

**Comité de sécurité de l'information
Chambre Autorité fédérale**

CSI/AF/19/75

DÉLIBÉRATION N° 19/027 DU 3 SEPTEMBRE 2019 RELATIVE À LA DEMANDE FORMULÉE PAR L'ASBL TOURING CLUB ROYAL DE BELGIQUE DE RECEVOIR DES DONNÉES DE LA BANQUE-CARREFOUR DES VÉHICULES DU SPF MOBILITE EN VUE DE L'ASSISTANCE DÉPANNAGE

Vu la loi du 15 août 2012 *relative à la création et à l'organisation d'un intégrateur de services fédéral*, en particulier l'article 35/1 ;

Vu la loi du 5 septembre 2018 *instituant le comité de sécurité de l'information et modifiant diverses lois concernant la mise en œuvre du Règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE*, en particulier les articles 95 et 98 ;

Vu la demande de l'ASBL Touring Club Royal de Belgique ;

Vu le rapport du Service public fédéral Stratégie et Appui ;

Vu le rapport de Monsieur M. Lognoul.

I. OBJET DE LA DEMANDE

1. L'ASBL Touring Club Royal de Belgique (ci-après « le demandeur ») est un organisme privé de dépannage qui intervient en cas d'incidents (accidents, véhicules défectueux, etc.) sur les routes et les autoroutes. Elle met tout en œuvre pour fournir une assistance rapide, car les circonstances entourant les incidents peuvent souvent constituer un danger direct pour les personnes concernées ou des tiers. Afin de pouvoir offrir l'assistance la plus appropriée, le demandeur doit connaître certains aspects techniques du véhicule du client avant d'intervenir sur place. Dans le cadre des contrats « back-2-back » avec les différents constructeurs, le demandeur reçoit des informations techniques sur les véhicules liées aux numéros de châssis. Cependant, le numéro de châssis (une combinaison de 17 lettres et chiffres) est souvent difficile à trouver pour les clients et difficile à communiquer, ce qui peut entraîner une perte de temps cruciale dans le cadre de l'assistance dépannage.

2. Afin d'assurer une intervention rapide, le demandeur requiert à présent l'autorisation de recevoir, sur la base de la communication de la plaque d'immatriculation du véhicule en question, certaines données techniques du répertoire matricule des véhicules¹, tenu par la Banque-Carrefour des véhicules Direction générale Transport routier et Sécurité routière du Service public fédéral Mobilité et Transports² (ci-après dénommé « le SPF Mobilité ») afin que les moyens appropriés puissent être mis en œuvre dans le cadre de l'assistance visée. Cela signifierait qu'en réponse à un appel téléphonique, lorsqu'un dossier est créé auprès du demandeur, la plaque d'immatriculation du véhicule en question serait communiquée par le client et que le demandeur pourrait demander ensuite les données du véhicule au SPF Mobilité au moyen de la plaque d'immatriculation reçue.
3. Le demandeur souhaite avoir accès aux données suivantes après avoir communiqué la plaque d'immatriculation reçue de la personne concernée : numéro de châssis, couleur, carburant, transmission (roue avant, roue arrière, 4RM), boîte de vitesses, marque et modèle, date de la première immatriculation, cylindrée et puissance du moteur.

II. EXAMEN DE LA DEMANDE

A. RECEVABILITÉ ET COMPÉTENCE DU COMITÉ

4. Conformément à l'article 35/1 de la loi du 15 août 2012 *relative à la création et à l'organisation d'un intégrateur de services fédéral*, la communication de données à caractère personnel par des services publics et des institutions publiques de l'autorité fédérale à des tiers autres que des institutions de sécurité sociale visées à l'article 2, alinéa 1er, 2° de la loi du 15 janvier 1990 *relative à l'institution et à l'organisation d'une Banque-carrefour de la sécurité sociale* doit faire l'objet d'une délibération préalable de la chambre autorité fédérale du comité de sécurité de l'information, dans la mesure où les responsables du traitement de l'instance qui communique et des instances destinataires ne parviennent pas, en exécution de l'article 20 de la loi du 30 juillet 2018 *relative à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel*, à un accord concernant la communication ou au moins un de ces responsables du traitement demande une délibération et en a informé les autres responsables du traitement.
5. Le Comité prend acte du fait qu'aucun accord sur la communication n'a été obtenu entre le demandeur et le SPF Mobilité. Le Comité a reçu l'avis motivé du SPF Mobilité par le biais du demandeur. Le SPF Mobilité indique qu'il n'y a pas de motif valable de recevabilité parce que le traitement n'est pas nécessaire au respect d'une obligation légale à laquelle le responsable du traitement est soumis (art. 6, c), Règlement général sur la protection des données³) et parce que le traitement n'est pas non plus nécessaire à l'exécution d'une mission d'intérêt public ou relevant de l'exercice de l'autorité publique dont est investi le responsable

