



Autorité de protection des données
Gegevensbeschermingsautoriteit

Avis n° 69/2026 du 10 avril 2026

Objet : Avis concernant un avant-projet d'ordonnance et un avant-projet de décret portant assentiment à l'accord de coopération entre la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale modifiant l'accord de coopération du 31 janvier 2014 entre la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale relatif à l'introduction du système de prélèvement kilométrique sur le territoire des trois Régions et à la construction d'un Partenariat interrégional de droit public Viapass sous forme d'une institution commune telle que visée à l'article 92bis, § 1er, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles (CO-A-2025-224 et CO-A-2025-225).

Mots-clés : Principe de prévisibilité – base de licéité – principe de minimisation des données – ticket de route – équipement embarqué – Données relatives aux trajets – caméras ANPR.

Version originale

Vu la loi du 3 décembre 2017 portant création de l'Autorité de protection des données, en particulier ses articles 23 et 26 (ci-après « LCA ») ;

Vu le 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 (ci-après « RGPD ») ;

Vu la loi du 30 juillet 2018 relative à la protection des personnes physiques à l'égard des traitements de données à caractère personnel (ci-après « LTD ») ;

Vu la demande d'avis de Monsieur Dirk De Smedt, Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé des Finances, du Budget, de la Fonction publique et de la Promotion du multilinguisme, reçue le 12 janvier 2026 ;

Vu la demande d'avis de Monsieur François Desquesnes, Ministre wallon du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, reçue le 26 janvier 2026 ;

Vu les informations complémentaires reçues le 2 mars 2026 ;

L'Autorité ne publie en français et en néerlandais que les avis concernant les projets ou propositions de textes de rang de loi émanant de l'Autorité fédérale, de la Région de Bruxelles-Capitale ou de la Commission Communautaire Commune. La « Version originale » est la version qui a été validée.

Le Service d'Autorisation et d'Avis de l'Autorité de protection des données (ci-après « l'Autorité ») émet, le 10 avril 2026, l'avis suivant :

I. OBJET ET CONTEXTE DE LA DEMANDE D'AVIS

1. En date des 12 et 26 janvier 2026, Messieurs Dirk De Smedt, Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé des Finances, du Budget, de la Fonction publique et de la Promotion du multilinguisme et François Desquesnes, Ministre wallon du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux (ci-après les « demandeurs »), ont sollicité l'avis de l'Autorité respectivement sur un avant-projet d'ordonnance et un avant-projet de décret *portant assentiment à l'accord de coopération du [date] entre la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale modifiant l'accord de coopération du 31 janvier 2014 entre la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale relatif à l'introduction du système de prélèvement kilométrique sur le territoire des trois Régions et à la construction d'un Partenariat interrégional de droit public Viapass sous forme d'une institution commune telle que visée à l'article 92bis, § 1er, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles.*
2. Les avant-projets d'ordonnance et de décret se limitant à porter assentiment à l'accord de coopération *du [date] entre la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale modifiant l'accord de coopération du 31 janvier 2014 entre la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale relatif à l'introduction du système de prélèvement kilométrique sur le territoire des trois Régions et à la construction d'un Partenariat interrégional de droit public Viapass sous forme d'une institution commune telle que visée à l'article 92bis, § 1er, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles*, le présent avis porte sur l'accord de coopération en projet précité (ci-après le « Projet ») auxquels les avant-projets d'ordonnance et de décret précités portent assentiment.
3. Comme son intitulé l'indique, le Projet entend **modifier** l'accord de coopération précité du 31 janvier 2014 (ci-après l'« accord de coopération de 2014 »), notamment, en **introduisant une nouvelle modalité de perception du prélèvement kilométrique**¹ pour les poids lourds². Actuellement, en vertu de l'accord de coopération, la distance parcourue par ceux-ci et le prélèvement kilométrique à payer

¹ L'article 3, §2 de l'accord de coopération de 2014 définit le prélèvement kilométrique comme « *l'impôt dû pour l'usage, par un véhicule, d'une route non concédée* » ou « *la redevance, qu'un concessionnaire perçoit en vertu d'un contrat de gestion ou d'un contrat de concession conclu avec la région, comme rémunération pour l'usage, par un véhicule, d'une route qui lui est concédée* ». Il ressort des informations complémentaires reçues qu'il s'agit d'un impôt pour les Régions flamande et de Bruxelles-Capitale et d'une redevance pour la Région wallonne.

² L'article 1, 18° de l'accord de coopération de 2014 définit le véhicule visé comme « *un véhicule à moteur ou un ensemble de véhicules articulés, prévu ou utilisé, soit partiellement, soit exclusivement, pour le transport par route de marchandises, et dont la masse maximale autorisée est de plus de 3,5 tonnes* ».

sont déterminés à l'aide d'un équipement embarqué³. Ce système devient, en vertu du Projet, le **système de prélèvement kilométrique primaire**⁴. A côté de ce système, le Projet instaure un **système de prélèvement kilométrique secondaire**⁵ par lequel, dans des cas bien définis⁶ et pour un itinéraire déterminé, un **ticket de route** pourra être acquis en ligne pour payer le prélèvement kilométrique dû. Il sera valable pour une période de 24h à compter de son acquisition. Il ressort de l'Exposé des motifs que ce système secondaire a pour but dans les cas visés, d'une part, de simplifier le respect des obligations en matière de prélèvement kilométrique en permettant de s'acquitter facilement du paiement du prélèvement kilométrique, et d'autre part, d'assurer, grâce à un système facilement accessible, la perception du prélèvement kilométrique afin d'éviter les infractions.

4. Concrètement, dans le cadre du système de prélèvement kilométrique primaire, le détenteur du véhicule⁷, doit conclure, préalablement à l'utilisation d'une route quelconque, un contrat avec un prestataire de services⁸ ou le Single Service Provider⁹ afin de pouvoir circuler et s'acquitter du prélèvement kilométrique dû. Dans le cadre de ce contrat, le prestataire de services ou le Single Service Provider fournissent au détenteur du véhicule un équipement embarqué qui mesure la distance parcourue et, sur cette base, facturent et perçoivent, au nom et pour le compte du percepteur de péages¹⁰, le prélèvement kilométrique dû. Ils transfèrent ensuite le montant payé au percepteur de péages. Dans le cadre du système de prélèvement kilométrique secondaire, le détenteur du véhicule doit, préalablement à l'utilisation d'une quelconque route, acquérir auprès du Single Service Provider un ticket de route dans les conditions prévues à l'article 5/1, 1° et 2° en projet de l'accord de coopération de 2014, pour un itinéraire déclaré

³ L'article 1^{er}, 9°, en projet de l'accord de coopération de 2014 définit l'équipement embarqué comme suit : « *l'ensemble complet de composants matériels et logiciels devant être utilisé dans le cadre du service de péage, qui est installé ou transporté à bord d'un véhicule afin de recueillir, stocker, traiter et recevoir ou transmettre des données à distance, en tant que dispositif séparé ou en tant qu'équipement intégré dans le véhicule* ».

⁴ Il s'agit, en vertu de l'article 1, 24° en projet de l'accord de coopération de 2014, du « *système de prélèvement kilométrique dans lequel le prélèvement kilométrique dû est déterminé au moyen d'un équipement embarqué* ».

⁵ En vertu de l'article 1, 25° en projet de l'accord de coopération, il s'agit du « *système de prélèvement kilométrique dans lequel le prélèvement kilométrique dû est déterminé au moyen d'un ticket de route* ».

⁶ A savoir, en cas de défaillance de l'équipement embarqué qui ne peut être réparée sans délai ou en cas d'utilisation occasionnelle (maximum 5 jours calendaires par année civile) du réseau routier assujéti au prélèvement kilométrique (voir le nouvel article 5/1 que l'article 6 du Projet entend insérer dans l'accord de coopération de 2014).

⁷ En vertu de l'article 4, §3 de l'accord de coopération, le détenteur du véhicule est la personne, soit :

« 1° au nom de laquelle le véhicule a été immatriculé auprès de l'autorité chargée de l'immatriculation des véhicules;
2° au nom de laquelle le véhicule a été immatriculé auprès de l'équivalent étranger de l'autorité chargée de l'immatriculation des véhicules;

3° qui dispose dans les faits du véhicule pour lequel aucune immatriculation n'a été enregistrée auprès de l'autorité chargée de l'immatriculation des véhicules ou de son équivalent étranger ».

⁸ En vertu de l'article 1^{er}, 8°, en projet de l'accord de coopération, il s'agit de « *toute entité juridique acceptée par un percepteur de péages sur son secteur à péage qui offre aux utilisateurs un service de facturation, de perception, et de transfert du prélèvement kilométrique au percepteur de péages* ».

⁹ En vertu de l'article 1^{er}, 12°, de l'accord de coopération, tel que modifié par le Projet, il s'agit du « *prestataire de services principal avec qui, en exécution du contrat relatif à la réalisation d'un marché conjoint tel que visé au point 16°, un contrat DBFMO est conclu et qui, sous sa responsabilité, met à disposition des régions chargées du contrôle du système de prélèvement kilométrique les dispositifs de contrôle fixes et mobiles* ».

¹⁰ En vertu de l'article 1^{er}, 17° de l'accord de coopération, il s'agit de « *la région dans le cas où le prélèvement kilométrique est perçu en tant qu'impôt sur les routes non concédées ou le concessionnaire dans le cas où le prélèvement kilométrique est perçu en tant que péage de concession sur les routes concédées* ». Il ressort des informations complémentaires reçues qu'en Wallonie, le concessionnaire est la Société wallonne de Financement complémentaire des Infrastructures (SOFICO), qui est donc une personne morale distincte de la région.

qui est valable pour une durée limitée. Le Single Service Provider perçoit, pour le compte du percepteur de péages, le prélèvement kilométrique dû et le verse ensuite au percepteur de péages.

5. Le Projet entend aussi adapter la terminologie utilisée dans l'accord de coopération à celle utilisée dans la directive (UE) 2019/520 du Parlement européen et du Conseil du 19 mars 2019 *concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier et facilitant l'échange transfrontière d'informations relatives au défaut de paiement des redevances routières dans l'Union* (ci-après la « directive SET ») et la directive 1999/62/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 1999 *relative à la taxation des véhicules pour l'utilisation d'infrastructures routières*, telle que modifiée par la Directive 2006/38/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 mai 2006 et par la Directive 2011/76/UE du Parlement européen et du Conseil du 27 septembre 2011 (ci-après « la directive 1999/62 »).
6. Le Projet entend également préciser les missions et compétences du partenariat interrégional Viapass (qui a été créé par l'article 18 de l'accord de coopération), en modifiant ou complétant **l'article 19, §3** de l'accord de coopération de 2014 qui détermine les tâches et compétences de Viapass.
7. Les systèmes de prélèvement kilométrique primaire et secondaire mis en place par l'accord de coopération et le Projet engendrent des traitements de données à caractère personnel concernant notamment le détenteur du véhicule - qui est redevable du prélèvement kilométrique¹¹ - dans les cas où il s'agit d'une personne physique, les personnes de contact ou les représentants du détenteur du véhicule dans les cas où celui-ci est une personne morale ainsi que des données relatives aux trajets des conducteurs de poids lourds. Les demandeurs profitent ainsi de l'insertion de la nouvelle modalité de perception du prélèvement kilométrique pour **inscrire explicitement** dans l'accord de coopération, dans un nouveau chapitre séparé (à savoir, le chapitre III/1, intitulé « *Protection des données* »), les **éléments essentiels** des traitements de données à caractère personnel qui sont réalisés par les différents acteurs intervenant dans le cadre des systèmes de prélèvement kilométrique (à savoir, Viapass, les prestataires de services, le Single Service Provider et les percepteurs de péage). Ce nouveau chapitre III/1 (que l'article 15 du Projet entend insérer dans l'accord de coopération) est composé de huit sections, comportant 44 dispositions. La section 1 comporte une description générale des finalités poursuivies par les traitements de données réalisés dans le cadre des systèmes de prélèvement kilométrique primaire et secondaire. Les sections 2 à 6 développent les finalités décrites à la section 1 et suivent la même structure, en décrivant à chaque fois un élément essentiel dans un article spécifique¹².

¹¹ Voir l'article 4, §1^{er} de l'accord de coopération de 2014.

¹² Sont ainsi listées les sous-finalités poursuivies (articles 36/2, 36/8, 36/14, 36/19, 36/25, 36/31), le responsable du traitement (articles 36/3, 36/9, 36/15, 36/20, 36/26, 36/32), les catégories de données qui sont traitées (articles 36/4, 36/10, 36/16, 36/21, 36/27, 36/33), le délai de conservation des données traitées et appartenant à ces catégories de données (articles 36/5, 36/11, 36/17, 36/22, 36/28, 36/34), les catégories de personnes concernées (articles 36/6, 36/12, 36/23, 36/29, 36/35) et les catégories de destinataires de ces données (articles 36/18, 36/24, 36/30, 36/36).

8. L'intention des demandeurs est ainsi d'encadrer dans un cadre légal spécifique les traitements de données à caractère personnel effectués par les acteurs précités au niveau :
- des procédures d'enregistrement, d'agrément (et de renouvellement d'agrément) et de contrôles des prestataires de services et du Single Service Provider (section 2 : art. 36/2 à 36/7 en projet) ;
 - de la prestation de services par les prestataires de services ou le Single Service Provider au détenteur du véhicule (section 3 : art. 36/8 à 36/18 en projet) ;
 - de la perception et du calcul du prélèvement kilométrique (section 4 : art. 36/19 à 36/30 en projet);
 - du contrôle du prélèvement kilométrique (section 5 : art. 36/31 à 36/36 en projet) ;
 - de la réalisation de statistiques (section 6 : art. 36/37 et 36/38 en projet).

II. EXAMEN DU PROJET

II.1. Remarques préalables : rappel des principes de légalité, de prévisibilité et de nécessité

9. Conformément à l'article 6.3 du RGPD, lu à la lumière du considérant 41¹³ du RGPD, le traitement de données à caractère personnel jugé nécessaire au respect d'une obligation légale¹⁴ à laquelle le responsable du traitement est soumis ou à l'exécution d'une mission d'intérêt public ou relevant de l'exercice de l'autorité publique dont est investi le responsable du traitement¹⁵ doit être régi par une réglementation qui soit claire et précise et dont l'application doit être prévisible pour les personnes concernées. En outre, le principe de légalité, consacré à l'article 22 de la Constitution, tel qu'interprété par la Cour Constitutionnelle et le Conseil d'Etat, implique que les éléments essentiels¹⁶ des traitements de données soient déterminés dans une norme de rang de loi et que les circonstances dans lesquelles les traitements de données à caractère personnel sont réalisés soient déterminées de manière suffisamment précise, dans le respect des principes de nécessité et de proportionnalité ¹⁷.

¹³ « 41. Lorsque le présent règlement fait référence à une base juridique ou à une mesure législative, cela ne signifie pas nécessairement que l'adoption d'un acte législatif par un parlement est exigée, sans préjudice des obligations prévues en vertu de l'ordre constitutionnel de l'État membre concerné. Cependant, cette base juridique ou cette mesure législative devrait être claire et précise et son application devrait être prévisible pour les justiciables, conformément à la jurisprudence de la Cour de justice de l'Union européenne (ci-après dénommée «Cour de justice») et de la Cour européenne des droits de l'homme ».

¹⁴ Art. 6.1.c) du RGPD.

¹⁵ Art. 6.1.e) du RGPD.

¹⁶ Il s'agit de la finalité poursuivie par le traitement de données visé, les catégories de données nécessaires à la réalisation de cette finalité, les catégories de personnes concernées à propos desquelles les données sont collectées, les catégories de destinataires des données si la réalisation de la finalité visée nécessite des communications de données et le délai maximal pendant lequel les données devront être conservées pour la réalisation de la finalité. L'Autorité ajoute également, dans certaines circonstances, l'identification du responsable du traitement.

¹⁷ Voir notamment les arrêts suivants de la Cour Constitutionnelle : arrêt n° 29/2018 du 15 mars 2018, point B.13.2 ; arrêt n° 86/2018 du 5 juillet 2018, point B.7.3.

