nummerplaat is geschrapt of nadat de kenmerken van het voertuig dat bij de nummerplaat hoort gewijzigd zijn. De marge van 6 maanden is voorzien om, in geval van beroepsprocedures na te*

kunnen gaan of het voertuig dat bij de (geschrapte) nummerplaat hoorde op dat moment aan de toegangsvoorwaarden voldeed of niet⁶.”

b. Gevraagde persoonsgegevens die zullen worden verwerkt door het departement LNE:

Er worden enkel gegevens bewaard voor de effectenmonitoring en dit enkel gedurende de duur van het onderzoek.

c. Gevraagde persoonsgegevens die zullen worden verwerkt door de Stad

- i. Betreffende gegevens 1 en 2: *“De gegevens van niet-ingelogde personen voor communicatie naar de burgers worden niet bewaard door de Stad omdat daartoe geen reden is.*

De gegevens van ingelogde personen voor registratie worden door de Stad tot 30 maanden na registratie van de gegevens of, indien van toepassing, tot 30 maanden na de vervaldatum van de vrijstelling of lokale toelating bewaard. De reden hiervoor is dat de aanvrager dan de mogelijkheid heeft om het historisch overzicht van zijn aanvragen te raadplegen. Bovendien kan hij dan in het LEZ-loket van de Stad aan de hand van een bestaande aanvraag een nieuwe aanvraag indienen zonder alle gegevens opnieuw te moeten invullen. Sommige aanvragen zullen op minder regelmatige basis opnieuw aangevraagd worden waardoor de gegevens minstens 30 maanden beschikbaar moeten zijn.

De historiek van de aanvragen zal ook worden gebruikt bij de beoordeling van een betwisting omtrent een overtreding. Zo kan men aan de hand van de gegevens nog aantonen waarom deze voertuigen in het verleden niet op de lijst met overtredders stonden en nu wel.

Dit zorgt dus voor een administratieve vereenvoudiging, zowel bij het behandelen van betwistingen, als bij het verlengen of reactiveren van een bestaande registratie.

In het kader van de beboeting wordt het dossier van de overtreding met de opgevraagde voertuiggegevens door de Stad bewaard met een maximum bewaartermijn van 5 jaar vanaf de datum waarop de administratieve geldboete wordt opgelegd, naar analogie met de bewaartermijn voor GAS-boetes (bewaartermijn geïnspireerd door artikel 44 van de GAS-wet).

⁶ “Ter verduidelijking: tot 5 maanden na ontvangst van het verslag van vaststelling kan de overtreder een beroep instellen bij de politierechtbank. De termijn tussen de overtreding en het versturen van het verslag van vaststelling is wettelijk niet bepaald maar vermoedelijk zal dit nooit meer dan 30 dagen bedragen.”

- ii. Betreffende gegeven 3: *“Dit gegeven wordt door de Stad bewaard tot 6 maanden na de datum waarop de bevraging betrekking heeft, onder voorbehoud van een bezwaar- of beroepsprocedure die deze termijn zou overschrijden. In dat geval geldt de bewaartermijn tot de bezwaar- of beroepsprocedure definitief is afgerond, en de boete/retributie dus niet meer vatbaar zou zijn voor betwisting.*

De termijn van 6 maanden is voorzien omdat beroepsprocedures normaalgezien maximaal 6 maanden zullen duren. Tot 5 maanden na ontvangst van het verslag van vaststelling kan de overtreder een beroep instellen bij de politierechtbank. De termijn tussen het versturen van het verslag van vaststelling en de overtreding is wettelijk niet bepaald maar vermoedelijk zal dit nooit meer dan 30 dagen bedragen. Als de beroepsprocedure de termijn van 6 maanden zou overschrijden is het uiteraard noodzakelijk om de bewaartermijn te verlengen tot na definitieve afronding van de procedure.”

- iii. Betreffende gegeven 4: *“In het kader van de beoordeling van aanvragen voor vrijstelling of tijdelijke toelating tegen betaling worden deze gegevens bewaard tot 30 maanden na de vervaldatum van de toelating. De gegevens moeten een tijd bewaard worden omdat de aanvrager dan de mogelijkheid heeft om het historisch overzicht van zijn aanvragen te raadplegen. Bovendien kan hij dan in het LEZ-loket aan de hand van een bestaande aanvraag een nieuwe aanvraag indienen zonder alle gegevens opnieuw te moeten invullen. Sommige aanvragen zullen op minder regelmatige basis opnieuw aangevraagd worden waardoor de gegevens minstens 30 maanden beschikbaar moeten zijn.*

De historiek van de aanvragen zal worden gebruikt bij de beoordeling van een betwisting omtrent een overtreding. Zo kan men aan de hand van de gegevens nog aantonen waarom deze voertuigen in het verleden niet op de lijst van overtredders stonden en nu wel.

Dit zorgt dus voor een administratieve vereenvoudiging, zowel bij het behandelen van betwistingen, als bij het verlengen of reactiveren van een bestaande registratie.

