



## Comité sectoriel pour l'Autorité Fédérale

### Délibération AF n° 03/2016 du 21 janvier 2016

**Objet:** demande d'autorisation des 3 Régions de se voir communiquer de manière électronique des données à caractère personnel de la Direction pour l'Immatriculation des Véhicules (ci-après la "DIV") dans le cadre du prélèvement kilométrique (AF-MA-2015-089/103/104 et 118)

Le Comité sectoriel pour l'Autorité Fédérale ;

Vu la loi du 8 décembre 1992 *relative à la protection de la vie privée à l'égard des traitements de données à caractère personnel* (ci-après LVP), en particulier les articles 31**bis** et 36**bis** ;

Vu l'arrêté royal du 17 décembre 2003 *fixant les modalités relatives à la composition et au fonctionnement de certains comités sectoriels institués au sein de la Commission de la protection de la vie privée*, en particulier l'article 18 ;

Vu les demandes de Vlabel, de la Région de Bruxelles Capitale et du SPW-DG07 (ci-après les demandeurs), reçues respectivement les 13 octobre 2015, 20 novembre 2015 et 18 décembre 2015 ;

Vu les demandes d'avis technique et juridique adressée au Service public fédéral Fedict en date des 05/11/2015, 15/12/2015 et 06/01/2016 ;

Vu les avis techniques et juridiques reçus les 10/12/2015 et 21/01/2016 ;

Vu le rapport de Monsieur Baret ;

Émet, après délibération, la décision suivante, le 21/01/2016 ;

## I. OBJET ET CONTEXTE DE LA DEMANDE

1. Les demandeurs sollicitent l'autorisation du Comité de se voir transmettre électroniquement des données à caractère personnel de la DIV afin de mettre en œuvre le prélèvement kilométrique dans les 3 Régions.
2. L'Euro vignette est une taxe qui s'applique aux camions solos, aux camions avec remorques ou aux tracteurs avec semi-remorques qui sont exclusivement destinés au transport de marchandises par route et dont la masse maximale autorisée s'élève à au moins 12 tonnes. Il s'agit d'un droit pour l'utilisation du réseau routier qui, une fois perçu, permet aux véhicules concernés de circuler sans formalité sur le territoire de la Belgique, du Danemark, du Grand-Duché de Luxembourg, des Pays-Bas et de la Suède. L'Euro vignette a été instaurée en Belgique par la loi du 27 décembre 1994<sup>1</sup>. L'article 3, 10° et 11° de la loi spéciale relative au financement des Communautés et des Régions du 16 janvier 1989 (ci-après la "LSF") stipule que les taxes de circulation sont des impôts régionaux.
3. Dans le cadre de l'Eurovignette, le Comité a déjà accordé à la Région flamande des autorisations via les délibérations portant les numéros 13/2009 du 1<sup>er</sup> octobre 2009<sup>2</sup> et 18/2010 du 21 octobre 2010<sup>3</sup>. Une autorisation a aussi déjà été accordée dans ce cadre à la Région wallonne par la délibération n° 20/2013 du 27 juin 2013. La Région de Bruxelles-Capitale n'avait pas encore demandé d'autorisation à l'époque car elle n'exerçait pas elle-même ses compétences en matière de taxes de circulation.
4. Tant en Région flamande<sup>4</sup>, qu'en Région wallonne<sup>5</sup> ou en Région de Bruxelles-Capitale<sup>6</sup>, de nouveaux décrets et ordonnance récents instaurant ce qu'on appelle le "prélèvement kilométrique" ont été adoptés, et ce en remplacement de l'Eurovignette. Le prélèvement kilométrique est une nouvelle méthode visant à taxer l'utilisation de la voie publique par des

---

<sup>1</sup> Loi du 27 décembre 1994 portant assentiment de l'Accord relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes par des véhicules utilitaires lourds, signé à Bruxelles le 9 février 1994, entre les Gouvernements de la République fédérale d'Allemagne, du Royaume de Belgique, du Royaume du Danemark, du Grand-Duché de Luxembourg et du Royaume des Pays-Bas et instaurant une Eurovignette, conformément à la directive 93/89/CEE du Conseil des Communautés européennes du 25 octobre 1993. ( M.B. du 31 décembre 1994).

<sup>2</sup> Publiée sur

[https://www.privacycommission.be/sites/privacycommission/files/documents/d%C3%A9lib%C3%A9ration\\_AF\\_013\\_2009.pdf](https://www.privacycommission.be/sites/privacycommission/files/documents/d%C3%A9lib%C3%A9ration_AF_013_2009.pdf).

<sup>3</sup> Publiée sur

[https://www.privacycommission.be/sites/privacycommission/files/documents/d%C3%A9lib%C3%A9ration\\_AF\\_018\\_2010\\_0.pdf](https://www.privacycommission.be/sites/privacycommission/files/documents/d%C3%A9lib%C3%A9ration_AF_018_2010_0.pdf).