10. Une telle détermination ne signifie toutefois pas nécessairement l'adoption de dispositions normatives qui énumèrent de manière explicite, sous forme de listes, les éléments essentiels des traitements de données en tant que tels. Cette détermination nécessite que les éléments essentiels d'un traitement de données soient identifiables de manière certaine dans le dispositif de la norme afin de permettre aux personnes concernées de comprendre quels sont les traitements de données qui sont effectués : ce qui implique que les dispositions normatives en cause doivent définir de manière suffisamment claire et précise quelle(s) (catégorie(s) de) données concernant quelle(s) personnes est/sont traitées afin de réaliser quelle(s) finalité(s) concrète(s), combien de temps ces données seront conservées et quels tiers éventuels pourront y avoir accès pour réaliser quelle(s) finalité(s). Cela signifie qu'il **est fondamental de relier les (catégories de) données traitées aux personnes à propos desquelles elles sont traitées ainsi qu'à la/aux finalité(s) qui est/sont poursuivie(s)**. Il est ainsi possible par exemple d'interpréter les projets d'articles 36/19, 1^o et 36/21, §1^{er}, 1^o comme permettant de traiter les « *données relatives aux équipements embarqués* » qui comprennent l'identité et les données de contact de la personne à laquelle l'équipement embarqué a été mis à disposition, les « *données relatives à l'état du contrat de prestation de services* » ou encore les « *données financières* » afin d'examiner les demandes d'exonération du prélèvement kilométrique primaire.
11. Lorsqu'un traitement de données est nécessaire à l'exécution d'une mission d'intérêt public dont est investi le responsable du traitement, la/les finalité(s) du traitement de données découle(nt) en principe de cette mission d'intérêt public. Par conséquent, si la mission d'intérêt public en cause est clairement énoncée dans la norme qui confère ladite mission au responsable du traitement, il n'est pas nécessairement requis de mentionner de manière explicite dans une disposition spécifique la finalité du traitement de données visé¹⁸. S'il est fait le choix de préciser la finalité du traitement de données dans une disposition spécifique, il convient de veiller à ce qu'elle soit formulée de manière à correspondre adéquatement à la mission d'intérêt public en cause¹⁹, à défaut de quoi les traitements de données concernés sont susceptibles de ne pas disposer d'une base de légalité suffisante.
12. Afin que l'adoption d'un chapitre spécifique relatif à la protection des données ait une réelle plus-value en termes de prévisibilité, il convient également de tenir compte du contexte dans lequel il s'inscrit. En l'occurrence, l'Autorité relève que l'actuel système de prélèvement kilométrique sur le territoire des trois Régions n'est pas régi de manière exhaustive par l'accord de coopération, dans la mesure où il découle de la transposition des deux directives européennes précitées, lesquelles ont été transposées dans les ordres juridiques respectifs des trois Régions²⁰. Dans ces conditions, il est recommandé aux demandeurs

¹⁸ Voir, à titre d'exemple, les commentaires ci-dessous en ce qui concerne les articles 36/1, 36/14, 1^o et 36/25, 1^o en projet.

¹⁹ Voir, à titre d'exemple, les observations ci-dessous en ce qui concerne les articles 36/2, 4^o, 36/19, 3^o et 36/25, 3^o en projet.

²⁰ La directive SET a été transposée dans l'ordre juridique de la région de Bruxelles-Capitale par l'ordonnance du 19 mai 2022 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier et de la Région wallonne par le décret du 16 juin 2022 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier. La directive 1999/62 a été transposée dans la région de Bruxelles-

de **s'assurer que les dispositions du Projet relatives à l'insertion d'un nouveau Chapitre III/1 dans l'accord de coopération de 2014 ne se chevauchent pas ou ne se contredisent pas avec les dispositions légales existantes.**

13. Plusieurs dispositions du Projet²¹ décrivent comme **sous-finalités** du traitement de données concerné, la « **création** » et la « **gestion** » de différentes listes (liste des tickets de route ; liste des détenteurs de véhicules ayant acquis un ticket de route ; liste des véhicules exonérés du prélèvement kilométrique ; liste des équipements embarqués actifs, défectueux et invalidés) par différents acteurs intervenant dans le cadre des systèmes de prélèvement kilométrique. Il convient tout d'abord de faire la distinction entre la finalité²² d'un traitement de données et le traitement de données²³. La création et la gestion de ces listes s'apparentent ainsi davantage à des opérations de traitement qui permettent de poursuivre une finalité, qu'à des (sous-)finalités. Ensuite, le terme « *gestion* » est vague. L'Autorité pense comprendre, à la lumière des informations complémentaires reçues et de l'économie du Projet, qu'il s'agit de tenir ces listes à jour. Il est important de veiller à ce que la formulation soit **suffisamment précise** et désigne les opérations de traitements de données qui sont concrètement visées. Enfin, il y a lieu de **s'assurer que les traitements de données engendrés par la « création », la « gestion » et l'utilisation de ces listes sont bien fondés** sur une mission d'intérêt public dont sont chargés les acteurs concernés afin de garantir la licéité des traitements de données. L'Autorité relève que tel est le cas pour l'établissement et la tenue à jour de la liste des équipements embarqués invalidés qui doit être établie par les prestataires de services et le Single Service Provider, en vertu de l'article 22 de l'ordonnance du 19 mai 2022 *concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier* (ci-après « l'ordonnance du 19 mai 2022 ») et l'article 21 du décret du 16 juin 2022 *concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier* (ci-après « le décret du 16 juin 2022 »)²⁴. En revanche, tel n'est pas le cas pour l'établissement et la « *gestion* » des autres listes précitées. Il convient dès lors d'**adapter** le Projet afin qu'y soit **réflétée la mission légale précise des acteurs compétents pour la réalisation de laquelle il est nécessaire de « créer », de « gérer » et d'utiliser ces listes**²⁵.

Capitale par l'ordonnance du 29 juillet 2015 *introduisant un prélèvement kilométrique en Région de Bruxelles-Capitale sur les poids lourds prévus ou utilisés pour le transport par route de marchandises, en remplacement de l'Eurovignette* et dans la Région wallonne par le décret du 16 juillet 2015 *instaurant un prélèvement kilométrique à charge des poids lourds pour l'utilisation des routes*.

²¹ Articles 36/8, 3° ; 36/14, 2° ; 36/19, 1° et 36/25, 1° en projet.

²² La finalité d'un traitement de données est la raison concrète et opérationnelle pour laquelle une opération ou un ensemble d'opérations de traitement de données est réalisé.

²³ L'article 4.2. du RGPD définit cette notion comme « *toute opération ou tout ensemble d'opérations effectuées ou non à l'aide de procédés automatisés et appliquées à des données ou des ensembles de données à caractère personnel, telles que la collecte, l'enregistrement, l'organisation, la structuration, la conservation, l'adaptation ou la modification, l'extraction, la consultation, l'utilisation, la communication par transmission, la diffusion ou toute autre forme de mise à disposition, le rapprochement ou l'interconnexion, la limitation, l'effacement ou la destruction* ».

²⁴ La directive SET a été transposée dans l'ordre juridique de la région de Bruxelles-Capitale par l'ordonnance du 19 mai 2022 *concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier* et dans l'ordre juridique de la Région wallonne par le décret du 16 juin 2022 *concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier*.

²⁵ Voir aussi les observations ci-dessous en ce qui concerne les articles 36/8, 3°, 36/14, 2° et 36/19, 1° en projet.

14. En outre, les dispositions du Projet qui entendent préciser les catégories de données traitées dans le cadre de la « *création* » et de la « *gestion* » des listes précitées²⁶ se limitent, de manière générale, à se référer auxdites listes, sans préciser les données qui seront reprises sur celles-ci. Une telle approche est insuffisante en termes de prévisibilité dans la mesure où elle ne permet pas aux personnes concernées d'entrevoir les traitements de données les concernant qui seront réalisés. Le Projet devrait dès lors être **complété** par l'ajout de **précisions quant aux données qui sont nécessaires, adéquates et pertinentes** au regard des finalités poursuivies par la « *création* » et la « *gestion* » de chaque liste précitée (en substance : comment chacune des catégories de données reprises sur ces listes seront-elles utilisées, par qui, comment et pourquoi), afin de se conformer au principe de minimisation des données consacré à l'article 5.1.c) du RGPD.
15. Les dispositions du Projet déterminant les catégories de données traitées²⁷ prévoient qu'elles « *peuvent* » être traitées. Une telle formulation ne peut pas être considérée comme assurant un degré adéquat de prévisibilité et de précision. Le principe de prévisibilité implique en effet que le législateur **détermine les catégories de données qui sont traitées** afin de réaliser les finalités poursuivies ou **les circonstances dans lesquelles certaines** catégories de données sont traitées lorsqu'elles ne sont pas toutes traitées de manière systématique.
16. En ce qui concerne la **détermination des personnes concernées**, l'Autorité souhaite déjà relever qu'il convient de veiller à ce qu'elle soit formulée de manière claire et précise afin d'éviter toute ambiguïté sur ce point. Certaines dispositions du Projet²⁸ se réfèrent au redevable et/ou au détenteur du véhicule. Or, dès lors que c'est le détenteur du véhicule, tel que défini à l'article 4, §3 de l'accord de coopération, qui est redevable du prélèvement kilométrique, il convient de **supprimer le terme « redevable »**. Et, d'autres dispositions du Projet²⁹ mentionnent « *les représentants ou les personnes de contact* » du détenteur du véhicule. Il ressort des informations complémentaires reçues que le détenteur du véhicule sera une personne morale dans la majeure partie des cas. Il convient dès lors d'adapter le Projet afin d'établir une **distinction selon que le détenteur du véhicule est une personne physique ou une personne morale** et de faire ressortir clairement les données qui concernent le détenteur du véhicule si celui-ci est une personne physique et les données qui concernent les représentants ou les personnes de contact du détenteur du véhicule si ce dernier est une personne morale. L'Autorité suppose qu'il s'agit dans ce dernier cas de données d'identification et des données de contact.

²⁶ Voir les projet d'articles 36/10, 2^o *in fine*; 36/16, 2^o; 36/21, 2^o; 36/27, §1, 2^o.

²⁷ Articles 36/4, 36/10, 36/16, 36/21, 36/27, 36/33 en projet.

²⁸ Articles 36/12, 36/23, 36/29, 36/35 en projet.

²⁹ Articles 36/12, 36/23, 36/29 en projet.

17. En ce qui concerne **la détermination des délais de conservation** des données à caractère personnel collectées par les différents acteurs intervenant dans le cadre des systèmes de prélèvement kilométrique³⁰, l'Autorité rappelle que, pour être admissible, un traitement de données à caractère personnel, tel que la conservation de données, doit être nécessaire et proportionné au regard des finalités qui sont poursuivies. L'Exposé des motifs ne comporte pas, de manière générale, d'explications quant au caractère nécessaire et proportionné des délais de conservation envisagés par le Projet. Il revient dès lors aux demandeurs de **s'assurer que les délais de conservation** maximaux prévus dans le Projet sont **limités à ce qui est strictement nécessaire** afin d'atteindre les finalités qui sont poursuivies et, le cas échéant, que la justification du caractère nécessaire figure dans l'Exposé des motifs.
18. L'Autorité examine ci-après le nouvel article 5/1, qui introduit le système de prélèvement kilométrique secondaire ainsi que le nouveau Chapitre III/1 de l'accord de coopération de 2014, sans préjudice des observations générales émises ci-dessus.

II.2. Introduction du système de prélèvement kilométrique secondaire (art. 5/1 en projet)

19. L'article 6 du Projet entend insérer un **nouvel article 5/1**³¹ dans l'accord de coopération de 2014 afin que les Régions instaurent le système de prélèvement kilométrique secondaire. Conformément à **l'article 5/1, 2°** en projet, le détenteur du véhicule doit acquérir un ticket de route dans deux situations, à savoir :

« a) si un défaut de l'équipement embarqué est signalé au prestataire de services ou au Single Service Provider, qui l'a mis à disposition, défaut qui ne peut pas être réparé sans délai ;

³⁰ Voir les projet d'articles 36/5, 36/11, 36/17, 36/22, 36/28.

³¹ Il est rédigé comme suit :

« Les régions instaurent par décret ou ordonnance un ticket de route dans les conditions suivantes :

1° dans les cas visés au 2°, avant d'emprunter une quelconque route, le détenteur du véhicule acquiert auprès du Single Service Provider un ticket de route pour un itinéraire déclaré à travers un ou plusieurs secteurs à péage où le prélèvement kilométrique est levé.

Le détenteur du véhicule est responsable de l'exactitude des données qu'il fournit concernant le véhicule pour lequel le ticket de route est acquis.

Le ticket de route est valable pour une durée de 24 heures à partir du moment où le détenteur du véhicule a acquis et payé le ticket de route.

Le ticket de route ne peut être acquis que pour un maximum de cinq jours calendaires par année civile pour des trajets dans un ou plusieurs secteurs à péage où le prélèvement kilométrique est levé.

2° le ticket de route est acquis dans les cas suivants :

a) si un défaut de l'équipement embarqué est signalé au prestataire de services ou au Single Service Provider, qui l'a mis à disposition, défaut qui ne peut pas être réparé sans délai ;

b) si le détenteur du véhicule utilise une quelconque route pour une période maximale de cinq jours calendaires par année civile et ne dispose pas d'équipement embarqué pour le véhicule concerné à cette fin ;

3° le détenteur du véhicule et le conducteur sont tenus de suivre l'itinéraire déclaré dans le ticket de route ;

4° le Single Service Provider est tenu de délivrer un ticket de route sans discrimination lorsque les conditions prévues par le décret ou l'ordonnance sont remplies ;

5° dans le cadre de ce ticket de route, le Single Service Provider perçoit, pour le percepteur de péages, le prélèvement kilométrique dû conformément à l'article 4, § 1er ;

6° le Single Service Provider verse au percepteur de péages le prélèvement kilométrique dû conformément à l'article 4, § 1er, alinéa 2 ;

7° le ticket de route est payé au moment de son acquisition ;

8° les percepteurs de péages ont le droit de percevoir une compensation pour les frais administratifs liés à leurs prestations de services relatives au ticket de route ».

b) si le détenteur du véhicule utilise une quelconque route pour une période maximale de cinq jours calendaires par année civile et ne dispose pas d'équipement embarqué pour le véhicule concerné à cette fin ».

20. Dans la mesure où, conformément à l'article 5/1, 2° a) en projet, l'obligation d'acquiescer un ticket de route est conditionnée à l'existence d'un « défaut » de l'équipement embarqué « *qui ne peut pas être réparé sans délai* » et que l'acquisition du ticket de route auprès du Single Service Provider va engendrer des traitements de données à caractère personnel, le Projet doit **préciser dans quelles conditions un équipement embarqué peut être considéré comme présentant un « défaut qui ne peut être réparé sans délai »**. Il s'agit d'une précision importante afin d'éviter que le respect de cette obligation par le détenteur du véhicule n'engendre pas des traitements de données disproportionnés le concernant au regard de l'objectif poursuivi par l'introduction de cette nouvelle modalité de prélèvement kilométrique.
21. L'Autorité relève que la **limite maximale** pour l'acquisition d'un ticket de route à **cinq jours calendaires par année civile** est mentionnée à l'article 5/1, 1° et à l'article 5/1, 2°, b) en projet. Par conséquent, il n'est pas clair si cette condition s'applique dans les deux situations précitées qui sont visées à l'article 5/1, 2° ou bien uniquement lors d'une utilisation occasionnelle du réseau routier assujetti au prélèvement kilométrique, qui est visée à l'article 5/1, 2°, b). De plus, si la limite maximale précitée de cinq jours est applicable dans la situation d'un défaut de l'équipement embarqué, l'Autorité ne comprend pas pour quelle raison est-ce que l'acquisition d'un ticket de route devrait être limitée à cinq jours dans cette hypothèse, à moins de vouloir aller à l'encontre de l'objectif de cette nouvelle modalité de perception du prélèvement kilométrique qui est d'assurer, grâce à un système facilement accessible, ladite perception et d'éviter les infractions. Il convient dès lors de **remédier** à ce manque de clarté.