¹ Art. 6 et suivants de l'Arrêté royal du 20 juillet 2001 relatif à l'immatriculation de véhicules, *M.B.* 8 août 2001.

² Art. 6 et 8 de la loi du 19 mai 2010 portant création de la Banque-Carrefour des véhicules, *M.B.* 28 juin 2010.

³ 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 (appelé, dans la présente délibération, « Règlement général sur la protection des données » ou « RGPD »).

du traitement (art. 6, e), RGPD). Le SPF Mobilité se réfère aux finalités visées à l'article 5 de la loi du 19 mai 2010 portant création de la Banque-Carrefour des véhicules pour lesquelles les données à caractère personnel figurant dans le répertoire peuvent être traitées et qui, selon le SPF Mobilité, ne peuvent être invoquées dans le cas présent. Par ailleurs, le SPF Mobilité précise que l'accès aux données de la Banque-Carrefour des véhicules ne peut être accordé qu'aux institutions et aux personnes physiques ou morales pour les informations nécessaires à l'accomplissement de tâches d'intérêt général qui leur sont confiées par ou en vertu d'une loi, d'un décret ou d'une ordonnance (art. 18, §1, alinéa 3, 2°, de la loi du 19 mai 2010). Le Comité indique que le SPF Mobilité n'a pas mentionné que la même disposition permet également l'accès aux missions qui sont explicitement reconnues comme telles (d'intérêt général) par l'ancien Comité sectoriel pour l'Autorité fédérale. En ce qui concerne l'utilisation de la plaque d'immatriculation comme clé d'accès aux données de la Banque-Carrefour des véhicules, le SPF Mobilité rappelle que le demandeur peut obtenir les données visées au moyen du numéro de châssis et que le traitement de la plaque d'immatriculation comme donnée à caractère personnel n'est donc pas nécessaire. De plus, le numéro de châssis est une donnée d'identification durable et fiable associée au véhicule, qui le suivra tout au long de son existence. Le SPF Mobilité signale que le numéro de châssis est accessible à divers endroits du véhicule et qu'il est également mentionné sur le certificat d'immatriculation qui doit toujours accompagner le véhicule.

6. Vu l'absence d'un protocole entre les parties concernées, le Comité est compétent pour se prononcer sur la demande.

B. TRAITEMENT

B.1. OBLIGATION DE JUSTIFICATION

7. Conformément à l'article 5, §2, du Règlement général sur la protection des données⁴ (ci-après dénommé « RGPD »), le SPF Mobilité et le demandeur sont, en tant que responsables du traitement, responsables du respect des principes du RGPD et doivent être en mesure de le démontrer.
8. Le Comité indique qu'en exécution de l'article 30 du RGPD, les responsables du traitement doivent tenir un registre des activités de traitement effectuées sous leur responsabilité conformément aux conditions prévues audit article.

B.2. LICITE ET LIMITATION DES FINALITES

9. Conformément à l'art. 5, §1, a), du RGPD, les données à caractère personnel doivent être traitées de manière licite au regard de la personne concernée. Cela signifie que le traitement visé doit être basé sur l'un des principes de licéité repris à l'article 6 du RGPD. En outre, l'article 5, §1, b), du RGPD ne permet le traitement de données à caractère personnel que pour des finalités déterminées, explicites et légitimes. Enfin, la loi du 19 mai 2010 portant création de la Banque-Carrefour des véhicules mentionne les finalités d'utilisation des données de la Banque-Carrefour.

⁴ 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.

