



Autorité de protection des données
Gegevensbeschermingsautoriteit

Avis n° 29/2022 du 16 février 2022

Objet: Demande d'avis concernant un projet de loi portant dispositions diverses en matière d'Economie (CO-A-2021-285)

Le Centre de Connaissances de l'Autorité de protection des données (ci-après « l'Autorité »),
Présent.e.s : Madame Marie-Hélène Descamps et Messieurs Yves-Alexandre de Montjoye et Bart
Preneel;

Vu la loi du 3 décembre 2017 *portant création de l'Autorité de protection des données*, en particulier
les 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 du Vice-Premier ministre et ministre de l'Economie et du Travail, Monsieur Pierre-
Yves Dermagne (ci-après « le Ministre » ou « le demandeur »), reçue le 23 décembre 2021;

Émet, le 16 février 2022, l'avis suivant :

I. Objet et contexte de la demande d'avis

1. Le Ministre a introduit auprès de l'Autorité une demande d'avis concernant les articles 54 et 55 d'un projet de loi portant dispositions diverses en matière d'Economie (ci-après, « le projet »).
2. Les articles 54 et 55 du projet sont inclus dans le chapitre 6 de ce dernier qui concerne les modifications apportées à la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs (ci-après, « la loi »).
3. L'article 54 du projet modifie l'article 19*bis*-6 de la loi, et l'article 55 du projet modifie l'article 19*bis*-8 de la loi. Ces dispositions sont consacrées dans une section de la loi relative à la mission d'information du Fonds commun de Garantie (ci-après, « le Fonds »).
4. L'article 19*bis*-6 de la loi prévoit que le Fonds est tenu de tenir un registre (ci-après, « le registre ») contenant une série de données relatives notamment aux véhicules ayant leur stationnement habituel sur le territoire belge (numéro d'immatriculation, nom, prénom, adresse du titulaire de la marque d'immatriculation, genre du véhicule, marque, type et numéro de châssis, etc.). Tandis que l'article 19*bis*-8 de la loi régleme en substance, l'accès aux données du registre.
5. Dans son formulaire de demande d'avis, le demandeur décrit les traitements envisagés comme suit :

« Le traitement existant est le traitement de certaines données personnelles par le Fonds commun de garantie belge dans le cadre d'un registre contenant, entre autres, les informations d'immatriculation et d'assurances de tous les véhicules assurés en Belgique.

D'une part, le traitement sera précisé. En effet, il sera rendu plus explicite en termes de GDPR (finalités, responsables du traitement précisés).

D'autre part, plusieurs nouvelles catégories de personnes pourront avoir accès à certaines informations du registre (uniquement l'information que le fonds est en possession des données d'assurances concernant le véhicule ou non), et ce, pour poursuivre l'objectif de digitalisation de la preuve d'assurance automobile (plus précisément, il s'agit de la personne lésée et des personnes pouvant agir en son nom, du propriétaire, du conducteur et le détenteur du véhicule et les personnes pouvant agir en leur nom ou encore de toute personne pouvant exiger une carte d'assurance) ».

II. Examen

6. **Finalités des traitements et structure des dispositions en projet et des dispositions de la loi.** L'Autorité attire l'attention du demandeur sur le fait que les articles 54 et 55 du projet sont tous deux liés à la détermination des finalités des traitements de données envisagés. Sur ce point, il importe que les finalités du traitement soient liées aux données traitées ainsi qu'aux destinataires de ces données. Le demandeur explique dans la lettre accompagnant sa demande d'avis que l'objectif de l'article 54 du projet est de mettre l'article 19 *bis*-6 en conformité avec le RGPD. En droit positif, compte-tenu de la rédaction des articles 19 *bis*-6, -7 et -8, l'ajout en substance¹, d'une liste de finalités relativement génériques² dans la première phrase de l'article 19 *bis*-6, § 1^{er}, présente une plus-value juridique assez limitée. Et un tel ajout ne lie pas les finalités du traitement aux données et aux destinataires concernés (par ces finalités), alors que le projet et la loi doivent identifier clairement quelle(s) entité(s) traite(nt) quelles données et à quelles finalités.
7. Dans ce contexte tout d'abord, l'Autorité est d'avis que les éléments essentiels des traitements de données envisagés dans la loi se dégagent parfois déjà clairement de celle-ci, le cas échéant en la combinant avec d'autres dispositions législatives (telles que celles régissant les activités des services de police, etc.). Il en est ainsi des hypothèses de traitement de données d'une part, au profit des personnes impliquées dans un accident de la circulation (ayant-droit, subrogé, etc., y compris) (article 19 *bis*-8, § 1^{er}), et d'autre part, en substance, au profit d'autres autorités publiques particulières identifiées (article 19 *bis*-8, § 2).
8. Ensuite, l'article 55, 2^o, du projet ajoute un nouveau § 3 à l'article 19 *bis*-8 de loi en vertu duquel de nouveaux destinataires auront accès au registre « *Aux fins de connaître la situation d'assurance d'un véhicule du répertoire matricule des véhicules belges* ». L'alinéa 2 de ce nouveau paragraphe précise que « La consultation est limitée à la confirmation que le Fond[s] est ou non en possession de données prouvant l'existence du contrat d'assurance ».
9. Dans leur formulation, ces dispositions confondent dans une certaine mesure les finalités des traitements et la donnée nécessaire à leurs fins, à savoir, « la situation d'assurance d'un véhicule ». Connaître la situation d'assurance d'un véhicule n'est pas en soi une finalité légitime, déterminée et