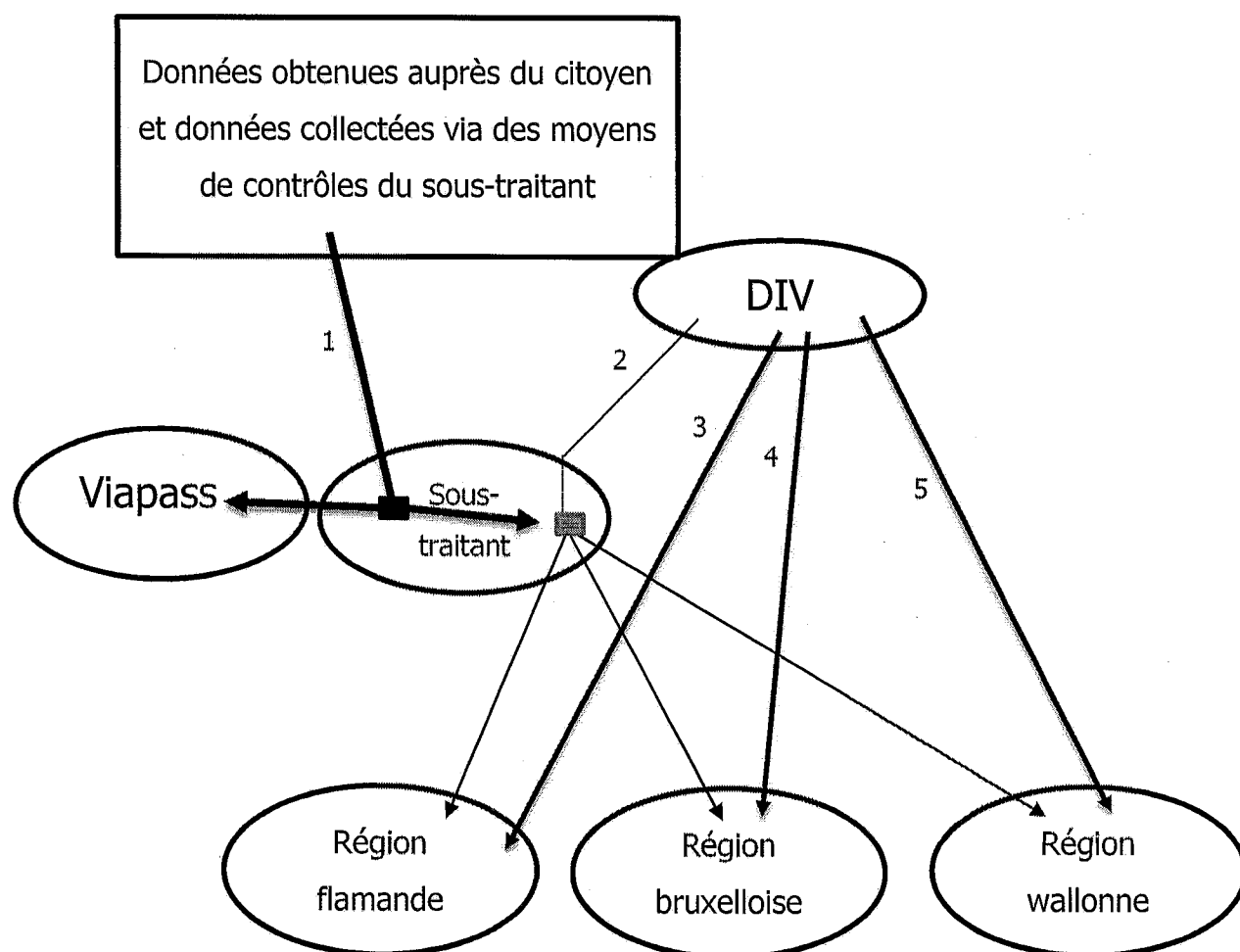
<sup>4</sup> Décret du 3 juillet 2015 *introduisant le prélèvement kilométrique et annulant le prélèvement de l'Eurovignette et modifiant le Code flamand de la Fiscalité du 13 décembre 2013 en la matière.*

<sup>5</sup> Décret du 16 juillet 2015 *instaurant un prélèvement kilométrique à charge des poids lourds pour l'utilisation des routes.*

<sup>6</sup> 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.*

véhicules d'un poids maximal de plus de 3,5 tonnes. Le prélèvement ne s'applique plus par période d'utilisation mais se calcule sur la base de l'utilisation effective de la voie publique à l'aide d'un lecteur électronique qui doit toujours être présent dans le véhicule (ce qu'on appelle l' "on board unit" ou "OBU").