10. Le demandeur souhaite recevoir les données afin d'offrir un service rapide à ses clients. Les données doivent permettre de reconnaître rapidement le véhicule, de diagnostiquer et de résoudre rapidement le problème et, le cas échéant, de remorquer le véhicule. Ces finalités sont déterminées, explicites et légitimes au regard de la relation entre le demandeur et son client.
11. Le Comité constate par ailleurs que les finalités décrites du traitement visé présentent deux aspects distincts. D'une part, la relation entre le demandeur et son client dans le cadre de l'assistance dépannage est de nature commerciale. Dans ce cadre, le demandeur n'exerce pas de tâche d'intérêt général qui lui aurait été confiée par ou en vertu d'une loi, d'un décret ou d'une ordonnance. À lui seul, cet aspect ne peut effectivement constituer une raison suffisante pour recevoir les données envisagées. En revanche, malgré sa nature commerciale, l'assistance dépannage ne peut être considérée indépendamment de la sécurité routière de la personne concernée et d'autres personnes physiques qui se trouvent sur ou à proximité de la voie publique. Le Comité estime dès lors que l'on peut effectivement associer une notion d'intérêt général à l'assistance dépannage. La nature et le lieu de l'incident à l'origine de la demande d'assistance peuvent en effet nécessiter une action rapide et efficace de la part du demandeur pour assurer la sécurité de la personne concernée et d'autres personnes. À cet égard, le Comité attire l'attention sur les accidents à répétition sur les autoroutes à l'occasion desquels des voitures ou des camions entrent en collision avec un véhicule en panne ou une personne se trouvant à proximité du véhicule. Il est de l'intérêt général que le véhicule et les personnes concernées puissent quitter la situation dangereuse au plus vite.
12. Au vu des circonstances potentiellement dangereuses (voire mortelles) et stressantes dans lesquelles la personne concernée se trouve, on peut accepter que la clé d'identification la plus conviviale pour la personne concernée (à savoir la plaque d'immatriculation connue ou facilement lisible) soit utilisée pour demander les données techniques de la Banque-Carrefour des véhicules à la place du numéro de châssis, plus complexe et moins accessible.
13. Le Comité considère dès lors que le traitement envisagé est nécessaire à la sauvegarde des intérêts vitaux de la personne concernée ou d'une autre personne physique (art. 6, §1, d) RGPD), **pour autant que** la personne concernée se trouve effectivement sur ou à proximité de la voie publique. En ce qui concerne les finalités possibles du traitement des données à caractère personnel de la Banque-Carrefour des véhicules, telles que mentionnées dans la loi du 19 mai 2010, le Comité constate que la finalité de la sécurité routière est effectivement prévue. Ainsi, l'art. 5, alinéa premier, 17°, de la loi précitée prévoit que les données de la Banque-Carrefour des véhicules peuvent être traitées pour faciliter l'exécution des missions de la police de la circulation routière et de la sécurité routière, la sécurité des véhicules à moteur et des remorques incluses (17°), et pour faciliter l'exécution de missions de l'aide médicale urgente, des sapeurs-pompiers ou de la sécurité civile (29°). Par ailleurs, l'arrêté royal du 20 juillet 2001 relatif à l'immatriculation de véhicules prévoit notamment que l'une des finalités pour lesquelles les données à caractère personnel du répertoire peuvent faire l'objet d'un traitement est la police de la circulation routière et de la sécurité routière, la sécurité des véhicules à moteur et des remorques incluses (art. 6, §2, 11°). Le Comité estime que le traitement des données visées est à la fois souhaitable et nécessaire pour contribuer à améliorer la sécurité routière et la sécurité des personnes concernées et d'autres personnes physiques.