Deze gegevens zullen in de backoffice van het softwaresysteem te raadplegen zijn en niet door de aanvrager zelf. De gegevens worden gebruikt om zo geautomatiseerd mogelijk te controleren of de aanvrager recht heeft op een vrijstelling of lokale toelating.

In geval van overtreding wordt het dossier van de overtreding met de titularisgegevens door de Stad Antwerpen bewaard met een maximum bewaartermijn van 5 jaar vanaf de datum waarop de administratieve geldboete wordt opgelegd, naar analogie met de bewaartermijn voor GAS-boetes (bewaartermijn geïnspireerd door artikel 44 van de GAS-wet).

De gegevens die worden opgevraagd in functie van de eenmalige communicatieacties worden maximum 2 maanden bewaard. Deze tijd wordt als noodzakelijk geacht om op basis van de verkregen gegevens de communicatieacties te kunnen voorbereiden en uitvoeren.

- iv. Betreffende gegeven 5: “De lijst met ingeschreven nummerplaten wordt 2 maanden bewaard. Binnen deze termijn wordt nagegaan welke voertuigen op deze lijst niet aan de gewestelijke toegangscriteria voldoen en worden de aan te schrijven eigenaars bepaald en de mailing verricht.”*

48. Het Comité is van oordeel dat deze voorgestelde bewaartermijnen gepast zijn.

3.3. Frequentie van de toegang en duur van machtiging

49. Betreffende de frequentie van de mededeling van de gegevens, wordt in de aanvraag het volgende vermeld: *“Een subset van 12 gegevens uit de Kruispuntbank Voertuigen wordt initieel doorgegeven aan de VDI zodat zij een DIV-subset kunnen bijhouden waaruit de relevante gegevens daarna aan het departement LNE zullen worden bezorgd. Dagelijks wijzigen er bepaalde gegevens in de DIV-databank: nummerplaten worden geschrapt, worden toegekend aan een ander voertuig ... Deze dagelijkse wijzigingen worden ook aan de VDI bezorgd om de DIV-subset actueel te kunnen houden (synchronisatie). Ad hoc wordt, bij vermoeden van inconsistentie, de volledige subset uit de actuele Kruispuntbank Voertuigen nog eens doorgestuurd om te kunnen controleren of de DIV-subset bij de VDI nog steeds overeenstemt met de overeenkomstige subset die in de actuele versie van de Kruispuntbank Voertuigen vervat zit. Deze ad hoc kwaliteitscontrole gebeurt dus enkel bij een vermoeden van inconsistentie ten gevolge van toevallige fouten in het ontvangen en verwerken van mutaties om de nauwkeurigheid van de DIV-subset te kunnen garanderen.*

De overige datastromen kunnen op elk moment van de dag gebeuren, zolang de LEZ van kracht is in de Stad Antwerpen. De verwerking van de registratie, het behandelen van de aanvraag voor een lokale toelating en de toegankelijkheidscontrole voor (een lijst van) nummerplaten kan immers elk willekeurig moment plaatsvinden.

De communicatie-acties zijn eenmalig en worden enkel herhaald in de periode voor het wijzigen van de toegangsvoorwaarden.

De effectmonitoring gebeurt ad-hoc, in functie van parlementaire vragen of onderzoek naar de effectiviteit van een LEZ.”

50. Het Comité is van oordeel dat een dergelijke frequentie gepast is in het licht van artikel 4, § 1, 3°, WVP.

51. De toegang wordt ook voor onbepaalde duur gevraagd. In de aanvraag wordt hierbij gespecificeerd dat de machtiging wordt gevraagd *“zolang de maatregel in minstens één Stad ingevoerd blijft. Zolang de maatregel namelijk in voege is, zijn de gegevens vereist om toezicht te kunnen uitoefenen op de LEZ. Voor de Stad wordt de machtiging gevraagd zolang de LEZ van kracht blijft.”*

52. Het Comité constateert dat, met het oog op de realisatie van de opgegeven doeleinden, een machtiging voor onbepaalde duur gepast is (artikel 4, § 1, 3° WVP).

3.4. Bestemmingen en/of derden waaraan gegevens worden meegedeeld

53. In de aanvraag wordt aangegeven dat de gegevens enkel intern zullen gebruikt worden:

a. “Datastroom 1

- *Dienst: Lucht – departement LNE*
- *Functie: beleidsmedewerker*
- *Reden: om opzoeken te kunnen verrichten in de LEZ-databank voor het formuleren van antwoorden op (parlementaire) vragen en voor effectmonitoring.*

b. Datastroom 3

- *Dienst: Stad – Gemeentelijk Autonoom Parkeerbedrijf Antwerpen*
- *Functie: LEZ-toezichthouder*
- *Reden: om het voldoen van voertuigen aan gewestelijke en lokale toegangsvoorwaarden te kunnen beoordelen en hierover met de aanvrager te kunnen communiceren (artikel 9, LEZ-decreet).*

c. Datastroom 4

- *Dienst: Stad Antwerpen - GAPA*
- *Functie: LEZ-toezichthouder*
- *Reden: om het voldoen van voertuigen aan gewestelijke en lokale toegangsvoorwaarden te kunnen beoordelen en hierover met de aanvrager te kunnen communiceren en om bij overtreding de titularis van de nummerplaat en de vermoedelijke overtreder te kunnen opsporen (artikel 9, LEZ-decreet) en*

om voorafgaand aan invoering de eigenaars van een niet-conform voertuig, die met dat voertuig de toekomstige LEZ betreden en/of die in de LEZ wonen, extra te kunnen informeren.