5. Contrairement à l'Eurovignette, l'instauration du prélèvement kilométrique, en tant que prélèvement régional, est toutefois convenue entre les trois Régions qui procéderont à sa perception simultanément et ensemble. La réglementation est également alignée entre les différentes Régions.
6. Le 31 janvier 2014, un accord de coopération a été signé 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 . VIAPASS est un partenariat interrégional institué sous la forme d'une institution commune telle que visée à l'article 92bis, § 1 de la loi spéciale de réformes institutionnelles du 8 août 1980.
7. Un appel d'offres a été lancé et un Single Service Provider (ci-après "le sous-traitant") a été sélectionné et un contrat a été signé avec ce dernier . Le sous-traitant est l'exécutant du prélèvement kilométrique auquel le marché a été attribué.
8. Schématiquement, les flux de données envisagés se présentent comme suit :



- a. Un contrat a été conclu entre le sous-traitant et VIAPASS. Dans ce cadre, VIAPASS est intervenu pour le compte des trois Régions<sup>7</sup>.
- b. La majorité des péages routiers seront traités par le sous-traitant, et ce sur la base de données fournies par les personnes concernées elles-mêmes et des données collectées par le sous-traitant via son réseau des caméras ANPR et des moyens de contrôle mobiles (flux 1). Le processus de traitement régulier des données est une combinaison de plusieurs techniques<sup>8</sup>. Le sous-traitant n'utilise pas de données de la

<sup>7</sup> Voir l'article 1<sup>er</sup>, 7<sup>o</sup> de l'accord de coopération du 31 janvier 2014 entre la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale.

<sup>8</sup> Voir <http://www.viapass.be/fr/faq>.

- Il y aura, dans le chef du titulaire d'un certificat d'immatriculation, l'obligation de conclure un contrat avec le sous-traitant.

DIV pour cette mission. Pour le flux 1, aucune autorisation du Comité n'est donc nécessaire.

- c. Ce n'est que lorsque des infractions sont constatées <sup>9</sup> que les dossiers - constitués sur la base de données provenant du flux 1 - sont transmis du sous-traitant aux fonctionnaires des 3 Régions qui assurent le suivi. Ces fonctionnaires régionaux sont regroupés dans un "centre de mise en oeuvre" commun. Au sein de ce centre, ces fonctionnaires rédigent, chacun pour leur Région, les procès-verbaux relatifs aux infractions constatées. Le centre de mise en oeuvre n'a pas reçu de place distincte dans le schéma car il ne s'agit pas d'une entité juridique distincte. Les fonctionnaires qui travaillent dans le centre de mise en oeuvre se trouvent dans le même local pour des raisons purement pratiques, mais d'un point de vue juridique, ils agissent simplement au nom et pour le compte des Régions respectives.
- d. Outre les données dont le sous-traitant dispose grâce au flux 1, les fonctionnaires du centre de mise en oeuvre auront également accès à des données de la DIV. Ce flux 2 se déroule techniquement par le biais du sous-traitant, sans que des collaborateurs de ce dernier n'aient accès aux données (à l'exception des administrateurs techniques et des testeurs du logiciel), raison pour laquelle une partie de ce flux 2 apparaît en pointillé dans le schéma. Les fonctionnaires du centre de mise en oeuvre recevront ainsi du sous-traitant des propositions d'amendes entièrement établies (littéralement jusqu'à la rédaction de l'amende (qui doit encore être imprimée) incluse).

- 9. Les flux qui concernent la Région wallonne sont les flux 2 et 5 ; les flux qui concernent la Région bruxelloise sont les flux 2 et 4<sup>10</sup> et les flux qui concernent la Région flamande sont les 2 et 3.

---

- Lors de l'acquisition de l'OBU, chaque utilisateur doit communiquer ses données d'identification ainsi de tous les éléments utiles pour reconnaître le véhicule et calculer le prélèvement (coordonnées, plaque d'immatriculation, masse maximale autorisée, classe d'Euro-émissions, ...).

- Le sous-traitant facturera l'utilisation toutes les deux semaines. Le tarif est défini à l'aide de quatre paramètres : le nombre de kilomètres parcourus, le type de voirie, la masse maximale autorisée (MMA), la classe d'Euro-émissions.

- L'OBU enregistre via une technologie GNSS (Global Navigation Satellite System) quelle distance le camion parcourt sur quelle voirie et calcule le péage qui y est lié. Les données sont transmises via une technologie GSM au centre commun de mise en oeuvre où le traitement a lieu en ce qui concerne les factures et les paiements des prélèvements kilométriques et des amendes (par exemple si aucun OBU n'est installé).

- Des photos des plaques d'immatriculation sont prises sur les routes. Ces photos sont interprétées par le logiciel du sous-traitant (type de véhicule qui relève du prélèvement kilométrique et données de la plaque d'immatriculation), avec un calcul de l'exactitude estimée de l'interprétation de la photo.

<sup>9</sup> Par ex. on établit via des caméras ANPR qu'un camion circule sur la route mais ne dispose pas d'un OBU.

<sup>10</sup> Les deux flux visent deux aspects différents au sein du traitement du prélèvement kilométrique et des amendes y afférentes:

- les opérations standard dans le cadre du prélèvement kilométrique, effectuées par le sous-traitant et par les fonctionnaires dans le centre de mise en oeuvre;

10. Les demandeurs ont été chargés de la mise en œuvre du prélèvement kilométrique dans leur région respective.

## II. EXAMEN DE LA DEMANDE

### A. COMPETENCE DU COMITE

11. La communication électronique de données visée par la demande émanera de la DIV. Au vu de l'article 36bis de la LVP et de l'article 18 de la loi du 19 mai 2010 portant création de la Banque-Carrefour des véhicules, le Comité est par conséquent compétent.