II.3. Objectifs du traitement des données dans le cadre des systèmes de prélèvement kilométrique primaire et secondaire (art. 36/1 en projet)

22. **L'article 36/1 en projet**, figurant sous la section 1 « *Objectifs du traitement des données à caractère personnel dans le cadre du système de prélèvement kilométrique primaire et du système de prélèvement kilométrique secondaire* », énumère les **finalités générales** des traitements de données à caractère personnel engendrés par l'exécution de l'accord de coopération, comme suit :
- « 1° *l'enregistrement et l'agrément des prestataires de services, ainsi que le contrôle des prestataires de services et du Single Service Provider ;*
 2° *la prestation de services au détenteur du véhicule ;*
 3° *la perception et le calcul du prélèvement kilométrique ;*
 4° *le contrôle du prélèvement kilométrique ;*
 5° *à des fins statistiques, de politique en matière de circulation, de l'amélioration de la gestion du trafic, d'archivage dans l'intérêt public, de recherche scientifique et historique ».*

23. Il importe de ne pas confondre la finalité d'un traitement de données, qui est la raison concrète et opérationnelle pour laquelle ledit traitement est réalisé, avec l'objectif d'intérêt général qui sous-tend l'adoption de toute norme législative.
24. **Certaines finalités** mériteraient d'être **reformulées** de manière plus précise. La finalité relative à la « *la prestation de services au détenteur du véhicule* » est trop vague dans la mesure où elle ne permet pas de comprendre quels sont les services non liés à la perception du prélèvement kilométrique qui sont offerts et par qui. La finalité relative au « *contrôle du prélèvement kilométrique* » ne reflète pas vraiment l'objet du contrôle qui est, selon la compréhension de l'Autorité, de contrôler le respect des règles relatives au prélèvement kilométrique par le détenteur du véhicule.

II.4. Traitements de données réalisés dans le cadre de l'enregistrement, de l'agrément et du contrôle des prestataires de services et du Single Service Provider (art. 36/2 à 36/7 en projet)

25. L'**article 36/2 en projet** de l'accord de coopération de 2014 entend décrire les **sous-finalités** poursuivies par les traitements de données réalisés par Viapass³² dans le cadre de ses missions d'enregistrement et d'agrément (ou de réagrément) des prestataires de services ou du Single Service Provider ainsi que dans le cadre de ses missions de contrôle et de sanction à l'égard de ces derniers, comme suit :
- « 1° l'enregistrement des prestataires de services ;*
2° l'agrément et le réagrément des prestataires de services et du Single Service Provider ;
3° le calcul et la vérification du paiement des rémunérations des prestataires de services et du Single Service Provider ;
4° le suivi, le contrôle, l'adaptation et les sanctions des prestataires de services et du Single Service Provider en raison des obligations et engagements qui leur incombent ».
26. Dans la mesure où ces finalités découlent clairement des missions d'intérêt public incombant à Viapass, en vertu de l'article 19, §3, de l'accord de coopération de 2014, tel que modifié par le Projet³³, il n'est

³² Voir l'article 36/3 en projet de l'accord de coopération de 2014 qui désigne Viapass comme responsable du traitement.

³³ Il s'agit de :

- l'enregistrement des prestataires de services établis sur le territoire d'une des régions lorsqu'ils répondent aux conditions visées à l'article 4 de la Directive SET, en ce compris la possession de la déclaration CE ou du certificat CE de conformité des constituants d'interopérabilité décrits à l'Annexe III du Règlement d'exécution (UE) 2020/204 (art. 19, §3, 1° en projet) ;
- l'exécution de la procédure d'agrément ou de la procédure de renouvellement de l'agrément au bénéfice des prestataires de services enregistrés dans un état membre de l'Union européenne, lorsqu'ils remplissent les conditions prévues dans la déclaration du secteur à péage et dispose de la déclaration EC ou du certificat EC de conformité des constituants d'interopérabilité décrits à l'Annexe III du Règlement d'exécution (UE) 2020/204 (art. 19, §3, 1°/1) ;
- le suivi, l'adaptation et le contrôle des prestataires de services, autres que le Single Service Provider, pour lesquels Viapass est également le point de contact (art. 19, §3, 7° en projet) ;
- la direction, le suivi, l'adaptation, le contrôle et la sanction, en tant que pouvoir adjudicateur conjoint, du Single Service Provider (art. 19, §3, 4° de l'accord de coopération) ;
- le paiement des indemnités prévues dans le contrat DBFMO au Single Service Provider (art. 19, §3, 5° de l'accord de coopération) ;

pas nécessaire de les mentionner de manière explicite dans une disposition spécifique pour se conformer au principe de prévisibilité³⁴. Au contraire, une telle approche peut s'avérer contre-productive, en termes de prévisibilité, si la délimitation de celles-ci n'est pas formulée en adéquation avec les missions d'intérêt public dont est investi Viapass. Ainsi, la **finalité relative à l'enregistrement des prestataires de services** (art. 36/2, 1° en projet) vise de manière générale « *les prestataires de services* » alors que l'article 19, §3, 1° en projet vise les prestataires de services établis sur le territoire d'une des Régions lorsqu'ils répondent à certaines conditions. Il en est de même en ce qui concerne la **finalité décrite à l'article 36/2, 2° en projet** qui vise de manière générale les prestataires de services et le Single Service Provider alors que l'article 19, §3, 1°/1 en projet se réfère aux prestataires de services enregistrés dans un état membre de l'Union européenne qui remplissent certaines conditions. La finalité décrite à **l'article 36/2, 3° en projet**, se réfère au « *calcul et à la vérification du paiement des rémunérations* » alors que l'article 19, §3, 5° et 8° de l'accord de coopération concerne le « *paiement des indemnités* » au Single Service Provider et « *le calcul de l'indemnité* » aux prestataires de services. De plus, l'absence de concordance entre la mission d'intérêt public dont est investi Viapass et la finalité des traitements de données nécessaires à l'exécution de cette mission peut poser question au regard de la licéité de ces traitements de données, dans la mesure où les traitements de données réalisés par Viapass ne peuvent être licites que s'ils sont nécessaires à la réalisation de la mission d'intérêt public dont cette entité est investie. Cette question peut se poser en ce qui concerne la **finalité décrite à l'article 36/2, 4° en projet relative aux sanctions** imposables aux prestataires de services et au Single Service Provider dans la mesure où l'article 19, §3 de l'accord de coopération ne confère actuellement une compétence en matière de sanction qu'à l'égard du Single Service Provider (et non à l'égard des prestataires de services).

Si les demandeurs maintiennent le choix de mentionner explicitement dans le Projet les finalités précitées, il leur incombe de **s'assurer que celles-ci soient formulées de manière adéquate au regard des missions légales incombant à Viapass**. La finalité visée à l'article 36/2, 4° devrait, à des fins de lisibilité, être reformulée (par exemple) comme suit « le suivi, le contrôle, l'adaptation et l'éventuelle sanction de la bonne exécution par les prestataires de services et le Single Service Provider des obligations et engagements qui leur incombent ».

27. **L'article 36/4 en projet** définit les **catégories de données à caractère personnel** qui peuvent être traitées par Viapass afin de réaliser les finalités décrites à l'article 36/2 en projet, à savoir « *les données d'identification* » et les « *coordonnées de contact* ». **L'article 36/6** définit les **personnes concernées** comme étant « *les représentants ou les personnes de contact de Viapass, des percepteurs* »

- le calcul de l'indemnité due aux prestataires de services autres que le Single Service Provider (art. 19, §3, 8° de l'accord de coopération).

³⁴ Ainsi, les **finalités de suivi, contrôle et adaptation des prestataires de services et du Single Service Provider visées à l'article 36/2, 4° en projet** découlent clairement des compétences de suivi, d'adaptation et de contrôle des prestataires de services, autres que le Single Service Provider, incombant à Viapass en vertu de l'article 19, §3, 7° de l'accord de coopération de 2014 et des tâches identiques lui incombant concernant le Single Service Provider en vertu de l'article 19, §3, 4° de l'accord de coopération.

de péages, des régions, des prestataires de services ou du Single Service Provider, et de leurs sous-traitants ».

28. Il ressort des informations complémentaires transmises que les prestataires de services et le Single Service Provider sont toujours des personnes morales et que les données à caractère personnel qui sont traitées concernent les personnes physiques travaillant pour les (candidats-) prestataires de services ou le Single Service Provider et agissant en tant qu'interlocuteur de Viapass dans le cadre de l'enregistrement, de l'agrément, du suivi contractuel et du contrôle des prestataires de services et du Single Service Provider. Les personnes concernées sont donc les représentants ou les personnes de contact des prestataires de services ou du Single Service Provider auprès de Viapass. C'est en ces termes que les personnes concernées devraient être désignées dans le Projet afin d'assurer une meilleure lisibilité du Projet. Il y a encore lieu de **supprimer** la référence faite aux percepteurs de péages, aux régions et aux sous-traitants, dès lors que ces entités n'interviennent pas dans le cadre des procédures d'enregistrement, d'agrément, de suivi et des contrôles visés ici. En outre, il convient de s'assurer que les catégories de personnes concernées sont **mentionnées de manière exhaustive**. Il ressort en effet des informations complémentaires transmises que sont également concernés les candidats-prestataires de services. Cela devrait être précisé dans le Projet.
29. **L'article 36/5 en projet** fixe le **délaï maximal de conservation** des catégories de données à caractère personnel précitées à dix ans à compter de la fin du contrat entre le percepteur de péages et les prestataires de services concernés ou le Single Service Provider. Dès lors qu'il s'agit de données d'identification et de contact, l'Autorité s'interroge sur le **caractère nécessaire** d'un tel délai de conservation : pour quelle raison est-ce que ces données seraient nécessaires cinq ans après la fin du contrat ? De plus, l'Autorité rappelle le principe d'exactitude consacré à l'article 5.1.d) du RGPD qui requiert que toutes les mesures raisonnables doivent être prises pour que les données à caractère personnel qui sont inexactes, eu égard aux finalités pour lesquelles elles sont traitées, soient effacées ou rectifiées sans tarder. De telles données risquent donc de ne plus être exactes dix ans après la fin du contrat de prestations. Le commentaire de l'article ne comporte pas de justification quant au caractère nécessaire d'un tel délai de conservation. Il revient dès lors aux demandeurs de **s'assurer** que le délai maximal de conservation répond à ce critère et, le cas échéant, d'insérer la justification de la fixation d'un tel délai dans le commentaire de l'article.
30. **L'article 36/7 en projet** prévoit que Viapass peut communiquer les données à caractère personnel précitées aux percepteurs de péages et aux Régions (art. 36/7, 1°) ainsi qu'à ses conseillers (art. 36/7, 2°). Interrogé quant à la/aux finalité(s) poursuivies par les communications ainsi envisagées, les demandeurs ont répondu qu'« *en tant que partenariat interrégional de droit public, les régions et les percepteurs de péage, ensemble avec Viapass ont besoin des données visées à l'article 36/4 pour les finalités décrites à l'article 36/2 de l'accord de coopération* ».

31. L'Autorité a des difficultés à comprendre pour quelle raison il serait nécessaire de communiquer ces données d'identification et de contact aux percepteurs de péages et aux Régions afin de poursuivre les finalités décrites à l'article 36/2, puisque ces finalités découlent de l'exécution des missions d'intérêt public dont est investi Viapass, conformément à l'article 19, §3 de l'accord de coopération, tel que modifié par le Projet (et non les percepteurs de péages ou les Régions). De plus, si les Régions et les percepteurs de péages poursuivent ces finalités, au même titre que Viapass, cela implique que ces trois acteurs jouent chacun un rôle dans les traitements de données réalisés à ces fins et ont une responsabilité (exclusive ou conjointe) du traitement. Or, en l'état, l'article 36/3 en projet désigne exclusivement Viapass en tant que responsable du traitement des traitements de données en cause. Il revient dès lors aux auteurs du Projet de **clarifier l'article 36/7, 1°** à la lumière de ces observations.
32. En ce qui concerne les conseillers visés à **l'article 36/7, 2° en projet**, il ressort des informations complémentaires reçues qu'il s'agit des « *conseillers professionnels externes mandatés par Viapass (p.ex., avocats, auditeurs techniques ou financiers etc.) dans le cadre des finalités précitées à l'article 36/2 de l'accord de coopération* ». Afin d'assurer un niveau adéquat de prévisibilité, il convient de **compléter** l'article 36/7, 2° en y précisant la portée du terme « *conseillers* » ainsi que les finalités poursuivies par la communication envisagée des données.

II.5. Traitements de données réalisés dans le cadre de la prestation de services au détenteur du véhicule

II.5.1. Dans le cadre du système de prélèvement kilométrique primaire (art. 36/8 à 36/13 en projet)

33. **L'article 36/8 en projet** entend déterminer les **sous-finalités** poursuivies par les traitements de données réalisés par les prestataires de services ou le Single Service Provider³⁵ dans le cadre des services qu'ils offrent au détenteur du véhicule dans le cadre du système de prélèvement kilométrique primaire, à savoir :
- « 1° la conclusion et l'exécution d'un contrat de prestation de services avec le détenteur du véhicule ;
2° la fourniture de services de prélèvement au détenteur du véhicule, y compris le recouvrement du prélèvement kilométrique ;
3° la création et la gestion d'une liste des équipements embarqués actifs, des équipements embarqués défectueux et des équipements embarqués invalidés ».
34. Il ressort du commentaire de l'article précité que la **finalité** visée au **point 1°** (et l'objet du contrat) vise à permettre l'utilisation par le détenteur du véhicule de l'équipement embarqué et que la fourniture,

³⁵ Voir l'article 36/9 en projet qui désigne les prestataires de service ou le Single Service Provider comme responsables du traitement. Voir aussi les observations ci-dessous relatives à la désignation du responsable du traitement.

l'entretien et l'installation de l'équipement embarqué font partie de l'exécution de ce contrat. Dans ces conditions, il peut être considéré que cette finalité est suffisamment déterminée au sens de l'article 5.1.b) du RGPD. En revanche, l'expression « **fourniture de services de prélèvement** » visée au **point 2°** est formulée de manière relativement large de sorte qu'elle ne permet pas de savoir de quels types de services il s'agit. Il convient dès lors de **reformuler** cette finalité en veillant à utiliser des termes clairs et précis, qui décrivent de manière exhaustive tous les services qui sont visés.

35. La « **création** » et la « **gestion** » des listes visées au **point 3°** s'apparentent davantage à des opérations de traitements de données qu'à une (ou des) finalité(s), ainsi que cela a déjà été souligné ci-dessus au considérant 13. L'Autorité comprend, à la lumière du contexte dans lequel s'inscrit le Projet, que les prestataires de services et le Single Service Provider ont l'obligation de tenir une **liste des équipements embarqués invalidés** afin de limiter leur responsabilité quant à la perception du prélèvement kilométrique dus à partir de la notification résultant de l'utilisation des équipements embarqués invalidés³⁶. Il convient dès lors d'**adapter** le Projet afin qu'y soit reflété que les traitements de données visés sont l'établissement et la tenue à jour de ladite liste et de le **compléter** afin qu'y soit mentionnée la **finalité** poursuivie par ces traitements de données, à tout le moins en se référant aux dispositions pertinentes applicables.

36. La **liste des équipements embarqués actifs et défectueux visée au point 3°** suscite les observations suivantes au regard des principes de nécessité, de prévisibilité et de la licéité des traitements de données engendrés par la « **création** » et la « **gestion** » de telles listes :

En premier lieu, le commentaire de l'article ne contient pas de justification quant à la nécessité de créer et de gérer ces listes. L'Autorité pense comprendre à la lumière du dispositif du Projet et de son économie que la liste des équipements embarqués défectueux vise les équipements embarqués défectueux au sens de l'article 5/1, 2° en projet et qu'elle permettrait de contrôler le respect des règles relatives au système du prélèvement kilométrique secondaire en s'assurant que le détenteur du véhicule, qui a un équipement embarqué défectueux au sens du Projet, s'est bien acquitté de son obligation d'acquiescer un ticket de route. Il revient dès lors aux demandeurs de **s'assurer du caractère nécessaire de la « création » et de la « gestion »**³⁷ **de la liste des équipements embarqués actifs et défectueux** et d'insérer la justification dudit caractère dans le commentaire de l'article.