B.3. PRINCIPE DE PROPORTIONNALITE

B.3.1. Minimisation des données

14. L'article 5, §1, b), du RGPD dispose que les données à caractère personnel doivent être pertinentes et limitées à ce qui est nécessaire au regard des finalités pour lesquelles elles sont traitées (« minimisation des données »).
15. Le demandeur argumente la proportionnalité du traitement des données comme suit. Au moyen de la plaque d'immatriculation que le demandeur reçoit de la personne concernée elle-même, il souhaite accéder aux données suivantes :
 - le numéro de châssis, nécessaire pour trouver la couverture du véhicule dans le programme du constructeur ;
 - la couleur, nécessaire pour faciliter la localisation du véhicule par les dépanneurs ;
 - le carburant, nécessaire étant donné que c'est souvent le type de carburant qui détermine le type de panne, et pour fournir le bon carburant en cas de pénurie ;
 - la transmission (roue avant, roue arrière, 4RM), nécessaire pour le remorquage car une roue motrice ne peut pas être remorquée ;
 - la boîte de vitesses (manuelle ou automatique), nécessaire pour le remorquage car une automatique ne peut être remorquée qu'avec un véhicule à plateau ;
 - la marque et le modèle, nécessaires dans le cadre d'un contrat, pour localiser le véhicule et diagnostiquer correctement la panne ;
 - la date de la première immatriculation, la cylindrée et la puissance du moteur : nécessaires pour diagnostiquer correctement la panne.
16. L'utilisation de la plaque d'immatriculation comme clé d'identification à la place du numéro de châssis peut être acceptée, comme indiqué au point 11.
17. Le Comité indique que la finalité du traitement est acceptable pour assurer une intervention rapide et efficace et améliorer ainsi la sécurité routière des personnes concernées et d'autres personnes physiques. Le Comité estime donc que, compte tenu de la finalité susmentionnée, les données visées dans ce domaine sont pertinentes et limitées à ce qui est nécessaire.

B.3.2. Limitation de la conservation

18. En ce qui concerne la durée de conservation, le Comité rappelle que les données à caractère personnel ne peuvent pas être conservées sous une forme permettant l'identification des personnes concernées plus longtemps que nécessaire pour les finalités pour lesquelles elles sont traitées. Les données reçues par la personne concernée au moment de la communication sont nécessaires au regard de la sécurité routière de la personne concernée et d'autres personnes physiques. Le Comité constate qu'après l'intervention, les données seront également traitées dans le cadre de la relation commerciale entre le demandeur et la personne concernée. Vu qu'il s'agit soit de données fournies par la personne concernée elle-même (la plaque d'immatriculation) soit de données techniques mises gratuitement à disposition par l'intermédiaire des constructeurs automobiles et dont le demandeur dispose donc d'office, le Comité peut accepter que ces données soient conservées pendant une période maximale de 10 ans en raison de la responsabilité juridique dans le cadre de la relation contractuelle entre le demandeur et la personne concernée.

B.4. LOYAUTE ET TRANSPARENCE

19. Conformément à l'article 5, § 1er, a), du RGPD, les données à caractère personnel doivent être traitées de manière loyale et transparente au regard de la personne concernée. L'article 12 du RGPD oblige le responsable du traitement à prendre des mesures appropriées pour fournir toute information visée aux articles 13 et 14 du RGPD (c'est-à-dire les informations à fournir lorsque les données sont collectées auprès de la personne concernée et lorsqu'elles n'ont pas été collectées auprès de la personne concernée) ainsi que pour procéder à toute communication au titre des articles 15 à 22 (concernant les droits de la personne concernée) et de l'article 34 (en cas de violation) 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.
20. Dans le cadre de la présente demande, certaines données, qui sont exclusivement techniques, sont demandées au SPF Mobilité sur la base d'une donnée à caractère personnel fournie par la personne concernée elle-même. Ainsi, aucune donnée d'identification supplémentaire (nom, prénom, adresse, date de naissance, etc.) n'est communiquée mais uniquement certaines données techniques relatives au véhicule. Compte tenu des circonstances dans lesquelles l'appel téléphonique à l'assistance peut avoir lieu, le Comité n'estime pas opportun à ce moment-là de fournir toutes les informations visées à l'article 13 du RGPD (pour la donnée demandée à la personne concernée, à savoir la plaque d'immatriculation) ou toutes les informations visées à l'article 14 du RGPD (pour les données techniques concernant le véhicule). Néanmoins, il est nécessaire que la personne concernée soit informée du traitement des données. Le Comité estime donc nécessaire que les parties concernées (le demandeur et le SPF Mobilité) fournissent les informations nécessaires sur la communication d'une manière accessible sur leur site web et, en ce qui concerne le demandeur, dans sa communication papier ou électronique avec ses clients.