### B. QUANT AU FOND

#### 1. PRINCIPE DE FINALITÉ

12. En vertu des décrets et ordonnances précités, les demandeurs ont a pour mission d'exécuter le nouveau système de prélèvements kilométriques sur leur territoire respectif.
13. Le Comité constate que :
- en ce qui concerne les finalités pour lesquelles la DIV collecte et traite ces données à caractère personnel, la loi portant création de la Banque-Carrefour des véhicules du 19 mai 2010 prévoit en son article 5 que « *La Banque-Carrefour a pour objectif, d'une part, d'assurer la traçabilité des véhicules (...) et, d'autre part, d'identifier à tout moment leur propriétaire, le demandeur et le titulaire de leur immatriculation, ainsi que de retrouver les données concernant leur homologation afin de : (...) 8° faciliter la perception des taxes, des rétributions ou des redevances liées à l'acquisition, l'immatriculation, la mise en circulation, l'utilisation, la mise hors circulation ou le transfert d'un véhicule* » ;
  - Le décret wallon du 6 mai 1999 relatif à l'établissement, au recouvrement et au contentieux en matière de taxes régionales wallonnes donnent aux services désignés par le gouvernement pour rechercher et constater les infractions en matière de taxes régionales des pouvoirs d'investigations et de contrôles. En ce qui concerne le prélèvement kilométrique, le décret du 16 juillet 2015 précise en son article 23 que

---

- le traitement non standardisé de données dans le cadre de ce prélèvement, comme par exemple : l'évaluation de l'exonération, l'évaluation de l'assujettissement à l'ordonnance ou pas, le traitement de recours sont traités par d'autres services au sein de la Région de Bruxelles-Capitale . Les systèmes de ces autres services bruxellois et ceux du sous-traitant sont tout à fait séparés les uns des autres. Pour des opérations effectuées uniquement par la Fiscalité bruxelloise, un autre accès est donc requis. Ce dernier accès se fait via l'Intégrateur de services bruxellois.

pour les investigations et contrôles afférents aux amendes administratives les fonctionnaires désignés par le gouvernement disposent de ces mêmes pouvoirs.

- L'arrêté du Gouvernement flamand du 11 juin 2004 portant création de l'agence "Vlaamse Belastingdienst" (Service flamand des Impôts) prévoit que Vlabel a, entre autres, pour mission la perception et le recouvrement, y compris l'enrôlement et le traitement des recours, des impôts flamands, y compris les impôts qualifiés de redevances, à l'exception de la redevance sur la pollution de l'eau, la redevance sur le captage d'eaux souterraines, la redevance écologique sur l'élimination des déchets et les redevances sur les engrais (article 3, 1°). Le décret flamand susmentionné du 3 juillet 2015 prévoit une base réglementaire du prélèvement kilométrique.
- En vertu de 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, la Région de Bruxelles-Capitale est chargée de la mise en exécution du nouveau système de prélèvements kilométriques.

14. Au regard de ce qui précède, le Comité constate que les finalités poursuivies par les demandeurs sont déterminées, explicites et légitimes conformément à l'article 4, § 1, 2° de la LVP et que le traitement est admissible sur la base de l'article 5 c) de la LVP. Le Comité rappelle que les données demandées ne peuvent être traitées qu'en vue de réaliser ces finalités.

## **2. PRINCIPE DE PROPORTIONNALITÉ**

### **2.1. Nature des données**

15. Les demandeurs souhaitent être autorisés à accéder à des données conservées par le SPF Mobilité et Transports conformément à l'article 7 de l'arrêté royal susmentionné du 20 juillet 2001. Il s'agit des données suivantes :

- 1° le numéro d'immatriculation (le numéro de la marque d'immatriculation) ;
- 2° la date de première immatriculation en Belgique ou à l'étranger ;
- 3° les données nominatives concernant le titulaire du certificat d'immatriculation (...);
- 4° la marque ou si la marque est inconnue, le nom du constructeur ;
- 5° le type et le cas échéant, la variante et la version concernant ce type ;
- 6° la dénomination commerciale ;
- 7° le numéro d'identification (le numéro de châssis) ;

- 8° la masse en charge maximale techniquement admissible, sauf pour les motocycles;
- 9° la masse du véhicule en ordre de marche, avec carrosserie et dispositif d'attelage en cas de véhicule tracteur d'une catégorie de véhicule autre que M1 - à savoir des véhicules à moteur affectés au transport de personnes, comportant outre le siège du conducteur, huit places assises au maximum ;
- 12° la catégorie du véhicule ;
- 13° le type de carrosserie ;
- 15° le nombre d'essieux ;
- 16° l'empattement (en mm) ;
- 17° pour les véhicules d'une masse en charge maximale techniquement admissible supérieure à 3500 kg, la distribution de cette masse entre les essieux ;
- 18° masse maximale remorquable techniquement admissible, freinée et on freinée (en kg) ;
- 20° la puissance nette maximale (en kW) ;
- 28° l'échappement (gaz d'échappement) : CO, HC, NOX, HC + NOX, particules diesel, CO2 (en g/km ou g/kWh) et un coefficient d'absorption corrigé pour le diesel (en min-1) ;
- 30° la classe environnementale de réception -CE (mention de la version applicable) ;
- 36° la proportion entre la longueur de l'espace de chargement par rapport à l'empattement (en %) uniquement pour les véhicules à moteur N1 ;
- 38° la masse maximale autorisée.