En deuxième lieu, l'Autorité relève qu'en vertu de l'article 12, §3, alinéa 1, 4° et 5° de l'ordonnance du 29 juillet 2015 et l'article 13, §1, alinéa 1, 4° et 5° du décret du 16 juillet 2015, un équipement embarqué est considéré comme invalidé respectivement lorsque l'utilisateur a négligé de signaler au prestataire de service et au Single Service Provider un « **défait** » de l'équipement embarqué et lorsqu'il ne suit pas les instructions de ces derniers pour remplacer ou réparer l'équipement embarqué « **défectueux** ». Il

³⁶ Voir l'article 12, §4 de l'ordonnance du 29 juillet 2015 et l'article 22 de l'ordonnance du 19 mai 2022 ainsi que l'article 13, §2 du décret du 16 juillet 2015 et l'article 21 du décret du 16 juin 2022.

³⁷ Voir aussi la remarque formulée ci-dessus au cons. 13 du présent avis.

revient dès lors aux demandeurs de s'assurer que la « *création* » et la « *gestion* » de la liste des équipements embarqués défectueux visée par le Projet ne se chevauche pas avec les dispositions légales existantes.

En troisième lieu, afin de garantir une base de licéité aux traitements de données résultant de la création et de la gestion d'une liste des équipements embarqués actifs et défectueux, il convient de **prévoir** dans le Projet que **les prestataires de services et le Single Service Provider sont chargés** d'établir et de « *gérer* » lesdites listes, en précisant la finalité poursuivie.

37. **L'article 36/10 en projet** détermine les **catégories de données** qui peuvent être traitées afin de poursuivre les finalités décrites à l'article 36/8 en projet, comme suit :

« 1° les données d'identification ;

2° les données relatives aux équipements embarqués, y compris les informations sur la personnalisation et l'identification des équipements embarqués, les données logistiques, les copies des documents de bord, et une liste des équipements embarqués actifs, défectueux ou invalidés ;

3° les paramètres de classification des véhicules, y compris les caractéristiques du véhicule telles que la classe d'émission, le poids du véhicule, la plaque d'immatriculation et le signe distinctif du pays délivrant la partie I du certificat d'immatriculation ;

4° les données de position des équipements embarqués ;

5° les données financières ;

6° les données relatives à l'état du contrat de prestations de services ;

7° la déclaration de péage ».

38. **L'article 36/12 en projet** prévoit que les **personnes concernées** sont « *le redevable, le détenteur du véhicule, ainsi que les représentants ou personnes de contact des personnes précitées, des prestataires de service ou du Single Service Provider, et de leurs sous-traitants.* »

39. Outre les observations déjà formulées ci-dessus au point 16 en ce qui concerne la détermination des personnes concernées, l'Autorité se limite à ajouter qu'il convient de préciser qu'il s'agit des représentants ou des personnes de contact du détenteur du véhicule auprès des prestataires de services ou du Single Service Provider et de leurs sous-traitants, en lieu et place de se référer aux représentants ou aux personnes de contact des prestataires de services ou du Single Service Provider et de leurs sous-traitants.

40. S'agissant des **données relatives aux équipements embarqués visées à l'article 36/10, 2°**, la référence à la liste des équipements embarqués actifs, défectueux ou invalidés figurant à la fin de cette disposition n'apporte pas, en tant que telle, de réelle plus-value en termes de prévisibilité, dès lors qu'il n'est pas précisé les catégories de données qui sont reprises sur ces listes. Il y a dès lors lieu de **compléter** le Projet en mentionnant les catégories de données reprises sur ces listes.

41. De plus, la **détermination de certaines catégories de données gagnerait à être formulée de manière plus précise et exhaustive :**
42. Ainsi, il ressort du commentaire de l'article que les « **données³⁸ sur la personnalisation et l'identification des équipements embarqués** » visées à l'**article 36/10, 2°**, comprennent « *le numéro d'identification de l'équipement embarqué, ainsi que le nom, l'adresse, l'adresse électronique et le numéro de téléphone de la personne à laquelle l'équipement embarqué a été mis à disposition* ». Afin de renforcer la prévisibilité du Projet, il y a lieu de **préciser** dans le dispositif même du Projet (et non dans le commentaire de l'article) ce que visent les données relatives à la personnalisation et à l'identification des équipements embarqués.
43. Il conviendrait de veiller à ce que l'énumération des « **paramètres de classification des véhicules, y compris les caractéristiques du véhicule** » visée à l'**article 36/16, 3°** en projet soit effectuée de manière exhaustive. L'utilisation de l'expression mot « *telles que* » implique que ce n'est pas le cas. De plus, l'Autorité s'interroge sur la nécessité de traiter le signe distinctif du pays délivrant la partie I du certificat d'immatriculation, dans la mesure où la plaque d'immatriculation, qui indique dans quel pays est immatriculé un véhicule, est déjà traitée. Ces observations sont valables pour l'article 36/16, 3° qui se réfère également aux paramètres précités.
44. Il ressort des informations complémentaires reçues que les « **données de position des équipements embarqués** » visées à l'**article 36/10, 4°** désignent les données de géolocalisation générées par l'équipement embarqué (p.ex. longitude, latitude, horodatage), qui sont utilisées afin de déterminer le trajet parcouru sur le réseau soumis au prélèvement kilométrique et de calculer le montant dû. L'Autorité rappelle le caractère très sensible des données relatives aux trajets ou des données de localisation, dès lors qu'elles donnent des informations très précises sur la localisation d'une personne à un moment précis dans un lieu précis. **Il importe de s'assurer que la technologie mise en place pour calculer le prélèvement kilométrique envisagé permette une mise en œuvre efficace du principe de minimisation des données, en conservant les données relatives aux trajets ou les données de localisation localement dans l'équipement embarqué et en limitant la communication des données nécessaires au strict minimum au regard des finalités poursuivies**³⁹. Dans ce contexte, eu égard au fait que le prélèvement kilométrique est dû par kilomètre ou partie de kilomètre parcouru par le véhicule, en vertu de l'article 4 de l'accord de coopération, il paraît **suffisant** de communiquer aux prestataires de services ou au Single Service Provider les **données relatives au nombre de kilomètres parcourus** afin de calculer le prélèvement kilométrique. Il revient dès lors aux demandeurs de s'assurer du caractère nécessaire de la collecte des données relatives aux trajets eu regard de

³⁸ Le Projet mentionne les « informations » mais il convient d'utiliser le terme « données ».

³⁹ Voir également en ce sens l'avis n° 231/2021 du 3 décembre 2021 concernant un avant-projet d'ordonnance concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier, cons. n° 22 ainsi que la référence reprise à la littérature scientifique existante en la matière.

la finalité poursuivie. En outre, l'expression « *données de position des équipements embarqués* » ne permet pas de comprendre qu'il s'agit de données de géolocalisation. Cette expression devrait être reformulée afin de se référer aux « *données relatives à la géolocalisation du véhicule dans lequel est placé l'équipement embarqué* » afin de renforcer la prévisibilité du Projet.

45. Selon les informations complémentaires transmises, les « **données financières** » visées à l'**article 36/10, 5°** en projet « *désignent les données relatives au paiement du prélèvement kilométrique, notamment les données de paiement fournies par le détenteur du véhicule lui-même (numéro de compte -IBAN et BIC-, numéro de carte bancaire ou de carte carburant, ainsi que les informations relatives à l'établissement financier auprès duquel le compte est tenu, ou l'entité émettrice de la carte)* », ainsi que des « *données nécessaires à la facturation et au contrôle, telles que les relevés ou aperçus de paiements et les montants des péages dus* ». Si l'intention est de se référer aux données relatives au moyen de paiement garanti visé à 5, 5° en projet de l'accord de coopération, c'est en ce sens que le Projet devrait s'y référer. Dans tous les cas, l'expression « *données financières* » est trop vague et il y a lieu de se référer aux données qui sont concrètement visées en utilisant une formulation plus précise et exhaustive. Ces observations sont valables aussi pour l'article 36/16, 4° en projet qui se réfère également aux « *données financières* ».
46. Selon les informations complémentaires transmises, les « **données relatives à l'état du contrat de prestation de services** », visées à l'**article 36/10, 6°**, « *désignent les informations relatives au statut contractuel entre le prestataire de services (ou le Single Service Provider) et le détenteur du véhicule (p.ex. contrat actif, suspendu, résilié, en cours de régularisation etc.)*. » Afin de renforcer la prévisibilité du Projet, il convient de définir dans le dispositif du Projet ce que cette expression couvre, ou à tout le moins de le préciser dans l'Exposé des motifs. De plus, il revient aux demandeurs de justifier dans le commentaire de l'article le caractère nécessaire et pertinent de la collecte de ces données au regard de la/des finalité(s) poursuivie(s), afin de se conformer au principe de minimisation des données consacré à l'article 5.1., b) du RGPD. Ces observations s'appliquent aussi à l'article 36/16, 5° qui se réfère également aux données précitées.
47. En ce qui concerne la « **déclaration de péage** » visée à l'**article 36/10, 7°** en projet, il ressort des informations complémentaires fournies et du commentaire de l'article qu'il s'agit de la déclaration transmise quotidiennement par les prestataires de services ou le Single Service Provider aux percepteurs de péage et à Viapass « *contenant les éléments nécessaires afin de leur permettre de vérifier l'exacte perception du prélèvement kilométrique pour un véhicule déterminé (trajets, kilomètres parcourus, montant calculé)* ». Dans le commentaire de l'article 36/19 qui décrit notamment la finalité relative à « *l'organisation, la coordination et le contrôle du versement du prélèvement kilométrique, y compris la facturation au redevable* », il est précisé que les déclarations de péage mentionnées à l'article 36/10 sont notamment traitées et qu'à cette fin « *les données relatives au véhicule, telles que le code pays, la classe d'émission EURO, le numéro d'immatriculation, le numéro de châssis/numéro d'identification du véhicule,*

la marque du véhicule, le code de catégorie de l'UE (véhicule, camion, etc.) et le poids total autorisé, sont notamment traitées. » Afin de renforcer la prévisibilité du Projet, il convient de **définir** ce qu'il convient d'entendre par « *déclaration de péage* » **dans le dispositif du Projet** et de **préciser** les données qui sont **reprises sur la déclaration de péage**, en veillant à ce que ne soient mentionnées que les données nécessaires et pertinentes au regard de la finalité visée. Ainsi, **l'Autorité s'interroge sur le caractère nécessaire de la collecte des données relatives aux trajets, dès lors que le prélèvement kilométrique est dû selon le nombre de kilomètres parcourus.** De même, il ne paraît *a priori* pas nécessaire ni pertinent de traiter la marque du véhicule ni le code de catégorie de l'UE. Ces observations sont également valables pour la « *déclaration de péage* » visée à l'article 36/21, §1^{er}, 3^o.

48. Ainsi que cela a déjà été souligné ci-dessus au considérant 10, il est important de **relier les catégories de données et les personnes à propos desquelles ces catégories de données sont traitées aux finalités qui sont poursuivies, dans le respect du principe de minimisation des données.** Ainsi, à titre d'exemple, l'Autorité suppose qu'afin de conclure et d'exécuter le contrat de prestation de services (finalité visée à l'art. 36/8, 1^o en projet), il est nécessaire et pertinent de traiter les données d'identification du détenteur du véhicule, les « *données relatives aux équipements embarqués* », les « *données financières* » dudit détenteur ainsi que les paramètres de classification des véhicules et que les autres données visées à l'article 36/10 ne sont pas nécessaires ni pertinentes (« *les données de positions des équipements embarqués* », « *les données relatives à l'état du contrat de prestation* » et la déclaration de péage).
49. **L'article 36/13 en projet** prévoit que les prestataires de services et le Single Service Provider transmettent, selon le cas, la liste des équipements embarqués actifs, défectueux et invalidés ainsi que les déclarations de péage aux Régions, aux percepteurs de péage et à Viapass. Cette disposition manque de prévisibilité pour les raisons suivantes :
50. D'une part, les **finalités** poursuivies par la communication de ces documents ne sont **pas déterminées** par le Projet. Selon les informations complémentaires reçues, la communication de la liste des équipements embarqués actifs, défectueux et invalidés vise à réaliser les finalités décrites aux articles 36/19 et 36/31 en projet de l'accord de coopération, à savoir principalement « *l'organisation, la coordination et le contrôle du versement du prélèvement kilométrique, y compris la facturation au redevable* » (dont sont chargés Viapass et les percepteurs de péages) ainsi que le contrôle du respect des règles relatives au prélèvement kilométrique (dont sont chargés Viapass et les Régions). Il y a dès lors lieu de **compléter** l'article 36/13 afin d'y prévoir les finalités poursuivies par la communication envisagée des données, en veillant à ce que seules soient mentionnées les finalités pour la réalisation desquelles les données visées sont nécessaires. Ainsi, l'Autorité se demande si la communication de la liste précitée des équipements embarqués est nécessaire afin de réaliser la finalité décrite à l'article 36/19, 1^o relative à l'exa-

men des demandes d'exonération du prélèvement kilométrique et à la « *gestion* » de la liste des véhicules exonérés. En ce qui concerne la communication des déclarations de péage, il ressort du commentaire de l'article que la finalité poursuivie est de permettre aux percepteurs de péage et à Viapass de vérifier l'exacte perception du prélèvement kilométrique. Il y a dès lors lieu d'indiquer dans le dispositif du Projet (et non dans le commentaire de l'article) la finalité poursuivie par cette communication de données.

51. D'autre part, l'expression « *selon le cas* » est formulée en des termes larges de sorte qu'il n'est pas possible de déterminer **quelles sont les circonstances justifiant la transmission** de la liste des équipements embarqués visés et celle des déclarations de péage. Il y a dès lors lieu d'**adapter** l'article 36/13 en projet afin de permettre aux personnes concernées de comprendre **les conditions dans lesquelles les documents précités seront transmis** par les prestataires de services et le Single Service Provider aux régions, précepteurs de péage et à Viapass.
52. **L'article 36/11 en projet** détermine les **délais de conservation** des données visées à l'article 36/10. Le paragraphe 3 prévoit que, par dérogation au paragraphe 1 et « *sauf demande contraire* », « *les données de position des équipements embarqués, visées à l'article 36/10, 4°, sont supprimées deux ans après la date du jour calendaire où les kilomètres ont été parcourus sur la route* ». L'Exposé des motifs ne contient pas de justification quant à la nécessité d'un tel délai de conservation afin de recouvrir le prélèvement kilométrique. L'Autorité estime qu'eu égard au caractère sensible de ces données, elles devraient être **détruites** immédiatement lorsqu'il est établi que le prélèvement kilométrique a été dûment payé et que le délai de contestation du montant dû est écoulé. De plus, l'expression « *sauf demande contraire* » est très vague dès lors qu'il n'est pas possible de comprendre de qui peut émaner une telle demande et pour quelles raisons elle peut valablement être formulée. Il convient dès lors de **revoir** l'article 36/11 à la lumière de ces observations.

II.5.2. Dans le cadre du système de prélèvement kilométrique secondaire

53. **L'article 36/14 en projet** de l'accord de coopération de 2014 entend déterminer les **sous-finalités** poursuivies par les traitements de données réalisés par le Single Service Provider⁴⁰ dans le cadre de la prestation de services au détenteur du véhicule, à savoir :
- « 1° *la fourniture et le paiement du ticket de route ;*
 2° *la création et la gestion d'une liste des tickets de route acquis et d'une liste des détenteurs des véhicules ayant acquis un ticket de route pour cinq jours calendaires au cours d'une même année civile pour des itinéraires dans un ou plusieurs secteurs à péage où le prélèvement kilométrique est levé* ».

⁴⁰ Voir l'article 36/15 en projet qui désigne le Single Service Provider en tant que responsable du traitement. Voir également les observations ci-dessous en ce qui concerne la désignation du responsable du traitement.