d. Datastroom 4

- *Dienst: Stad Antwerpen - GAPA*
- *Functie: Beboetingsambtenaar*
- *Reden: om bij overtreding de overtreder te kunnen beboeten (artikel 9, LEZ-decreet)."*

54. Het Comité ziet in het licht van artikel 4, § 1, 3° WVP geen bezwaren tegen het feit dat bovengenoemde personen toegang hebben tot onderhavige persoonsgegevens, op voorwaarde dat zij enkel van deze toegang gebruik maken binnen de perken van de taken en bevoegdheden die hen door de regelgeving werden verleend.

4. TRANSPARANTIEBEGINSEL

55. Het Comité herinnert eraan dat een eerlijke verwerking van gegevens een verwerking is die gebeurt op een transparante wijze. Eén van de hoekstenen van een transparante verwerking, betreft de informatieplicht in de zin van artikel 9, § 2, WVP.

56. In voorliggend geval zullen de geplande gegevensverwerkingen evenwel verricht worden met het oog op de toepassing van bepalingen voorgeschreven door of krachtens een wet, een decreet of een ordonnantie. Op grond van artikel 9, § 2, 2^{de} lid, b), WVP is in een dergelijke situatie een vrijstelling van de informatieplicht van kracht.

57. Deze vrijstelling neemt echter niet weg dat het Comité er zich kan van vergewissen of er passende waarborgen bestaan voor de bescherming van de fundamentele rechten van de betrokkenen. Bovendien wordt de transparantie ook niet uitsluitend gewaarborgd door de informatieplicht (cf. artikelen 4, § 1, 1° en 9 tot 15^{bis} WVP). Het Comité onderzoekt dan ook of de betrokkene bij het nemen van een beslissing en bij de kennisgeving van iedere wijziging van deze beslissing onder andere wordt geïnformeerd over de gebruikte gegevens, hun herkomst en de logica die aan de basis ligt van de beslissing.

58. In de aanvraag wordt in dit verband aangegeven dat de machtiging van het Comité zal gepubliceerd worden op de websites van de FOD Mobiliteit en Vervoer, van het Departement LNE en van de Stad. Daarnaast verwijst de Stad ook naar een algemene informatieclausule inzake de verwerking van persoonsgegevens die op haar website staat en die ook zal opgenomen worden in het verslag van vaststelling. Het Comité neemt hier akte van en het beveelt aan om bij laatstgenoemde informatieclausule ook een specifieke verwijzing op te nemen naar de gegevensstromen die het voorwerp uitmaken van onderhavige machtiging.

5. BEVEILIGING

5.1. Op het niveau van de Stad en van het Departement LNE

59. Uit de stukken die door het Departement LNE en door de Stad Antwerpen zijn medegedeeld, blijkt dat zij over een veiligheidsconsulent en een veiligheidsbeleid beschikken. Het Comité heeft er akte van genomen.

5.2. Op het niveau van de DIV

60. Uit eerder meegedeelde stukken blijkt dat de DIV over een veiligheidsconsulent en een veiligheidsbeleid beschikt. Het Comité heeft er akte van genomen.

OM DEZE REDENEN,

het Comité

- machtigt de Stad Antwerpen en het Departement LNE om, via de VDI, onder de voorwaarden als bepaald in onderhavige beraadslaging en voor zo lang deze worden nageleefd, de gevraagde DIV- gegevens elektronisch te ontvangen;
- verzoekt de Stad Antwerpen en het Departement LNE om het Comité te verwittigen, mochten zij kennis nemen van het feit dat een rechtstreekse bevraging bij de Kruispuntbank Voertuigen op een bepaald ogenblik wel technisch mogelijk zou worden (zie randnummer 11). Het Comité zal dit aspect ook zelf opvolgen en het behoudt zich het recht voor om onderhavige beslissing te herzien mochten er zich op dit vlak wijzigingen voordoen;

- nodigt het departement LNE uit om de manier waarop de gegevensstromen binnen het LEZ-project georganiseerd zijn, binnen 2 jaar te evalueren. Het Comité wenst ook op de hoogte gehouden te worden van deze evaluatie.
- beslist dat zij het recht behoudt om desgevallend in de toekomst en op geregelde tijdstippen na te gaan of de technische en organisatorische beveiligingsmaatregelen daadwerkelijk en duurzaam werden ingevoerd overeenkomstig de stand van de techniek en van die aard zijn dat zij de bestaande risico's afdoende kunnen dekken. In dit verband beveelt het Comité de aanvragers iedere relevante wijziging in de beveiliging van de toegelaten verwerkingen ter kennis te brengen van het Comité.

De Wnd. Administrateur,

De Voorzitter,

(get.) An Machtens

(get.) Stefan Verschuere