16. Après analyse de ces données, le Comité constate qu'elles sont nécessaires afin de pouvoir percevoir correctement le prélèvement kilométrique. Vu les finalités poursuivies par les demandeurs (voir le point B.1), le Comité conclut dès lors que les données réclamées auprès du SPF Mobilité et Transports sont conformes à l'article 4, § 1, 3° de la LVP.

17. Les demandeurs utiliseront également le numéro BCE et le numéro de Registre national.

18. En ce qui concerne l'utilisation du numéro de Registre national :

- Par autorisation du Comité sectoriel du Registre national du 17 avril 2013 (n°32/2013), étendue le 20 mai 2015 (n°29/2015), le SPW -DG07 s'est vu accorder un accès à plusieurs données du Registre national et a été autorisé à utiliser le numéro d'identification de ce Registre pour assurer la juste et exacte perception des impôts et taxes établis au profit de la Wallonie et dont elle assure le service. Parmi celles-ci figure la taxe de la circulation et taxe de mise en circulation et l'Euro vignette. Le



Comité a précisé le 20 mai 2015 que la redevance prélèvement kilométrique rentre dans les finalités pour lesquelles le demandeur a été autorisé par le Comité en 2013 à accéder à des données du Registre national et à en utiliser le numéro d'identification.

- Par arrêté royal du 30 janvier 1998<sup>11</sup>, Vlabel s'est vu accorder un accès à plusieurs données du Registre national et a été autorisé à utiliser le numéro d'identification de ce Registre pour opérer un calcul et une exécution plus efficaces des paiements et des perceptions, dans le cadre des missions de l'Administration susmentionnée. Dans la délibération RN n° 30/2007, le Comité sectoriel du Registre national s'est prononcé sur la portée de cet arrêté d'autorisation dans le cadre du transfert, à partir du 01/01/2009, de l'établissement, de la perception et du contrôle de la taxe de circulation à la Région flamande (jusqu'au 31/12/2008, ces tâches relevaient de la compétence de l'administration fiscale fédérale). Ce Comité a constaté que Vlabel dispose d'un accès aux informations du Registre national et est autorisé à utiliser le numéro de Registre national pour le calcul et la perception du prélèvement kilométrique.
- Un arrêté royal du 13 novembre 1995<sup>12</sup> a octroyé à un service déterminé de la Région de Bruxelles-Capitale, à savoir le Service des Taxes de l'Administration des Finances du Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale, un accès à plusieurs données du Registre national et l'a autorisé à utiliser le numéro de ce Registre pour l'accomplissement des tâches relatives à l'enrôlement et au recouvrement des taxes. Cette autorisation a en outre été étendue dans la délibération RN n° 87/2014. La Région de Bruxelles-Capitale a récemment demandé au Comité sectoriel du Registre national dans quelle mesure cette autorisation existante suffisait pour également pouvoir utiliser le numéro de Registre national dans le présent contexte ainsi que l'accès aux données du Registre national. Vu que cette question est toujours en cours de traitement au sein du Comité sectoriel du Registre national, le Comité ne se prononce pas dans la présente délibération quant à ces aspects et renvoie en la matière à la position future du Comité sectoriel du Registre national<sup>13</sup>.

---

<sup>11</sup> Arrêté royal du 30 janvier 1998 autorisant l'Administration du Budget, de la Comptabilité et de la Gestion financière du Ministère de la Communauté flamande à accéder aux informations et à utiliser le numéro d'identification du Registre national des personnes physiques.

<sup>12</sup> Arrêté royal autorisant le Service des Taxes de l'Administration des Finances du Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale à accéder au Registre national des personnes physiques et à en utiliser le numéro d'identification.

<sup>13</sup> Le Comité est néanmoins compétent pour autoriser l'utilisation du numéro de Registre national, et ce en vertu de l'article 5, § 1 de la loi du 5 mai 2014 *garantissant le principe de la collecte unique des données dans le fonctionnement des services et instances qui relèvent de ou exécutent certaines missions pour l'autorité et portant simplification et harmonisation des formulaires électroniques et papier*. Étant donné que le demandeur a déjà adressé une demande distincte à cet égard au Comité sectoriel du Registre national et que sa demande concerne également l'accès à des données du Registre national - et que cet aspect ne relève évidemment pas de la compétence du Comité -, le Comité préfère que ce point soit traité dans son intégralité par le Comité sectoriel du Registre national.