54. Tel que libellé, le **point 1°** de cette disposition **n'apporte pas de réelle plus-value** en termes de prévisibilité. En effet, d'une part, la fourniture du ticket de route est une finalité qui découle de manière claire et sans ambiguïté des missions légales incombant au Single Service Provider en vertu du projet d'article 5/1, 1°, 4° et 5° : il ressort en effet clairement de cette disposition que les traitements de données effectués dans ce cadre par le Single Service Provider visent la fourniture du ticket de route. Il n'est dès lors pas nécessaire de le mentionner en tant que tel de manière explicite à l'article 36/14 en projet. D'autre part, le paiement du ticket de route étant une opération réalisée par le détenteur du véhicule afin d'obtenir ce ticket, il ne peut être considéré comme une finalité d'un traitement de données réalisé par le Single Service Provider. L'article 36/14, 1° devrait dès lors être **supprimé**. En outre, il ressort du commentaire de l'article ainsi que de l'article 36/16, 5° en projet (qui prévoit le traitement de données relatives à l'état du contrat de prestation de services) qu'un contrat de prestation de services doit être conclu entre le Single Service Provider et le détenteur du véhicule afin de fournir le ticket de route. Or, la conclusion d'un tel contrat ne ressort pas du dispositif du Projet. Afin de permettre aux personnes concernées de comprendre la raison pour laquelle il est nécessaire de traiter les données relatives à l'état du contrat de prestation de services, il convient d'**adapter** l'article 5/1 en projet afin d'y prévoir que le détenteur du véhicule acquiert un ticket de route après avoir conclu un contrat de prestation de services avec le Single Service Provider.
55. En ce qui concerne les finalités décrites au **point 2°** de l'article 36/14 en projet, il ressort des informations complémentaires reçues que le Single Service Provider est chargé, d'un point de vue opérationnel et technique, de créer et de tenir à jour une liste des tickets de route acquis et une liste des détenteurs de véhicules ayant acquis un ticket de route ; que la première de ces listes est destinée aux opérations de contrôle et que la seconde liste permet de vérifier le respect des conditions d'octroi imposées par le nouvel article 5/1, 2°, b), de l'accord de coopération, qui fixe une limite maximale de cinq jours calendaires par année civile pour l'utilisation d'un ticket de route. Il y a dès lors lieu d'**adapter le Projet** afin qu'y soit **reflétée la compétence du Single Service Provider** relative à la « création » et à la tenue à jour des deux listes précitées ainsi que **les finalités poursuivies** par ces traitements de données.
56. **L'article 36/16 du Projet** liste les **catégories de données à caractère personnel** qui peuvent être traitées afin de réaliser les finalités décrites à l'article 36/14 en projet, comme suit :
- « 1° les données d'identification ;*
 - 2° la liste des tickets de route acquis et la liste des détenteurs de véhicules ayant acquis un ticket de route pour cinq jours calendaires au cours d'une même année civile pour des itinéraires dans un ou plusieurs secteurs à péage où le prélèvement kilométrique est levé ;*
 - 3° les paramètres de classification des véhicules, y compris les caractéristiques du véhicule telles que la classe d'émission, le poids du véhicule, la plaque d'immatriculation et le signe distinctif du pays délivrant la partie I du certificat d'immatriculation ;*
 - 4° les données financières ;*
 - 5° les données relatives à l'état du contrat de prestation de services ;*

6° les copies des documents de bord ;

7° les données figurant sur le ticket de route ».

57. Afin d'assurer un niveau adéquat de prévisibilité, il convient de **préciser la personne concernée** à propos de laquelle les données précitées sont traitées. L'Autorité suppose qu'il s'agit du détenteur du véhicule puisque conformément à l'article 5/1, 1° en projet, il revient à cette personne d'acquies un ticket de route.
58. La mention des **listes des tickets de route et des détenteurs de véhicules visées au point 2°** n'apporte pas de réelle plus-value en tant que telle, dans la mesure où il n'est pas spécifié quelles catégories de données sont reprises sur ces listes. Il ressort des informations complémentaires fournies que la liste des tickets de route acquis reprend, pour chaque ticket, « *le numéro de plaque d'immatriculation du véhicule, la référence du ticket, la date d'achat, la période de validité (période de 24 heures) et la catégorie du véhicule (nécessaire pour le calcul du tarif et le statut du paiement)* » et que la liste des détenteurs de véhicules ayant acquis un ticket de route reprend, pour chaque détenteur concerné, « *l'identité du détenteur du véhicule (nom et, le cas échéant, numéro d'entreprise), le numéro de plaque du véhicule concerné, le nombre de jours de ticket acquis au cours de l'année civile, et les dates correspondantes* ». Il convient dès lors de **compléter l'article 36/16 en projet** afin d'y mentionner les données reprises sur les deux listes précitées.
59. Une observation similaire est valable pour la mention « **des données figurant sur le ticket de route** » reprise au point 7° : elle n'apporte pas de réelle plus-value en tant que telle, en l'absence de précision quant aux données figurant sur le ticket de route. Il convient dès lors de **compléter** l'article 36/16 en projet à cet égard.
60. **L'article 36/18 en projet** de l'accord de coopération de 2014 prévoit la transmission par le Single Service Provider des listes des tickets de route acquis et des détenteurs de véhicules ayant acquis un ticket de route aux Régions, aux percepteurs de péages et à Viapass. En l'état, cette disposition manque de prévisibilité dès lors que la **finalité** poursuivie par la transmission de ces listes aux destinataires visés n'est **pas mentionnée**. Selon les informations complémentaires reçues, ces listes sont nécessaires, d'une part, aux percepteurs de péages et à Viapass afin de réaliser les finalités décrites à l'article 36/25, 2° , à savoir « *l'organisation, la coordination et le contrôle du versement kilométrique, y compris la facturation au redevable* » et, d'autre part, aux Régions et à Viapass pour atteindre les finalités visées à l'article 36/31 en projet relatives aux contrôles du prélèvement kilométrique. L'article 36/18 en projet doit dès lors être **complété** afin que les finalités poursuivies par la transmission des deux listes précitées y soient prévues.
61. **L'article 36/17 en projet** détermine le **délaï de conservation maximal** des données visées à l'article 36/16. Conformément au **paragraphe 2** de cette disposition, les données figurant sur la liste des

tickets de route acquis et la liste des détenteurs de véhicules ayant acquis un ticket de route « *ne sont pas conservées pour une durée qui excède cinq ans après la date d'achat du ticket de route* ». L'expression précitée (« *ne sont pas ...route* ») est **floue** dès lors qu'elle ne permet pas de savoir si les données peuvent être supprimées plus tôt (et si oui, dans quels cas ?). De plus, cette disposition **semble applicable indistinctement** selon qu'il a été constaté ou non l'absence d'infraction de la part du détenteur du véhicule aux règles régissant le prélèvement kilométrique secondaire. Or, l'Autorité estime que le constat du respect desdites règles et donc de l'absence d'infraction devrait entraîner la suppression immédiate des données figurant sur les listes en cause. Il revient dès lors aux demandeurs de **revoir** l'article 36/17, §2 en projet à la lumière de ces observations et de **justifier** de manière appropriée dans l'Exposé des motifs le caractère nécessaire du délai maximal de conservation visé de cinq ans.

II.6. Traitements de données réalisés afin de percevoir et de calculer le prélèvement kilométrique

II.6.1. Dans le cadre du système de prélèvement kilométrique primaire (art. 36/19 à 36/24 en projet)

62. **L'article 36/19 en projet** décrit les **sous-finalités** poursuivies par les traitements de données réalisés par Viapass et les percepteurs de péages⁴¹ afin de percevoir et de calculer le prélèvement kilométrique dans le cadre du système primaire, à savoir :

« 1° l'examen des demandes d'exonération du prélèvement kilométrique et la gestion de la liste des véhicules exonérés ;

2° l'organisation, la coordination et le contrôle du versement du prélèvement kilométrique, y compris la facturation au redevable ;

3° la gestion des plaintes et des questions ».

63. **L'article 36/21 en projet** entend lister, dans son **paragraphe 1^{er}**, les **catégories de données** traitées afin de réaliser les sous-finalités précitées, comme suit :

« 1° les données visées à l'article 36/10, à l'exception des données visées à l'article 36/10, 4° ;

2° la liste des véhicules exonérés ;

3° la déclaration de péage. »

Le **paragraphe 2** précise que pour les sous-finalités visées à l'article 36/19, 3°, le numéro de Registre national ainsi que le numéro d'entreprise tel que visé à l'article III.17 du Code de droit économique ou toute autre numéro étranger similaire sont également traités.

64. En ce qui concerne la **finalité de « gestion » de la liste des véhicules exonérés** (art. 36/19, 1°), ainsi que cela a été dit ci-dessus au considérant 13, la finalité poursuivie par ce type de traitement doit

⁴¹ Voir l'article 36/20 en projet qui désigne ces deux acteurs comme responsables conjoints des traitements de données en question.

être déterminée dans le Projet, pour autant que les acteurs compétents soient chargés de la « *gestion* » de la liste précitée -quod non. Il ressort des informations complémentaires transmises que la « *gestion* » de la liste des véhicules exonérés vise la tenue à jour de cette liste afin de permettre que, lorsqu'ils sont détectés par les portiques de contrôle ou les brigades de contrôle mobiles, l'absence d'un équipement embarqué et d'enregistrement du trajet ne soit pas, à tort, considéré comme une infraction aux dispositions encadrant le prélèvement kilométrique (= « *white list* »). Il convient dès lors d'**adapter le Projet** afin qu'y soit reflété que la tenue à jour de la liste des véhicules exonérés vise à permettre le contrôle du respect des règles relatives au prélèvement kilométrique, au moyen d'une consultation de cette liste, lors de contrôles par les portiques fixes ou les brigades mobiles.

65. La **finalité décrite à l'article 36/19, 2° en projet** mériterait d'être **formulée de manière à correspondre à ce qui est réellement visé** : il ressort en effet du commentaire de l'article que « *Dans le cadre de l'organisation, de la coordination et du contrôle du versement du prélèvement kilométrique, y compris la facturation au détenteur du véhicule, les "déclarations de péage" mentionnées à l'article 36/10 sont notamment traitées. La déclaration de péage permet de vérifier si les montants calculés correspondent aux montants payés par les prestataires de services et le Single Service Provider au percepteur de péages.* » A la lumière de ce commentaire, il semble qu'il s'agit plutôt de vérifier la perception exacte du prélèvement kilométrique. De plus, l'expression « *contrôle du versement du prélèvement kilométrique* » n'est pas claire et peut prêter à confusion, au regard des finalités de contrôle et de détection des véhicules en infraction visées à l'article 36/31 en projet. Enfin, l'utilisation du terme « facturation » peut aussi porter à confusion avec la définition du « prestataire de service » reprise à l'article 1^{er}, 8° en projet de l'accord de coopération, dès lors qu'il en ressort que c'est le prestataire de services qui offre un service de facturation (et non les percepteurs de péage conjointement avec Viapass).
66. En ce qui concerne **la finalité de gestion des plaintes et des questions visées au point 3°**, il convient de **veiller à ce que la formulation de celle-ci s'inscrive pleinement dans l'exécution des missions d'intérêt public confiées à Viapass et aux percepteurs de péage**, afin d'assurer une base de licéité suffisante aux traitements de données réalisés à ces fins. L'Autorité relève qu'en vertu du projet d'article 19, §3, 21°, de l'accord de coopération, tel que modifié par le Projet, Viapass est chargé de réceptionner, en tant que guichet unique, des demandes de remboursement du prélèvement kilométrique, d'émettre des avis sur ces demandes pour le compte des percepteurs, d'effectuer la transmission de ces demandes et avis aux percepteurs de péages et la distribution au demandeur des décisions des percepteurs de péages relatives aux demandes de remboursement. Si par la finalité de gestion des plaintes, l'intention des demandeurs est en réalité de viser les demandes de remboursement du prélèvement kilométrique, c'est en ces termes que la finalité devrait être rédigée. De plus, il ne semble pas ressortir de l'accord de coopération ni du Projet que les percepteurs de péage sont chargés

de répondre aux questions, cette compétence paraissant être confiée à Viapass, en vertu de l'article 19, §3, 11° de l'accord de coopération, tel que modifié par le Projet⁴².

67. Ainsi que cela a été souligné ci-dessous au point 10, il importe de **relier les catégories de données à la (aux) finalité(s) pour la réalisation de laquelle (desquelles) il est nécessaire de les traiter**. Ainsi, par exemple, afin d'examiner les demandes d'exonération du prélèvement kilométrique visé, il ne paraît pas nécessaire de traiter les « *données relatives aux équipements embarqués* » (visées à l'article 36/10, 2°, auquel renvoie l'article 36/21, §1, 1°), les « *données financières* » (visées à l'article 36/10, 5°, auquel renvoie l'article 36/21, §1, 1°), les « *données relatives à l'état du contrat de prestation* » (visées à l'article 36/10, 6°, auquel renvoie l'article 36/21, §1, 1°) ni la déclaration de péage (visée à l'article 36/10, 7°, auquel renvoie l'article 36/21, §1, 1°).
68. Il est renvoyé aux observations ci-dessous pour ce qui concerne la collecte du numéro du Registre national.
69. **L'article 36/22 en projet** entend fixer le délai maximal **de conservation** des catégories de données à caractère personnel visées à l'article 36/21 en projet. En vertu du **paragraphe 1** de l'article précité, ce délai est fixé en principe à dix ans à compter de la date de demande de paiement, sans autre précision. L'Autorité estime qu'un tel délai de conservation est *a priori* disproportionné dans l'hypothèse où le détenteur du véhicule s'est acquitté des montants dus. Le **paragraphe 2** du même article prévoit des dérogations pour les données traitées dans le cadre des demandes d'exonérations et de la tenue à jour de la liste des véhicules exonérés. Si la demande d'exonération est approuvée, le délai de conservation est fixé à une durée maximale de cinq ans après le retrait du véhicule de ladite liste des véhicules exonérés. L'Autorité ne saisit *a priori* pas la nécessité de ce délai de conservation de cinq ans. Le commentaire de l'article est muet à cet égard. Il revient aux demandeurs du Projet de **s'assurer du caractère nécessaire** et proportionné des délais de conservation visés et, de le **justifier** dans le commentaire de l'article.
70. **L'article 36/23 en projet** décrit les personnes concernées en ces termes : « *Les personnes concernées par le traitement des données à caractère personnel sont le redevable, le détenteur du véhicule et les représentants ou personnes de contact des personnes susmentionnées, de Viapass, des percepteurs de péages, des prestataires de services ou du Single Service Provider, et de leurs sous-traitants* ».
71. Outre les observations déjà émises ci-dessus au considérant 16 en ce qui concerne la détermination des personnes concernées, l'Autorité se limite à ajouter qu'il convient de **supprimer** la référence aux prestataires de services, au Single Service Provider et à leurs sous-traitants, dès lors que les représentants

⁴² Cet article confère à Viapass la compétence de garantir une communication commune active vis-à-vis des utilisateurs et des parties prenantes en tant que point d'information général qui tient également les registres des candidats prestataires de services et des prestataires de services agréés ou dont l'agrément a été renouvelé, ainsi que la liste des secteurs à péage.

ou les personnes de contact de ces acteurs ne sont pas les personnes concernées par les traitements de données en cause qui sont réalisés par Viapass et les percepteurs de péages.

72. **L'article 36/24** prévoit que la liste des véhicules exonérés est transmise par les percepteurs de péage et Viapass aux Régions, sans autre précision. Une telle disposition manque de prévisibilité sur deux aspects. D'une part, elle manque de clarté et peut porter à confusion, à la lumière de la définition du « *percepteur de péage* » reprise à l'article 1^{er}, 17^o de l'accord de coopération, selon laquelle le percepteur de péage est la Région dans le cas où le prélèvement kilométrique est perçu en tant qu'impôt sur les routes non concédées. En d'autres termes, cette disposition ne semble avoir de sens que pour la Région wallonne qui est la seule région dans laquelle le percepteur de péages est une personne morale distincte. D'autre part, la **finalité** poursuivie par la transmission de données envisagée n'est **pas mentionnée**. Il ressort des informations complémentaires reçues que la décision d'octroi d'une exonération revient toujours à une Région ; que la décision prise par une Région entraîne exonération de plein droit, sans demande préalable nécessaire du détenteur du véhicule, dans les autres Régions, même si celles-ci, sur la base de leur législation, n'auraient pu octroyer la dérogation et que c'est la raison pour laquelle les exonérations doivent être communiquées à Viapass⁴³, afin de tenir conjointement avec les Régions la liste des véhicules exonérés en vue de son utilisation par toutes les Régions. L'Autorité comprend, à la lumière de ces explications et de l'économie du Projet, que la transmission de la liste des véhicules exonérés est destinée aux Régions autres que celle qui a octroyé l'exonération afin de permettre les contrôles en vertu de l'accord de coopération et du Projet. Il convient dès lors de **compléter** l'article 36/24 afin d'y préciser en des termes suffisamment clairs la **finalité** poursuivie par la communication de la liste précitée ainsi que les **destinataires de cette communication**.