¹ Sur un point, la disposition ne vise pas, en tant que telle, une finalité, mais bien les données traitées et leurs destinataires : « transmettre des informations relatives à l'assurance ou à la situation d'assurance d'un véhicule aux catégories de personnes visées à l'article 19bis-8 ». Et c'est la disposition à laquelle il est renvoyé qui définit les finalités concernées, dont la finalité de contrôle et d'enquête reprise sous un autre point de la disposition.

² Par exemple « prévenir, contrôler et enquêter » ; « lutter contre la non-assurance » ; « favoriser la digitalisation et la simplification administrative ». Sur ce dernier point, l'exposé des motifs du projet précise notamment ce qui suit « l'accès au registre donné aux catégories de personnes visées à l'article 19bis-8 de la même loi, permet, pour les véhicules immatriculés en Belgique, de digitaliser la preuve d'assurance et de supprimer la preuve d'assurance comme document de bord ».

explicite. Ces finalités se déduisent, en l'état du projet, indirectement de la qualité des nouveaux destinataires de données envisagés dans le projet.

10. L'Autorité est d'avis que les dispositions juste évoquées pourraient être réexprimées d'une manière similaire à ce qui suit, compte-tenu des finalités que le demandeur entend poursuivre par les traitements mis en place, et ce afin de mieux identifier celles-ci :

« Ont accès sur la base du registre, à la confirmation que le Fond est ou non en possession de données prouvant l'existence du contrat d'assurance :

1° la personne lésée et les personnes pouvant agir en son nom afin d'obtenir réparation du dommage subi ;

2° le propriétaire, le conducteur et le détenteur du véhicule automoteur et les personnes pouvant agir en leur nom afin de déterminer si le véhicule est en ordre d'assurance conformément au droit applicable³ ;

3° toute personne physique ou morale pouvant exiger la consultation d'une carte internationale d'assurance automobile, en vertu d'une disposition légale belge et à la finalité poursuivie par cette disposition ».

11. Sur la base des commentaires précédents et en prenant en compte les commentaires suivants, l'Autorité est d'avis que le demandeur peut omettre les modifications apportées par le projet dans l'article 19bis-6, paragraphe 1^{er}, ayant pour objectif de définir des finalités génériques du registre. En effet, en raison de la structure actuelle des dispositions de la loi et de leur contenu, chaque disposition de celle-ci régissant l'accès aux données peut notamment déterminer avec suffisamment de clarté, les finalités poursuivies.

12. Finalité « personne lésée » et finalités « autorité publique » - ou finalités « probatoires ».

L'Autorité a interrogé le demandeur quant à la question de savoir dans quelle mesure le concept de « personne lésée » désormais repris dans le nouveau paragraphe 3 de l'article 19bis-8 de la loi, recouvre tout ou partie des personnes visées dans le paragraphe 1^{er} qui semble également viser la personne lésée⁴ en se référant à « *Toute personne impliquée dans un accident de la circulation routière ainsi que ses ayants droit et toute personne physique ou morale ainsi que toute institution ou organisme disposant d'un droit de subrogation légale ou conventionnelle ou d'un droit propre suite à*

³ L'exposé des motifs évoque ce qui suit : « On pense notamment au propriétaire d'un véhicule dont la police d'assurance a été suspendue et qui veut vérifier que celle-ci est bien remise en vigueur, au conducteur occasionnel d'un véhicule,... ».

⁴ Actuellement définie par l'article 1^{er}, dernier al., de la loi comme « les personnes qui ont subi un dommage donnant lieu à l'application de la présente loi, ainsi que leurs ayants droit ». L'article 1^{er}, 2), de la directive (CE) n° 2009/103 du Parlement européen et du Conseil du 16 septembre 2009 concernant l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation de véhicules automoteurs et le contrôle de l'obligation d'assurer cette responsabilité définit la personne lésée comme « toute personne ayant droit à la réparation du dommage causé par des véhicules ».

cet accident» et ce, en prévoyant un accès plus large au registre. Le demandeur a notamment répondu ce qui suit :

- « Le §1^{er} vise à répondre aux objectifs décrits dans la quatrième directive et repris dans la directive 2009/103 sous les considérants suivants :

'42) Les personnes lésées à la suite d'accidents de la circulation éprouvent parfois des difficultés à connaître le nom de l'entreprise d'assurance qui couvre la responsabilité civile résultant de la circulation d'un véhicule automoteur impliqué dans un accident.