19. En ce qui concerne le numéro BCE, le Comité fait tout d'abord remarquer qu'il n'est pas compétent pour autoriser un tel accès aux données de la Banque-carrefour des entreprises. Par ailleurs, le Comité fait remarquer que la Commission pour la protection de la vie privée est d'avis que certaines données relatives à des personnes morales ne sont "*pas des données à caractère personnel mais des données dont la publicité s'avère utile dans le cadre de la finalité de la BCE*"<sup>14</sup>. Ne s'agissant pas de données à caractère personnel, leur traitement n'est pas soumis à l'autorisation du Comité. Par ailleurs, la loi du 17 juillet 2013<sup>15</sup> qui insère un article III.29 dans le livre III du Code de droit économique définit les données reprises dans la Banque-Carrefour des Entreprises dont l'accès est libre<sup>16</sup>. Le Comité ne doit dès lors pas autoriser l'accès à de telles données auprès de la Banque-carrefour des entreprises puisque leur consultation est libre.
20. De plus, le Comité attire l'attention sur le fait que les données recueillies doivent être considérées comme étant des données judiciaires, telles que visées dans la LVP, si elles sont collectées ou traitées afin d'être utilisées pour introduire une affaire en justice, lorsqu'elles peuvent donner lieu à des sanctions administratives ou encore lorsqu'elles ont trait à des suspicions d'infractions.
21. Il est dès lors rappelé que les demandeurs doivent respecter les conditions particulières relatives à ce type de traitements. Ces conditions sont mentionnées à l'article 25 de l'arrêté royal du 13 février 2001 portant exécution de la LVP.

## **2.2. Délai de conservation des données**

22. Concernant le délai de conservation des données, le Comité rappelle que les données ne peuvent pas être conservées pendant une durée excédant celle nécessaire à la réalisation de la finalité pour laquelle elles ont été collectées (article 4, § 1, 5° de la LVP).

---

<sup>14</sup> Avis n° 28/2013 du 17 juillet 2013 concernant la demande d'avis du Service Public Fédéral Economie (Service de gestion de la Banque Carrefour des Entreprises) portant sur le projet d'arrêté royal portant d'exécution de l'article III.31 du Code de droit économique et sur le projet d'arrêté royal modifiant l'arrêté royal du 19 juin 2003 portant sur les modalités d'accès à la Banque-Carrefour des Entreprises (BCE).

<sup>15</sup> Loi du 17 juillet 2013 portant insertion du Livre III " Liberté d'établissement, de prestation de service et obligations générales des entreprises ", dans le Code de droit économique et portant insertion des définitions propres au livre III et des dispositions d'application de la loi propres au livre III, dans les livres I et XV du Code de droit économique.

<sup>16</sup> Dont les données : les numéros d'entreprise et d'unité d'établissement attribués par la Banque-Carrefour des Entreprises; la dénomination de l'entreprise et de ses unités d'établissement; la forme juridique de l'entreprise; les adresses de l'entreprise et de ses unités d'établissement.

23. Les demandeurs indiquent qu'il ne leur est pas possible de déterminer une durée de conservation exacte des données. En effet, il sera nécessaire de conserver les données plus longtemps pour un dossier en litige que pour un dossier où la perception de l'amende a été immédiate. Les demandeurs proposent ainsi de conserver les données le temps nécessaire à la gestion administrative des dossiers, ce délai variant d'un dossier à l'autre en fonction des délais de réclamation, des délais de prescription, des recours judiciaires, ...
24. Le Comité constate que dans le cas présent, il n'est en effet pas possible de définir au préalable un délai de conservation exact. Il estime toutefois que l'on peut faire une distinction en pratique entre différents modes de conservation. Le traitement d'un dossier en cours - dans le cadre des finalités visées par les présents traitements de données requiert une conservation de données de manière telle que celles-ci soient disponibles et accessibles normalement pour les agents chargés de la gestion du dossier. Au terme du délai nécessaire à la gestion administrative d'un dossier, le mode de conservation choisi ne doit plus conférer aux données qu'une disponibilité et une accessibilité limitées. Un tel mode de conservation doit permettre de répondre à d'autres finalités éventuelles de cette conservation, comme le respect des dispositions légales en matière de prescription ou l'exécution d'un contrôle administratif. Dès que la conservation n'est plus utile, les données doivent être détruites.

### ***2.3. Fréquence de l'accès et durée de l'autorisation***

25. Les demandeurs sollicitent un accès permanent aux données demandées.
26. Étant donné que les demandeurs doivent être à même de pouvoir identifier les véhicules et les débiteurs dans le cadre du prélèvement kilométrique et des infractions à cette taxe tous les jours, le Comité considère qu'une transmission électronique permanente est justifiée à la lumière de l'article 4, § 1, 3<sup>o</sup>, de la LVP.
27. Les demandeurs sollicitent une transmission électronique pour une durée indéterminée. Le Comité constate que les finalités pour lesquelles les demandeurs souhaitent se voir communiquer de telles données ne sont pas limitées dans le temps et que, par conséquent, une autorisation pour une durée indéterminée est appropriée (article 4, § 1er, 3<sup>o</sup>, de la LVP).