73. Par ailleurs, l'Autorité ne comprend *a priori* pas la nécessité de permettre aux percepteurs de péages et à Viapass de transmettre la liste des véhicules exonérés. En effet, dès lors que la décision d'octroi d'une exonération relève de la compétence des percepteurs de péage, il paraît *a priori* suffisant de permettre uniquement à ces derniers de communiquer la liste précitée aux autres régions. Il revient dès lors aux demandeurs du Projet de **s'assurer du caractère nécessaire** de la communication de la liste des véhicules exonérés par Viapass.

II.6.2. Dans le cadre du système de prélèvement kilométrique secondaire (art. 36/25 et 36/30 en projet)

74. Les observations émises ci-dessus en ce qui concerne les traitements de données réalisés dans le cadre de la perception et du calcul du prélèvement kilométrique dans le cadre du système primaire s'appliquent

⁴³ Voir l'article 9, §4 de l'accord de coopération.

mutatis mutandis aux dispositions similaires prévues dans le cadre du système de prélèvement kilométrique secondaire.

II.7. Traitements de données réalisés dans le cadre du contrôle du prélèvement kilométrique (articles 36/31 à 36/36 en projet)

75. **L'article 36/31 en projet** décrit les **sous-finalités** des traitements de données réalisés conjointement par Viapass et les Régions⁴⁴ dans le cadre du contrôle du prélèvement kilométrique, à savoir « *la détection, le contrôle et l'enregistrement des véhicules* » (article 36/31, 1^o) et « *l'établissement d'un rapport sur une infraction présumée et la validation d'une infraction confirmée* » (article 36/31, 2^o). L'article 36/31, 3^o décrit la sous-finalité des traitements de données réalisés par les Régions⁴⁵ dans ce contexte, à savoir « *l'établissement d'un procès-verbal et l'imposition et l'exécution d'une sanction en cas d'infraction constatée* ». Il ressort de **l'article 36/41** en projet que Viapass (pour ce qui concerne l'exécution de ses tâches et compétences prévues à l'article 19, §3) et les fonctionnaires mandatés par les Régions (pour ce qui concerne le contrôle du respect du prélèvement kilométrique) peuvent utiliser des caméras fixes et mobiles permettant la reconnaissance automatique des plaques d'immatriculation, à savoir des caméras ANPR (*Automated Number Plate Recognition*) afin d'atteindre les sous-finalités visées à l'article 36/31, 1^o et 2^o.
76. **L'article 36/33 en projet** s'attèle à mentionner en son alinéa 1^{er} les **catégories de données** traitées afin d'atteindre les finalités visées à l'article 36/31, 1^o et en son alinéa 2, les catégories de données traitées afin d'atteindre les finalités visées à l'article 36/31, 2^o. Il est rédigé comme suit :
- « *Pour les sous-finalités visées à l'article 36/31, 1^o, les catégories suivantes de données à caractère personnel peuvent être traitées :*
- 1^o données liées à une infraction présumée :*
- a) Une image de la plaque d'immatriculation à l'avant du véhicule et, le cas échéant, à l'arrière du véhicule ;*
 - b) une image du véhicule ;*
 - c) la date, l'heure et le lieu de capture d'image ;*
 - d) les caractéristiques du véhicule ;*
 - e) les données figurant sur le ticket de route.*
- 2^o données liées à la constatation d'une infraction :*
- a) le numéro de plaque d'immatriculation,*
 - b) les images du véhicule,*
 - c) l'horodatage,*
 - d) la localisation, complétée par les données visées à l'article 36/27, §2 ;*
- 3^o les logs et les métadonnées ;*

⁴⁴ Voir l'article 36/32 en projet qui désigne en son paragraphe 1^{er} Viapass et les Régions en tant que responsables conjoints du traitement des données afin de réaliser les finalités visées à l'article 36/31, 1^o et 2^o.

⁴⁵ Voir l'article 36/32, §2 qui désigne les Régions en tant que responsables du traitement des données en vue de la réalisation de la sous-finalité visée à l'article 36/31, 3^o.

4° les informations sur le détenteur du véhicule, obtenues ou non via le point de contact national visé à l'article 4/1 de la loi du 19 mai 2010 portant création de la Banque-carrefour des véhicules ;

5° le numéro de registre national, tel que visé à l'article 2 ? §3, de la loi du 8 août 1983 organisant le registre national des personnes physiques.

Pour les sous-finalités visées à l'article 36/31, 2°, les données personnelles visées à l'alinéa 1^{er} sont complétées par les données du titulaire⁴⁶ du véhicule, obtenues ou non via le point de contact national visé à l'article 4/1 de la loi du 19 mai 2010 portant création de la Banque-Carrefour des véhicules, et le numéro de registre national, tel que visé à l'article 2, §3, de la loi du 8 août 1983 organisant le registre national des personnes physiques. »

77. La **formulation de certaines des finalités visées à l'article 36/31 mérite d'être améliorée** du point de vue de leur prévisibilité et de leur lisibilité. Ainsi, la finalité visée à l'article 36/31, 1° opère une confusion entre la notion de traitement de données à caractère personnel et celle de finalité en ce qu'elle vise l'enregistrement des véhicules. Par conséquent, la **référence à cet enregistrement devrait être supprimée** de cette disposition. De plus, ainsi que cela ressort du commentaire de l'article, la finalité visée au 1° mérite d'être reformulée afin de viser le « contrôle du respect de la législation relative au prélèvement kilométrique par le détenteur du véhicule et la détection des véhicules en infraction ». De même, l'expression « *validation d'une infraction confirmée* » visée à l'article 36/31, 2° mérite d'être remplacée par « constatation de la commission d'une infraction ».

78. **L'article 36/33 en projet** comporte des **redondances** quant aux catégories de données traitées et est **rédigé de manière large**, ce qui ne contribue pas au principe de prévisibilité. En effet, en premier lieu, l'Autorité ne saisit *a priori* pas la pertinence de prévoir dans deux alinéas distincts les données traitées pour la réalisation des finalités visées à l'article 36/31, 1° et celles traitées pour atteindre les finalités visées à l'article 36/31, 2°, dans la mesure où les données mentionnées sont les mêmes. En deuxième lieu, les « *données liées à la constatation d'une infraction* » figurant à l'article 36/33, 2° sont désignées par le Projet comme des données qui sont traitées afin de réaliser les finalités visées à l'article 36/31, 1° qui ont trait aux contrôles et à la détection d'infractions (et non à la constatation d'une infraction). En troisième lieu, l'article 36/33, 2°, d) se réfère aux données visées à l'article 36/27, §2, qui vise le numéro de Registre national, lequel est mentionné à l'article 36/33, 5°. En quatrième lieu, les données relatives au détenteur du véhicule visées à l'article 36/33, 4° sont rédigées de manière très large, de sorte qu'il n'est pas possible de comprendre quelles sont les données concrètes qui seront traitées. Il en est de même pour les « *caractéristiques du véhicule* ». Quelles sont les données qui sont visées concrètement ? S'il s'agit des caractéristiques du véhicules visées aux articles 36/10, 3° en projet, cela devrait être précisé. Une observation similaire peut être faite en ce qui concerne l'expression les « *logs et métadonnées* » visées à l'article 36/33, 3°. Il ressort des informations complémentaires reçues qu'il s'agit de données techniques générées par les dispositifs de contrôle (portiques fixes et unités mobiles) lors

⁴⁶ Par souci de cohérence terminologie, il convient d'utiliser le terme « détenteur » en lieu et place de « titulaire ».

de la détection du véhicule, afin d'attester du bon fonctionnement technique du dispositif au moment de la détection, de garantir l'intégrité et la traçabilité des données collectées et de sécuriser juridiquement la procédure en cas de contestation. Dès lors qu'il s'agit de données techniques, il est suffisant en l'occurrence de préciser dans le commentaire de l'article ce que vise ces données.

79. En ce qui concerne le traitement des « *informations sur le détenteur du véhicule* » accessibles via la Banque-Carrefour des Véhicules (art. 36/33, alinéa 1, 4^o en projet), l'Autorité relève le caractère très large de cette expression puisqu'elle ne permet pas de savoir de quelles données concrètes il s'agit. Et elle renvoie aux observations formulées ci-dessous pour ce qui concerne l'accès à Banque-Carrefour des Véhicules.
80. En outre, dans la mesure où la poursuite des finalités visées à l'article 36/31, 1^o et de celles visées à l'article 36/31, 2^o semble nécessiter le traitement des mêmes catégories de données, il ne paraît pas nécessaire de faire une distinction entre celles-ci. En effet, **créer des distinctions entre des finalités**, de manière **non justifiée**, n'est **pas de nature à contribuer à la clarté** de l'encadrement normatif. Ces finalités pourraient donc être fusionnées, de même que les alinéas 1er et 2 de l'article 36/33 qui ont trait aux catégories de données traitées.
81. En ce qui concerne **l'utilisation de caméras ANPR**, il convient de souligner qu'elles relèvent, en principe du champ d'application de la loi du 21 mars 2007 *réglant l'installation et l'utilisation de caméras de surveillance*⁴⁷ (ci-après la « loi caméras »). Conformément à l'article 8/1 de ladite loi, l'utilisation de ce type de caméras « *n'est autorisée qu'en vue de la reconnaissance automatique des plaques d'immatriculation, à condition que le responsable du traitement traite ces registres ou ces fichiers dans le respect de la réglementation relative à la protection de la vie privée* ». Toutefois, en vertu de l'article 3, alinéa 2, 3^o, la loi caméras n'est pas applicable aux « *caméras de surveillance installées et utilisées par les services publics d'inspection et de contrôle, autorisés expressément par la loi, le décret ou l'ordonnance, qui règle leurs compétences, à utiliser des caméras ou à prendre des prises de vues par film ou vidéo, dans le cadre de leurs missions* ». La disposition précitée s'applique à l'utilisation de caméras ANPR prévue par le Projet. Les **données générées par l'utilisation de caméras ANPR** pouvant avoir un caractère très sensible dès lors qu'elles donnent des informations précises sur la localisation d'une personne à un moment donné et afin d'éviter les risques de détournement de finalités poursuivies par la collecte de ces données, il est recommandé de **prévoir explicitement dans le dispositif du Projet que ces données ne peuvent pas être utilisées à d'autres fins que celles prévues par le Projet**.

⁴⁷ Voir l'article 2, 4^o/3 de la loi précitée du 21 mars 2007 qui définit une « caméra de surveillance intelligente » comme étant une « *caméra de surveillance qui comprend également des composantes ainsi que des logiciels qui, couplés ou non à des registres ou à des fichiers, peuvent traiter de manière autonome ou non les images recueillies* ».

82. **L'article 36/34** fixe la durée de conservation des données visées à l'article 36/33, parmi lesquelles figurent les données collectées par le biais des caméras ANPR. Cet article prévoit que ces données sont conservées pendant 90 jours après la détection des véhicules, si aucune infraction n'est présumée ou constatée et 5 ans après la détection des véhicules, si le contrevenant n'a pas encore pu être identifié ou si le dossier d'amende n'a pas encore été clôturé par l'autorité régionale. Le commentaire de l'article est muet quant à la justification du caractère nécessaire de ces délais de conservation. L'Autorité considère qu'un délai de conservation de 3 mois est disproportionné dans le cadre de mesures de contrôle du prélèvement kilométrique si aucune infraction n'est présumée ni constatée ; elles devraient être supprimées immédiatement, en vertu du principe de minimisation des données. En ce qui concerne la durée de conservation de 5 ans, l'Autorité relève que conformément à l'article 44/11/3decies, § 2 de la loi du 5 août 1992 sur la fonction de police, les données à caractère personnel collectées par les services de police au moyen de caméras ANPR « *peuvent être conservées pour une durée n'excédant pas douze mois, à compter de leur enregistrement* ». Il revient dès lors aux demandeurs de **justifier de manière adéquate dans l'Exposé des motifs les délais de conservation envisagés ou de les réduire.**

83. Il ressort du commentaire de l'article 36/41 en projet que cette disposition n'empêche pas Viapass et les agents concernés des Régions de « *décider d'introduire des processus automatisés et des prises de décisions automatisées dans le cadre de leurs compétences et dans les limites de la loi, comme par exemple les exceptions contenues à l'article 22.2 du RGPD* ». L'Autorité rappelle que les exceptions à l'interdiction de faire l'objet d'une décision individuelle entièrement automatisée, telle que visée à l'article 22 du RGPD, sont énumérées de manière limitative et requièrent, dans tous les cas, l'adoption de **mesures appropriées** pour protéger les droits et libertés ainsi que les intérêts légitimes de la personne concernée. Il importe dès lors que la constatation d'une infraction au moyen de caméras ANPR fasse l'objet d'une réelle « intervention humaine », ce qui implique que cette constatation doit faire l'objet d'une motivation écrite et que la rédaction du procès-verbal constatant cette infraction repose sur une analyse circonstanciée selon les éléments objectifs constatés. Il s'agit là d'une **garantie appropriée** pour les droits et libertés des personnes concernées.

84. Afin d'assurer une certaine force probante à la constatation d'infractions par le biais de caméras ANPR et à des fins de transparence à l'égard des personnes concernées⁴⁸, il est important que l'Exposé des motifs contiennent des informations quant aux critères de qualité, aux modèles et au fonctionnement des algorithmes qui seront utilisés pour établir ces constatations. Ce qui n'est actuellement pas le cas. Dans la mesure où les caméras ANPR utiliseraient un système d'intelligence artificielle, l'Autorité rappelle les exigences formulées dans le Règlement (UE) 2024/1689 du Parlement européen et du Conseil du 13

⁴⁸ Le respect du principe de transparence est consacré par l'article 5.1.a) du RGPD, en vertu duquel des informations accessibles et compréhensibles concernant tous les aspects du traitement de données doivent être fournies aux personnes concernées par le responsable du traitement.

juin 2024 établissant des règles harmonisées concernant l'intelligence artificielle et modifiant les règlements (CE) n° 300/2008, (UE) n° 167/2013, (UE) n° 168/2013, (UE) 2018/858, (UE) 2018/1139 et (UE) 2019/2144 et les directives 2014/90/UE, (UE) 2016/797 et (UE) 2020/1828 (règlement sur l'intelligence artificielle).

II. 8. Traitement du numéro de Registre national et accès à certaines bases de données

85. Plusieurs dispositions du Projet⁴⁹ prévoient le traitement du numéro de Registre national pour la réalisation de différentes finalités.

86. L'Autorité rappelle que conformément à l'article 87 du RGPD, les Etats membres adoptant un numéro d'identification national doivent veiller à ce qu'il ne soit utilisé que sous réserve de garanties appropriées pour les droits et libertés de la personne concernée. L'article 8 de la loi du 8 août 1983 *organisant un registre national des personnes physiques* limite l'utilisation du numéro d'identification du Registre aux tâches d'intérêt général et dispense d'autorisation préalable par arrêté ministériel les organismes qui sont habilités à utiliser ce numéro à cet effet par ou en vertu d'une loi. Toute disposition légale qui prévoit une telle utilisation doit prévoir un minimum de garanties. Comme la Commission de protection de la vie privée (CPVP), prédécesseur en droit de l'Autorité, a déjà eu l'occasion de le mettre en évidence^[1], « *de telles garanties impliquent:*

- *que l'utilisation d'un numéro d'identification général soit limitée aux cas où il est strictement nécessaire étant donné que son utilisation implique des risques en termes d'interconnexion de fichiers,*
- *que les finalités de cette utilisation soient précisées clairement et explicitement afin que l'on puisse entrevoir les types de traitements visés^[2],*
- *que la durée de conservation de ce numéro et ses éventuelles communications à des tiers soient également encadrées,*
- *que des mesures techniques et organisationnelles encadrent adéquatement son utilisation sécurisée et*
- *que le non-respect des dispositions encadrant son utilisation soit sanctionné au moyen de sanctions effectives, proportionnées et dissuasives ».*

87. Les **articles 36/21, §2, 1° et 36/27, §2, 1° du Projet** prévoient le traitement du **numéro de Registre national** par Viapass et par les percepteurs de péages afin de « *gérer des plaintes et des*

⁴⁹ Articles 36/21, §2, 1° ; 36/27, §2, 1° ; 36/33, alinéa 1^{er}, 5° et alinéa 2.