B.5. SECURITE

21. Les données à caractère personnel doivent être traitées de façon à garantir une sécurité appropriée des données à caractère personnel, y compris la protection contre le traitement non autorisé ou illicite et contre la perte, la destruction ou les dégâts d'origine accidentelle, à l'aide de mesures techniques ou organisationnelles appropriées.⁵
22. Le Comité prend acte du fait qu'au moment où les données sont demandées au SPF Mobilité, elles ne seront traitées que par les employés (« call intakers ») du service « Operations » du demandeur. Le Comité indique que le demandeur doit faire signer à ses collaborateurs une déclaration de confidentialité relative au traitement des données à caractère personnel.
23. Vu que les données ne peuvent être demandées qu'en cas de panne ou d'accident sur ou à proximité de la voie publique, le Comité estime qu'il est nécessaire que le demandeur enregistre chaque demande de données auprès du SPF Mobilité, y compris l'identité du collaborateur qui demande les données, afin de pouvoir établir à tout moment une piste d'audit basée sur ces enregistrements. Cet enregistrement doit également comporter la confirmation que le dépannage a eu lieu sur ou à proximité de la voie publique. Le demandeur doit tenir ces pistes d'audit à la disposition du délégué à la protection des données du SPF Mobilité.

⁵ Art. 5, §1, f), RGPD.

- 24.** Le Comité prend acte du fait que le demandeur a désigné un délégué à la protection des données et a pris les mesures de sécurité suivantes :
- l'évaluation des risques ;
 - la rédaction d'une politique de sécurité de l'information ;
 - l'identification des supports qui comprennent les données à caractère personnel traitées ;
 - la fourniture d'informations sur les obligations relatives à la confidentialité et à la sécurisation ;
 - la sécurisation physique de l'accès ;
 - la sécurisation physique de l'environnement ;
 - la sécurisation du réseau ;
 - l'établissement d'une liste des personnes habilitées ;
 - la sécurisation logique de l'accès ;
 - la journalisation de l'accès ;
 - le contrôle de la validité et de l'efficacité dans le temps des mesures techniques ou organisationnelles mises en place ;
 - la gestion d'urgence des incidents de sécurité de l'information ;
 - une documentation suffisante concernant l'organisation de la sécurité de l'information.
- 25.** Le Comité rappelle que l'article 35 du RGPD exige dans certains cas que le responsable du traitement effectue, avant le traitement, une analyse de l'impact des opérations de traitement envisagées sur la protection des données à caractère personnel. Dans ce cadre, le Comité renvoie aux « Lignes directrices concernant l'analyse d'impact relative à la protection des données et la manière de déterminer si le traitement est « susceptible d'engendrer un risque élevé » aux fins du règlement (UE) 2016/679 » du Groupe de travail « Article 29 » sur la protection des données⁶, et à la Recommandation d'initiative n° 01/2018 du 28 février 2018 de la Commission de la protection de la vie privée concernant l'analyse d'impact relative à la protection des données et la consultation préalable⁷.

Par ces motifs,

⁶ https://ec.europa.eu/newsroom/article29/item-detail.cfm?item_id=611236

⁷ www.adp-gba.be

le Comité de sécurité de l'information, Chambre Autorité fédérale, conclut que :

La communication des données à caractère personnel telle que visée dans la présente délibération est autorisée pour autant qu'il soit satisfait aux mesures fixées dans la présente délibération visant à garantir la protection des données, en particulier les mesures en matière de limitation des finalités, de minimisation des données, de limitation de la conservation et de sécurité de l'information.

Par conséquent, l'ASBL Touring Club Royal de Belgique est autorisée à recevoir les données suivantes du SPF Mobilité au moyen de la plaque d'immatriculation : numéro de châssis, couleur, carburant, transmission (roue avant, roue arrière, 4RM), boîte de vitesses, marque et modèle, date de la première immatriculation, cylindrée et puissance du moteur, à condition que :

- les données ne soient demandées que si le véhicule faisant l'objet de l'appel se trouve sur ou à proximité de la voie publique ;
- la transparence nécessaire soit prévue, comme décrit au point 20 ;
- le demandeur prévoit la mise en place d'une piste d'audit, comme décrit au point 23.

M. LOGNOUL

<p>Le siège de la Chambre Autorité fédérale du Comité de sécurité de l'information est établi dans les bureaux du Service public fédéral Stratégie et Appui (SPF BOSA) à l'adresse suivante : Boulevard Simon Bolivar 30, 1000 Bruxelles.</p>