### ***2.4. Destinataires et/ou tiers auxquels des données sont communiquées***

28. D'après les demandeurs, les données seront accessibles en inter par :
- Auprès du SPW-DGO7 :

- Direction de l'Établissement de la fiscalité des véhicules
- Direction des contrôles de la fiscalité des véhicules
- Direction du Contentieux de la fiscalité des véhicules
- Direction de l'ingénierie des processus
- Direction de la communication et des relations avec les usagers.

Au sein de ces directions, auront accès aux données l'inspecteur général, les directeurs, les receveurs, les contrôleurs et les agents taxateurs (y compris les agents du compliance center) et les analystes de la cellule de l'ingénierie des processus

- Auprès de Vlabel :
  - Les gestionnaires de dossiers ;
  - Les contrôleurs de la section management client.
- Auprès de la Région de Bruxelles-Capitale :
  - Les agents désignés à cet effet au sein de Bruxelles Mobilité : les contrôleurs qui seront recrutés pour le "corps de fonctionnaires" qui doit être créé, au sens de l'article 4 de l'arrêté du 24 septembre 2015 du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale *relatif à l'exécution de 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.*
  - Tous les agents désignés par le Gouvernement au sein de Bruxelles Fiscalité pour l'exécution de tâches dans le cadre du constat, de la perception, du recouvrement et du contrôle du prélèvement kilométrique. Actuellement, ces agents sont répartis entre les directions suivantes :
    - i. La Direction Data Management : La Direction Data Management veille à ce que les données fiscales qu'elle reçoit via les différentes sources soient traitées conformément aux règles fiscales. Cette direction collecte, identifie, actualise, compile et archive donc les données fiscales reçues.
    - ii. La Direction de l'Enrôlement : La Direction de l'Enrôlement veille à un calcul correct et équitable des taxes dues dans la Région de Bruxelles-Capitale. Après que la Direction Data Management ait traité les données des sources et les exonérations, la Direction de l'Enrôlement peut procéder à l'enrôlement des taxes et à l'envoi des déclarations et des avertissements-extraits de rôle.
    - iii. La Direction de la Gestion des Plaintes : Pour les contribuables qui souhaitent contacter Bruxelles Fiscalité, la Direction de la Gestion des Plaintes constitue le premier interlocuteur. Elle gère les demandes d'information, les demandes d'exonérations, les réclamations, les paiements échelonnés, ... Selon la nature de la demande, les gestionnaires traiteront eux-mêmes les questions du contribuable ou les transmettront aux services concernés de

l'administration tels que Gestion financière, Enrôlement ou Affaires Juridiques et Recours.

- iv. La Direction de la Gestion financière : La Direction de la Gestion financière a deux tâches importantes. D'une part, elle assure la gestion de toutes les opérations financières et comptables relatives aux taxes et amendes, tant en matière de revenus, qu'en matière de dépenses (la gestion des comptes financiers, le traitement des paiements, les remboursements, ...). D'autre part, elle se charge également de la gestion des rappels et du recouvrement forcé (la gestion de dossiers de contribuables qui ont toujours une dette non réglée après un dernier rappel de paiement, le contact d'huissiers qui recouvreront les dettes au moyen d'une contrainte, ...).
- v. La Direction des Affaires Juridiques et des Recours : La Direction des Affaires Juridiques et des Recours assure la gestion et le traitement des litiges, des recours administratifs et des plaintes. Elle gère les litiges relatifs aux taxes régionales, et ce depuis l'ouverture d'un dossier jusqu'à la relecture des conclusions. Elle traite également des recours administratifs dans le cadre des taxes gérées par Bruxelles Fiscalité. Le traitement d'un dossier faisant l'objet d'un recours implique qu'une décision, prise par la Direction de la Gestion des Plaintes, de la Gestion financière ou de l'Enrôlement, est réexaminée. Cette direction coordonne aussi la gestion des plaintes au sein de Bruxelles Fiscalité.

29. Par ailleurs, ce qu'on appelle un contrat DBFMO<sup>17</sup> a été signé, confiant au sous-traitant la conception, l'élaboration, le financement, l'entretien et le soutien logistique. Le Comité rappelle qu'en cas de sous-traitance, la LVP impose à chaque responsable du traitement d'encadrer sa relation avec le sous-traitant d'un contrat qui répond aux prescriptions de l'article 16, § 1 de la LVP.

30. Les demandeurs précisent qu'il y aura toutefois aussi des communications à des tiers :
- aux autres régions dans le cas où des perceptions ont lieu « pour compte de » lors de contrôles routiers ;
  - à des notaires, et ce dans le cadre du règlement d'une succession où les héritiers sont priés de s'acquitter d'une dette non réglée ;
  - à des huissiers de justice engagés pour percevoir certaines taxes encore dues ;

---

<sup>17</sup> "design, build, finance, maintain and operate".