^[1] Avis 19/2018 du 29 février 2018 sur l'avant-projet de loi portant des dispositions diverses « Intérieur ».

^[2] *Enoncer uniquement « l'identification » comme finalité d'utilisation du numéro d'identification du Registre national ne répond pas à ces critères. Les raisons pour lesquelles l'identification est réalisée et le cadre de l'utilisation de ce numéro doivent être précisés de manière telle que l'on puisse entrevoir les types de traitements qui seront réalisés à l'aide de ce numéro.*

questions » (finalités visées aux articles 36/19, 3^o et 36/25, 3^o en projet). Interrogé quant à la raison concrète pour la réalisation de laquelle l'utilisation de ce numéro est nécessaire, les demandeurs ont répondu que : « *Viapass ne demandera jamais le numéro de Registre national, mais doit avoir la possibilité de transférer aux percepteurs de péages le numéro de Registre national que la personne concernée lui transmet d'elle-même, en vue de leurs responsabilités et obligations détaillées ci-dessus. La finalité poursuivie est d'assurer une identification certaine et non équivoque du plaignant ou de la personne posant une question, afin d'éviter toute confusion en cas d'homonymie et d'assurer un traitement administratif correct du dossier. Dans le cadre d'un système impliquant un grand nombre de détenteurs, des homonymies sont fréquentes et peuvent entraîner des erreurs d'identification. Le traitement du numéro de Registre national reste limité, étant donné que seul un nombre limité seulement de plaintes ou de questions proviennent de personnes physiques, qui, de plus, ne communiquent leur numéro de Registre national qu'exceptionnellement.* » Les informations complémentaires transmises par le délégué du Ministre bruxellois indiquent aussi que la législation bruxelloise⁵⁰ impose aux autorités de la Région de Bruxelles-Capitale d'identifier les citoyens personnes physiques au moyen de leur numéro de registre national.

88. L'Autorité n'est **pas complètement convaincue** par la nécessité d'utiliser le numéro de Registre national afin d'identifier de manière certaine et non équivoque les personnes concernées, en vue de « *gérer des plaintes et des questions* ». En effet, eu égard à la réponse communiquée par les demandeurs, Viapass et les percepteurs de péages ne traitent visiblement cette donnée que lorsque c'est la personne concernée qui la leur communique d'initiative, ce qui est exceptionnel et n'est donc pas nécessaire. De plus, si la « *gestion de plaintes* » vise en réalité l'examen de demandes de remboursement de prélèvement kilométrique soumises par les détenteurs d'un véhicule, l'utilisation de leur numéro d'entreprise auprès de la Banque-Carrefour des Entreprises ou tout autre numéro étranger similaire, tel que visé aux articles 36/21, §2, 2^o et 36/27, §2, 2^o, en projet paraît suffisant à cette fin. L'Autorité relève encore qu'afin d'éviter toute confusion en cas d'homonymie et d'assurer un traitement administratif correct du dossier, Viapass et les percepteurs de péage disposent déjà des données d'identification du détenteur du véhicule ainsi que de la plaque d'immatriculation. Enfin, l'obligation imposée par la législation bruxelloise précitée n'est d'application que dans le cadre de procédure administrative, telle que définie à l'article 2, 9^o⁵¹ de celle-ci, disponible en ligne au bénéfice des usagers au sein d'un guichet électronique, tel que défini à 2, 13^o de ladite législation. Il revient dès lors aux auteurs du Projet de **s'assurer du caractère nécessaire d'un tel traitement de données afin de « *gérer des questions et des plaintes* »**, et si tel est le cas, de le **justifier** dans l'Exposé des motifs et **préciser dans le Projet la finalité concrète poursuivie** par l'utilisation de ce numéro.

⁵⁰ Voir l'article 15, §2 des décrets et ordonnance conjoints de la Commission communautaire française, la Région de Bruxelles-Capitale et la Commission communautaire commune du 25 janvier 2024 *relatifs à la transition numérique des autorités publiques*.

⁵¹ Il s'agit d'une « *action ou ensemble d'actions qui aboutit à une décision ou à un service de la part d'une autorité publique et qui doit être accompli par les usagers auprès des autorités publiques, mais qui ne peut concerner des données concernant la santé visées à l'article 26, 14^o, de la loi du 30 juillet 2018 relative à la protection des personnes physiques à l'égard des traitements de données à caractère personnel* »

89. L'article **36/33, alinéa 1^{er}, 5^o en projet** prévoit également le traitement du numéro de Registre national du détenteur du véhicule par Viapass et les Régions à des fins de « *détection, de contrôle et d'enregistrement des véhicules* », « *d'établissement d'un rapport sur une infraction présumée et la validation d'une infraction confirmée* » (art. 36/31, 1^o et 2^o en projet).
90. L'Autorité **doute fortement du caractère nécessaire** d'un tel traitement de données. Il ressort des informations complémentaires transmises que dans la grande majorité des cas, l'infraction concerne une personne morale, qui est identifiée via la Banque-Carrefour des Entreprises, de sorte qu'aucun numéro de Registre national n'est requis et que cette donnée est traitée uniquement lorsque le détenteur du véhicule est une personne physique (ce qui est rarement le cas). Ces explications ne sont pas de nature à convaincre l'Autorité dès lors que sont titulaires d'un numéro d'entreprise au sein de la Banque-Carrefour des Entreprises non seulement les personnes morales, mais également les personnes physiques. En effet, toute personne physique qui exerce une activité professionnelle à titre d'indépendant doit être enregistré à la Banque-Carrefour des Entreprises et se voit, à ce titre, attribuer un numéro d'entreprise⁵². Il revient dès lors aux demandeurs de **s'assurer du caractère nécessaire** de l'utilisation du numéro de Registre national au regard des finalités poursuivies, et le cas échéant, de le **justifier** dans l'Exposé des motifs et **préciser dans le Projet la finalité concrète poursuivie** par l'utilisation de ce numéro.
91. **L'article 36/42 du Projet** (qui figure sous la sous-section 3 « *Autorisations* », de la section 8 « *Dispositions générales pour la protection des données à caractère personnel dans le cadre du système de prélèvement kilométrique primaire et système de prélèvement kilométrique secondaire* ») prévoit que, dans le seul but de respecter les obligations imposées par ou vertu du présent accord de coopération, « *notamment* » à des fins de perception et de calcul du prélèvement kilométrique et de contrôle du prélèvement kilométrique, les Régions et Viapass sont autorisées à (1^o) utiliser le « *numéro d'identification dans le Registre national* »⁵³, (2^o) accéder aux données du Registre national afin de rechercher le numéro d'identification du redevable, d'en faire une copie, de stocker ce numéro dans leurs fichiers sous une forme numérique structurée, et de l'utiliser pour identifier le redevable, (3^o) utiliser le numéro d'entreprise, (4^o) accéder aux données de la Banque-Carrefour des Véhicules et les utiliser. Selon le commentaire de l'article, il s'agit d'autoriser les Régions et Viapass à utiliser « *certaines numéros uniques* », comme le numéro de Registre national et d'autoriser l'accès au Registre national.
92. Pour autant que l'utilisation du numéro de Registre national soit nécessaire afin de « *gérer les plaintes et les questions* » et de pouvoir effectuer les contrôles, ainsi que cela est prévu respectivement aux articles 36/21, §2, 1^o ; 36/27, §2, 1^o et 36/33, alinéa 1^{er}, 5^o et alinéa 2 – *quod non*, l'utilisation de cette

⁵² Voir les articles I.1, III. 16 et III.17 du Code de droit économique.

⁵³ Il est recommandé de se référer au « numéro de Registre national » par souci de cohérence terminologique avec ce que prévoient les articles 36/21, §2, 1^o, 36/27, §2, 1^o et 36/33, alinéa 1^{er}, 5^o du Projet.

donnée prévue à ces articles est suffisante, afin de se conformer à l'article 8 de la loi du 8 août 1983 *organisant un registre national des personnes physiques*⁵⁴. Il y a dès lors lieu de **supprimer l'article 36/42, 1°** en projet.

93. En vertu de l'article 5 de la loi précitée du 8 août 1983, **l'accès au Registre national** est accordé par le ministre de l'Intérieur notamment aux autorités publiques pour les informations qu'elles sont habilitées à connaître en vertu d'une loi, d'un décret ou d'une ordonnance. L'article 36/42, 2° du Projet, n'a dès lors pas de raison d'être dès lors qu'il n'est pas possible légalement d'habilitier des autorités publiques à accéder de manière générale au Registre national. De plus, ainsi que cela ressort clairement du libellé de cette disposition, dès lors que l'intention du Projet, est de prévoir l'accès au Registre national afin de disposer du numéro du Registre national du redevable à des fins d'identification certaine en vue de permettre à Viapass et aux Régions de réaliser les missions légales qui leur incombent par ou en vertu de l'accord de coopération, il est plus approprié de prévoir explicitement dans le Projet qu'ils sont habilités à utiliser ce numéro pour la réalisation desdites missions légales, en veillant à les mentionner de manière exhaustive – ce qui semble être l'intention des articles 36/21, §2, 1° ; 36/27, §2, 1° et 36/33, alinéa 1^{er}, 5° et alinéa 2 en projet. Il y a dès lors lieu de **supprimer l'article 36/42, 2° en projet**.
94. L'utilisation du **numéro d'entreprise** prévue à **l'article 36/42, 3° en projet** est redondante par rapport à ce que prévoient déjà les articles 36/21, §2, 1° et 36/27, §2, 1° en projet. De plus, l'utilisation de cette donnée étant libre, une disposition spécifique « autorisant » le traitement de cette donnée n'a pas de plus-value en termes de prévisibilité. Cette disposition devrait dès lors être **supprimée**.
95. En ce qui concerne **l'article 36/42, 4°**, l'Autorité comprend, à la lumière de l'article 36/33, 4° en projet, que cette disposition entend encadrer **l'accès à la Banque-Carrefour des Véhicules** afin de permettre aux Régions et à Viapass de contrôler le respect de la réglementation relative au prélèvement kilométrique. Toutefois, l'Autorité ne saisit pas *a priori* la raison pour laquelle cet accès serait nécessaire. En effet, ainsi que cela ressort des informations complémentaires reçues, Viapass et les Régions reçoivent, conformément à l'article 36/13 en projet, les déclarations de péage, lesquelles comportent les données nécessaires à la vérification de la perception exacte du prélèvement kilométrique et ils reçoivent, conformément à l'article 36/18 en projet, les listes des tickets de route et des détenteurs des véhicules ayant acquis un ticket de route à ces fins. L'Exposé des motifs est muet sur ce point. Il revient dès lors aux demandeurs de **s'assurer du caractère nécessaire** de l'accès à la Banque-Carrefour des Véhicules au regard des finalités poursuivies et le cas échéant de le **justifier** de manière adéquate dans l'Exposé des motifs.

⁵⁴ En vertu de l'article 8 de la loi précitée, l'utilisation du numéro de Registre national par une autorité publique est conditionnée à l'autorisation du ministre de l'Intérieur, à moins que cette utilisation soit explicitement prévue par ou en vertu d'une loi, un décret ou une ordonnance.

96. Pour autant que le caractère nécessaire de cet accès soit dûment justifié – *quod non*, l’Autorité précise que l’accès aux données autres que les spécifications techniques du véhicules visées à l’article 7, alinéa 2, 2° de la loi *portant création de la Banque-Carrefour des véhicules* est autorisé, conformément à l’article 18 de cette loi, notamment aux autorités publiques pour les informations qu’elles sont habilitées à connaître par ou en vertu d’une loi, un décret ou une ordonnance après autorisation préalable du comité sectoriel. Il n’est dès lors pas conforme aux dispositions précitées de prévoir, de manière générale, « *l’accès aux données* » de la Banque-Carrefour des Véhicules, ainsi que l’envisage l’article 36/42, 4° en projet. De plus, les missions pour la réalisation desquelles les Régions et Viapass nécessiteraient certaines données de la Banque-Carrefour des Véhicules sont rédigées de manière trop large eu égard à l’utilisation du terme « *notamment* ». Il revient dès lors aux demandeurs de **revoir** l’article 36/42, 4° à la lumière de ces observations.

II.9. Désignation du/des responsable(s) du traitement

97. Les **articles 36/9 et 36/15 du Projet** désignent les prestataires de services ou le Single Service Provider comme responsables du traitement des traitements de données visés tout en précisant, **en leur alinéa 1^{er}**, qu’un accord contraire explicite et écrit entre les acteurs précités et Viapass peut en disposer autrement. L’identification du/des responsable(s) du traitement étant un élément essentiel du traitement de données, c’est au législateur qu’il incombe de désigner le(s) responsable(s) du traitement dans une norme législative, tel que le Projet, en application du principe de légalité consacré à l’article 22 de la Constitution et non à une convention entre les acteurs concernés. En outre, il convient de rappeler que la désignation du/des responsable(s) du traitement dans le Projet, doit être **adéquate au regard des circonstances factuelles**⁵⁵. Juger du contraire non seulement contrarierait la lettre du texte du RGPD, mais pourrait également mettre en péril l’objectif qu’il poursuit d’assurer un niveau cohérent et élevé de protection des personnes physiques. Il ne peut dès lors être prévu dans le Projet qu’un accord entre les acteurs concernés peut déroger au rôle que ceux-ci jouent dans la pratique lorsqu’ils effectuent des traitements de données en vertu de l’accord de coopération de 2014, tel que modifié par le Projet. Il y a dès lors lieu de **supprimer**, à l’alinéa 1^{er} des articles 36/9 et 36/15, la **possibilité de déroger à la désignation des responsables du traitement** par le biais d’un accord.
98. Les articles 36/9 et 36/15 prévoient en leur **alinéa 2** que les responsables du traitement visés ne traitent pas les données à caractère personnel concernées pour des finalités autres que celles visées respectivement aux articles 36/8 et 36/14 sauf si un traitement ultérieur est justifié par la législation européenne

⁵⁵ En effet, tant le Comité européen à la protection des données que l’Autorité insistent sur la nécessité d’approcher le concept de responsable du traitement dans une perspective factuelle. Voir : Comité européen à la protection des données, Guidelines 07/2020 on the concepts of controller and processor in the GDPR, version 1.0, adopted on 02 september 2020, p 10 et s (https://edpb.europa.eu/our-work-tools/public-consultations-art-704/2020/guidelines-072020-concepts-controller-and-processor_en) et Autorité de protection des données, *Le point sur les notions de responsable de traitement/sous-traitant au regard du Règlement EU 2016/679 sur la protection des données à caractère personnel (RGPD) et quelques applications spécifiques aux professions libérales telles que les avocats*, p.1..(https://www.autoriteprotectiondonnees.be/sites/privacycommission/files/documents/Notions_RT_ST.pdf).

et nationale et que Viapass y consent expressément par écrit⁵⁶. Ce faisant, ces dispositions entendent notamment encadrer des traitements ultérieurs de données pour des finalités autres que les finalités initiales. Une telle disposition est redondante et lacunaire par rapport à l'article 6.4 du RGPD, dans la mesure où cet article requiert un certain niveau de qualité des normes encadrant un tel traitement ultérieur de données. Il exige en effet que le traitement de données repose sur une norme qui constitue une mesure nécessaire et proportionnée dans une société démocratique pour garantir un des objectifs visés à l'article 23.1 du RGPD. De plus, les principes de légalité et de prévisibilité, consacrés par les articles 8 CEDH et 22 de la Constitution, requièrent que les éléments essentiels d'un tel traitement ultérieur de données soient prévus par une norme législative. Or, les articles 36/9 et 36/15, alinéa 2, étant formulés en des termes larges, ils n'apportent pas de plus-value en termes de prévisibilité. Il convient dès lors de *supprimer* l'expression « *sauf si le prestataire de services [...] et par écrit* ».

99. Pour le reste⁵⁷, il revient aux auteurs du Projet de **vérifier pour chaque traitement de données** à caractère personnel **qui**, dans les faits, poursuit la finalité pour laquelle elles sont traitées et dispose de la maîtrise des moyens utilisés pour atteindre cette finalité.
100. L'Autorité relève que les Régions ne peuvent pas être désignées comme responsables du traitement des traitements de données encadrés par le Projet, ainsi que le prévoit les **articles 36/32, §2 et 36/37** en projet. En effet, le responsable du traitement est la personne (physique ou morale), l'autorité publique, le service ou un autre organisme à l'égard de laquelle les personnes concernées peuvent exercer les droits qui leur sont conférés par le RGPD. Il y a dès lors lieu d'**adapter** ces articles en se référant aux entités désignées par les Régions, en lieu et place de se référer aux Régions.

II.10. Traitements de données à des fins statistiques (art. 36/37 et 36/38 en projet)

101. **Les articles 36/37 et 36/28 en projet** entendent encadrer les traitements de données réalisés par Viapass, les Régions ou l'entité désignée par celles-ci, les prestataires de services et le Single Service Provider à des fins statistiques, de politique en matière de circulation, d'amélioration de la gestion du trafic, d'archivage dans l'intérêt public et de recherche scientifique et historique⁵⁸. L'article 36/38 en projet est libellé comme suit :

⁵⁶ L'article 39/9, alinéa 2 en projet est rédigé comme suit : « *Le prestataire de services ou le Single Service Provider ne traite pas les données à caractère personnel visées à l'article 36/10 pour d'autres finalités que les sous-finalités visées à l'article 36/8, sauf si le prestataire de services ou le Single Service Provider peut démontrer que le traitement ultérieur est justifié par la législation européenne et nationale en matière de protection des données et que Viapass y consent expressément et par écrit.* »

L'article 36/15, alinéa 2 en projet est libellé comme suit : « *Le Single Service Provider ne traite pas les données à caractère personnel visées à l'article 36/16 pour des finalités autres que les sous-finalités visées à l'article 36/14, sauf si le prestataire de services ou le Single Service Provider peut démontrer que le traitement ultérieur est justifié par la législation européenne et nationale en matière de protection des données et que Viapass y consent expressément et par écrit.* »

⁵⁷ Voir les articles 36/3, 36/9, 36/15, 36/20, 36/26, 36/32, 36/37 en projet qui désignent les responsables (conjoint) du traitement des traitements de données réalisés dans le cadre des systèmes de prélèvement kilométrique.

⁵⁸ L'article 36/37 désigne chaque acteur comme responsable distinct du traitement des données qu'il réalise.

« §1. Les prestataires de services et le Single Service Provider transmettent les données anonymisées et pseudonymisées à Viapass et aux Régions.

§2. Viapass peut transmettre les données anonymisées et pseudonymisées aux Régions ou aux entités désignées par le gouvernement.

§3. Les Régions ou l'entité désignée par celles-ci peuvent transmettre les données anonymisées et pseudonymisées aux entités désignées par un gouvernement. »

102. Il ressort du commentaire de l'article que l'intention est d'encadrer la réutilisation des « *données relatives au trafic* » aux fins précitées par chaque Région et par Viapass. Il est également précisé que les « *données relatives au trafic* » comprennent le code du pays, la classe d'émission EURO, le poids total maximal autorisé du véhicule, ainsi que la longitude, la latitude, l'heure, la direction et la vitesse du véhicule, que les données seront dans la mesure du possible au moins pseudonymisées et qu'en tout état de cause elles ne seront pas utilisées pour identifier les personnes concernées.

103. Tout d'abord, la lecture de l'article 36/38 est **peu compréhensible** dans la mesure où il n'est **pas aisé de comprendre la raison ni la nécessité de prévoir autant de communications de données** (des prestataires de services et du Single Service Provider vers Viapass et les Régions ; de Viapass vers les Régions ou les entités désignées par un gouvernement ; des Régions ou l'entité désignée vers d'autres entités désignées) au regard des finalités visées. De plus, bien que cette disposition précise que les données transmises sont des données anonymisées et pseudonymisées, elle **ne spécifie toutefois pas** de quelles données il s'agit, à savoir les « *données relatives au trafic* », ni de définir ce qui est visé concrètement par cette expression. Une telle approche ne contribue pas au respect du principe de prévisibilité.

104. Ensuite, il convient de tenir compte de la modification envisagée par le Projet de l'**article 19, §3, 20°** de l'accord de coopération qui adapte une des compétences de Viapass afin qu'il soit compétent pour garantir le transfert aux Régions des « *données de trafic* » reçues du Single Service Provider et des prestataires de service, dépouillées des informations liées à la vie privée, et ce à des fins de statistiques, de politique en matière de circulation, de l'amélioration de la gestion du trafic, d'archivage dans l'intérêt public et de recherche scientifique et historique. Dès lors, l'article 36/38 apparaît **redondant** par rapport au projet d'article 19, §3, 20° précité, en ce que cette dernière disposition permet aux prestataires de services et au Single Service Provider de transmettre les « *données de trafic* » à Viapass, qui peut ensuite les communiquer aux Régions.

105. Enfin, l'Autorité relève que les articles 33 de l'ordonnance du 19 mai 2022⁵⁹ et 32 du décret du 16 juin 2022⁶⁰ prévoient la communication des « *données de trafic* » par les prestataires de services directement à l'organe désigné par le Gouvernement aux fins de l'exécution de politiques en matière de circulation et de l'amélioration de la gestion du trafic, ce qui est être en contradiction avec les articles 19, §3, 20° et 36/38, §1^{er} en projet et pourrait susciter une incertitude juridique quant aux communications de données que les prestataires de services doivent effectuer pour réaliser les finalités visées⁶¹.
106. Par ailleurs, pour autant que la nécessité de traiter les données relatives aux trajets afin d'atteindre les finalités visées soit dûment justifiée dans l'Exposé des motifs - *quod non*⁶², l'Autorité attire l'attention des demandeurs sur le fait qu'il est extrêmement difficile d'anonymiser ou de pseudonymiser des données relatives à des trajets, ce qui est un élément de nature à justifier de traiter uniquement des données agrégées par « *small cells* »⁶³.
107. Dans ces conditions, il est recommandé de **revoir l'article 36/38** en projet à la lumière des observations formulées ci-dessus, notamment afin de clarifier sa portée au regard de **la compétence de Viapass**, telle que prévue à l'article 19, §3, 20° en projet et au regard des dispositions légales existantes.

II.XI. Communication des données aux autorités publiques pour l'exercice de leur mission légale (art. 36/39 en projet)

108. **L'article 36/39 en projet** figurant sous la section 7, « *Communication des données aux autorités publiques pour l'exercice de leur mission légale* », entend encadrer la communication des données visées par le Projet aux autorités publiques pour l'exercice de leur mission légale. Il est libellé comme suit :
- « Les responsables du traitement communiquent les données visées au présent chapitre aux autorités publiques habilitées légalement à demander et à recevoir ces données, si ces autorités peuvent démontrer que la demande de communication des données est nécessaire à l'exécution d'une mission d'intérêt public ou relevant de l'exercice de l'autorité publique dont elles sont investies, qu'elle est proportionnée au regard de la finalité poursuivie et qu'elle est limitée en portée et dans le temps. »*

⁵⁹ « Aux fins de l'exécution de politiques en matière de circulation et de l'amélioration de la gestion du trafic en Région de Bruxelles-Capitale, les prestataires de services de péage communiquent, à première demande, à l'organe désigné par le Gouvernement, les données de trafic concernant leurs clients. »

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

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

⁶¹ Par ailleurs, il est renvoyé aux observations que l'Autorité a déjà émises dans son avis n° 231/2021 précité en ce qui concerne le projet d'article qui est devenu l'article 33 de l'ordonnance du 19 mai 2022 (cons. 25 à 34).

⁶² Voir aussi les observations formulées, ci-dessus aux cons. 44 et 47, quant à la conformité de la technologie mise en place pour calculer le prélèvement kilométrique au principe de minimisation des données.

⁶³ Voir en ce sens l'avis n° 247/2022 du 9 novembre 2022 concernant un avant-projet d'ordonnance instituant un cadre en matière de planification, de mise en œuvre et de suivi de la politique de mobilité et de sécurité routière, cons. 67.

109. L'intention du Projet étant de mettre en place des traitements ultérieurs de données à caractère personnel afin de permettre à des autorités publiques d'exécuter leurs missions légales, il y a lieu de rappeler que l'encadrement légal de tels traitements de données est soumis non seulement au respect des principes de prévisibilité et de légalité consacrés par les articles 8 CEDH et 22 de la Constitution (qui requièrent que les éléments essentiels, en particulier, la finalité et les catégories de données traitées, soient prévus par une norme légale formelle), mais doit aussi constituer une mesure nécessaire et proportionnée dans une société démocratique pour garantir les objectifs visés à l'article 23 du RGPD (art. 6.4 du RGPD), dans le respect de la législation régissant les missions des autorités publiques visées. Une disposition, telle que l'article 36/39 en projet, **n'apporte pas de réelle plus-value** en termes de prévisibilité, dans la mesure où elle se limite à répéter de manière générale le principe de proportionnalité, la finalité (« *exécution d'une mission d'intérêt public ou relevant de l'exercice de l'autorité publique dont elles sont investies* ») est rédigée de manière large et la détermination des catégories des destinataires n'est pas suffisamment précise (« aux autorités publiques habilitées légalement à demander et recevoir ces données »). De plus, une telle disposition peut donner l'impression de légitimer ce type de traitements de données alors qu'ils ne seront admissibles que s'ils répondent aux principes de prévisibilité et de légalité juste rappelés et au prescrit de l'article 6.4 du RGPD. Il est dès lors recommandé de **supprimer** l'article 36/39 en projet.

II.XII. Transparence (art. 36/40 en projet)

110. **L'article 36/40 en projet** prévoit que les responsables du traitement précisent dans une déclaration de confidentialité quelles opérations de traitement sont effectuées et que, dans le but de garantir la transparence et les droits des personnes concernées, ils incluent une référence à l'emplacement de la déclaration de confidentialité respective dans leur communication avec les personnes concernées.

111. Une telle disposition se limite à répéter, en des termes plus larges, l'obligation incombant à tout responsable du traitement, en vertu de l'article 12.1 du RGPD, de prendre des « *mesures appropriées pour fournir toute information visée aux articles 13 et 14 ainsi que pour procéder à toute communication au titre des articles 15 à 22 et de l'article 34 en ce qui concerne le traitement à la personne concernée d'une façon concise, transparente, compréhensible et aisément accessible, en des termes clairs et simples* ». Le RGPD étant d'application directe, une disposition telle que l'article 36/40 en projet, n'apporte pas de réelle plus-value en termes de prévisibilité et doit dès lors être **supprimée**. Dans la pratique, il revient aux responsables du traitement concernés de s'assurer que cette information est effectivement portée à la connaissance des personnes concernées de manière claire, par exemple, sur les webforms qui sont mis à disposition.

PAR CES MOTIFS,

L'Autorité recommande de :

1. relier les (catégories de) données traitées aux personnes à propos desquelles elles sont traitées ainsi qu'à la/aux finalité(s) qui est/sont poursuivie(s) (**cons. 10, 48, 67**) ;
2. s'assurer que la délimitation des finalités des traitements des données soit formulée en adéquation avec les missions d'intérêt public incombant aux acteurs concernées (**cons. 11, 26 et 66**) ou de manière suffisamment claire et précise (**cons. 24, 34, 65 et 77**) ;
3. s'assurer que les traitements de données engendrés par la « *création* » et la « *gestion* » des listes envisagées par le Projet sont bien fondés sur une mission d'intérêt public dont sont chargés les acteurs concernés ; veiller à ce que les opérations de traitement visés par le terme « *gestion* » soient désignées en des termes suffisamment précis et clairs ; s'assurer que la « *création* » et la « *gestion* » de la liste des équipements embarqués défectueux visée par le Projet ne se chevauche pas avec les dispositions légales existantes ; préciser dans le Projet les finalités poursuivies par la « *création* » et la « *gestion* » desdites listes et les catégories de données figurant sur ces listes, dans le respect du principe de minimisation (**cons. 13, 14, 35 36, 40, 55, 58 et 64**) ;
4. déterminer les catégories de données qui sont traitées afin de réaliser les finalités poursuivies ou les circonstances dans lesquelles certaines catégories de données sont traitées lorsqu'elles ne sont pas toutes traitées de manière systématique (**cons. 15**) ; formuler la détermination de certaines catégories de données de manière plus précise et exhaustive, en veillant à respecter le principe de minimisation des données (**cons. 41 à 47 et 78**) ; compléter l'article 36/16, 7° en projet afin de mentionner les données reprises sur le ticket de route visé (**cons. 59**) ;
5. veiller à ce que la détermination des personnes concernées soit formulée de manière claire, précise et exhaustive (**cons. 16, 28, 39, 57, 70**) ;
6. renforcer la prévisibilité des articles 36/7, 2°, 36/13, 36/18, 36/24, 36/30 en projet en mentionnant les finalités poursuivies par la communication des données envisagée auxdits articles (**cons. 10, 32, 50, 60, 72 et 74**), les conditions dans lesquelles la communication est effectuée (**cons. n° 51**) ou en précisant les destinataires (**cons. 32 et 72**) ; clarifier l'article 36/7, 1° en projet (**cons. 31**) ; s'assurer du caractère nécessaire de la communication de la liste des véhicules exonérés par Viapass, visée à l'article 36/24 en projet (**cons. 73**) ;
7. s'assurer du caractère nécessaire et proportionné des délais de conservation envisagés par le Projet (**cons. 17**), notamment aux articles 36/5, 36/11, 36/17, 36/22, 36/28 et 36/34 en projet et, le cas échéant, insérer la justification de ce caractère nécessaire et proportionné dans l'Exposé des motifs (**cons. 29, 52, 61, 69, 74 et 82**) ;

8. préciser les conditions dans lesquelles un équipement embarqué peut être considéré comme présentant un « *défaut qui ne peut pas être réparé sans délai* » au sens de l'article 5/1 en projet (**cons. 20**) ; clarifier le champ d'application de la limite maximale de cinq jours calendaires par année civile (**cons. 21**) et préciser que le ticket de route est acquis après la conclusion d'un contrat de prestation de services auprès du Single Service Provider (**cons. 54**) ;

9. fusionner les articles 36/31, 1° et 2° en projet avec l'article 36/33 en projet (**cons. 80**) ;

10. prévoir explicitement dans le dispositif du Projet que les données générées par l'utilisation de caméras ANPR ne peuvent pas être utilisées à d'autres fins que celles prévues par le Projet (**cons. 81**) ;

11. vérifier le caractère nécessaire du traitement du numéro de Registre national au regard des finalités poursuivies, et le cas échéant, le justifier dans l'Exposé des motifs et préciser dans le Projet la finalité concrète qui est poursuivie (**cons. 88 à 90**) ;

12. vérifier le caractère nécessaire de l'accès à la Banque-Carrefour des Véhicules visé aux articles 36/42, 4° et 39/33, 4° en projet (**cons. 95**) et si tel est le cas, revoir ces articles (**cons. 96**) ;

13. adapter les articles 36/9, 36/15, 36/32, §2 et 36/37 en projet conformément aux observations formulées aux **cons. 97, 98 et 100** ;

14. revoir l'article 36/38 en projet (**cons. 103 à 107**) ;

15. supprimer les articles 36/42, 1° à 3° (**cons. 92 à 94**), 36/39 (**cons. 109**), 36/40 en projet (**cons. 111**);

L'Autorité s'interroge sur le caractère nécessaire de la collecte des données détaillées relatives aux trajets parcourus, dès lors que le prélèvement kilométrique est dû selon le nombre de kilomètres parcourus (cons. 47).

Pour le Service d'Autorisation et d'Avis,
(sé) Alexandra Jaspar, Directrice