- à des avocats qui interviennent pour le compte des demandeurs ou du contribuable dans le cadre d'un litige en matière d'impôts. La communication se fait soit à l'avocat qui travaille pour le compte des demandeurs, soit au mandataire du contribuable ;
- à la Vlaamse infolijn (ligne d'information flamande) en vue de l'accueil de première ligne de questions émanant du contribuable en ce qui concerne la Région flamande.

31. À la lumière de l'article 4, § 1, 3° de la LVP, le Comité n'a pas d'objection au fait que les personnes susmentionnées aient accès aux données à caractère personnel en question, à condition qu'elles n'utilisent cet accès que dans les limites des compétences qui leur ont été attribuées par la réglementation. Il demande également que les mesures nécessaires soient prises pour que seules ces personnes puissent disposer de l'accès.

### **3. PRINCIPE DE TRANSPARENCE**

32. Le Comité rappelle qu'un traitement de données loyal est un traitement qui se fait de manière transparente. L'obligation d'information au sens de l'article 9 de la LVP constitue une des pierres d'angle d'un traitement transparent.

33. En l'occurrence, les traitements de données envisagés seront toutefois effectués en vue de l'application de dispositions prescrites par ou en vertu d'une loi, d'un décret ou d'une ordonnance. Conformément à l'article 9, § 2, deuxième alinéa, b) de la LVP, une dispense de l'obligation d'information s'applique dans un tel cas. Cette dispense n'empêche toutefois pas que le Comité puisse s'assurer de l'existence de garanties appropriées à l'égard de la protection des droits fondamentaux des personnes concernées.

34. Il est précisé dans les demandes :

- qu'il y aura une vaste campagne de presse internationale lorsque la tarification routière sera lancée ;
- des brochures et informations seront fournies à tous les points de passage frontaliers et où il existe des dispositifs d'achat d'un OBU ;
- les sites internet des demandeurs publieront des informations sur le traitement réalisé avec les données à caractère personnel ;
- tant Viapass que le sous-traitant publieront sur leur propre site web ces informations ;
- dans les conditions générales reprises sur les factures envoyées, il sera fait mention du recours aux sources authentiques pour l'obtention de certaines données.

35. Le Comité préconise également qu'une telle information soit donnée via le site Internet de la DIV<sup>18</sup> et les procès-verbaux.

#### **4. SÉCURITÉ**

##### ***4.1. Au niveau des demandeurs***

36. Il ressort des documents transmis par les demandeurs qu'ils disposent de conseillers en sécurité et de politiques de sécurité, ainsi que d'un plan en application de celles-ci. Le Comité en a pris acte.

37. Le Comité rappelle également qu'en cas de sous-traitance, la LVP impose à chaque responsable du traitement d'encadrer sa relation avec le sous-traitant au moyen d'un contrat qui répond aux prescriptions de l'article 16, § 1 de la LVP.

##### ***4.2. Au niveau de la DIV***

38. Il ressort des documents dont dispose le Comité que la DIV dispose d'un conseiller en sécurité, ainsi que d'une politique de sécurité générale.

#### **PAR CES MOTIFS,**

##### **le Comité**

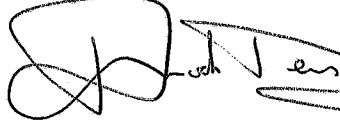
**autorise** les demandeurs à se voir communiquer les données électroniques visées dans les demandes d'autorisation aux conditions fixées dans la présente délibération et aussi longtemps que celles-ci seront respectées ;

---

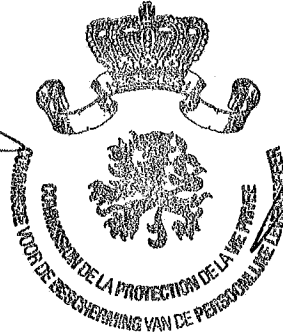
<sup>18</sup> <http://www.mobilit.belgium.be/fr/circulationroutiere/immatriculation/donnees/>

**décide**, qu'il se réserve le droit, le cas échéant à intervalles réguliers, de vérifier à l'avenir la mise en œuvre effective et durable de mesures de sécurité techniques et organisationnelles conformes à l'état de la technique et de nature à couvrir adéquatement les risques en présence pendant toute la durée de l'autorisation. A cet égard, le Comité enjoint les parties/les demandeurs à lui notifier tout changement pertinent dans la sécurisation des traitements autorisés.

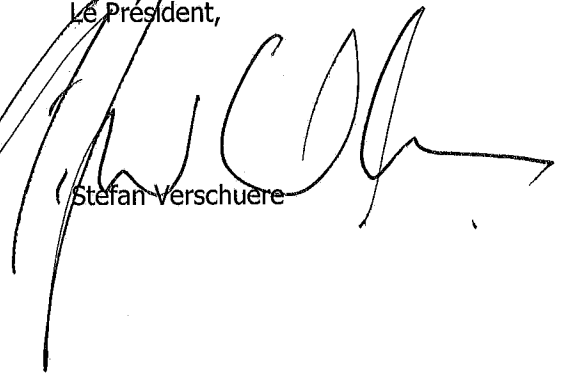
L'Administrateur f.f.,



An Machtens



Le Président,



Stefan Verschuere