(43) Dans l'intérêt de ces personnes lésées, il convient que les États membres créent des organismes d'information pour garantir que cette information relative à tout accident impliquant un véhicule automoteur soit disponible dans les meilleurs délais.'

Le §1^{er} poursuit donc l'objectif de permettre à la personne impliquée dans un accident de la route d'accéder à toutes les informations utiles dans le cadre du règlement (de l'indemnisation) d'un accident de circulation.

Selon l'article 19bis-8, §1^e, de la loi RC auto peuvent ainsi interroger le Fonds en sa qualité d' 'Organisme d'information' ; 'toute personne impliquée dans un accident de la circulation routière ainsi que ses ayants droit et toute personne physique ou morale ainsi que toute institution ou organisme disposant d'un droit de subrogation légale ou conventionnelle ou d'une droite propre suite à cet accident.'

Au moment où le Fonds est interrogé, il n'est pas établi qui est la personne lésée et qui est la personne responsable. Le législateur a voulu éviter qu'une personne soit obligé d'établir d'abord qu'elle n'est pas responsable avant même de pouvoir interroger le Fonds sur l'identité de l'assureur du véhicule de son adversaire. Celui qui s'estime personne lésée peut s'adresser directement à l'assureur de celui qu'il estime responsable (principe de l'action directe). C'est en effet avec cet assureur que la personne impliquée devra discuter sur les responsabilités. Dans l'intérêt de pouvoir le faire, elle doit d'abord obtenir l'identité de cet assureur.

- *le §3 s'inscrit dans le cadre de la digitalisation de la carte 'verte' [...] (déjà possible[...]) et de la possibilité donnée au Roi de prévoir une dispense⁵ de l'obligation de délivrance de celle-ci par l'assureur (art.7 de la loi RC auto).*

⁵ « Le Roi peut déterminer les conditions dans lesquelles les assureurs peuvent être dispensés de l'obligation de délivrer le certificat international d'assurance au preneur d'assurance ».

Cette dispense de l'obligation de délivrance de la preuve d'assurance doit être encadrée afin de veiller notamment à la protection des consommateurs.

*Dans ce cadre, il faut notamment que le preneur d'assurance, le conducteur, le détenteur, la personne lésée⁶] puisse rapidement connaître la situation d'assurance d'un véhicule. Par situation d'assurance est visée l'information afférente au fait que le véhicule est oui ou non assuré. Pour la personne lésée, **il est important d'accéder rapidement à cette simple information** (par exemple sur le lieu d'un accident) afin de savoir si l'autre véhicule impliqué est ou non assuré. Il paraît logique que si 'toute personne impliquée' avait le droit d'interroger le Centre d'Information (en Belgique, le FCGB) au niveau des informations visées par le §1er, **cette même personne puisse obtenir en temps réel l'information sur l'état d'assurance d'un véhicule***

En outre, dans le §3, il n'est question que de 'la situation d'assurance d'un véhicule du répertoire matricule des véhicules belges', tandis que le §1^{er} concerne les véhicules automoteurs ayant leur stationnement habituel sur le territoire d'un Etat de l'Espace économique européen[...] (y compris les belges).

Une personne ayant sa résidence en Belgique peut interroger l'Organisme d'Information belge (le FCGB) pour un véhicule ayant son stationnement dans un autre Etat membre EEE, mais dans ce cas, le Fonds devra interroger son homologue de l'autre Etat membre afin de pouvoir fournir réponse à l'interrogation » (souligné dans le texte original, gras ajouté et références omises par l'Autorité) ».

13. Le demandeur précise encore dans ses réponses, outre la distinction relative aux données traitées ainsi qu'à la qualité de la personne qui consulte les données, que dans le cadre du nouveau § 3, le délai d'accès aux données est « En temps réel (quasi-instantanéité) », et que « Le système du §3 est conçu pour qu'il soit immédiatement adressé en retour une réponse sur la situation d'assurance du véhicule (quasi-instantanéité). Concrètement, il sera précisé si dans la banque de données une mention d'un assureur pour le véhicule désigné est reprise SANS en donner les coordonnées ».
14. *Mutatis mutandis*, l'Autorité a posé au demandeur un questionnement similaire concernant les relations entre le 3^o du nouveau paragraphe 3 (« toute personne physique ou morale pouvant exiger une carte internationale d'assurance automobile, en vertu d'une disposition légale belge ») et l'actuel paragraphe 2 de l'article 19bis-8 de la loi. Le demandeur a notamment répondu ce qui suit :

⁶ Le demandeur donne en note de bas de page, l'exemple du piéton.

« Sont effectivement visés à l'article 19bis-8, §3, 3°, les contrôles techniques, le centre d'examen de conduite (examen pratique). Il s'agit de toutes personnes devant vérifier le statut d'assurance d'un véhicule.

Concernant les douanes, une demande de leur part a été introduite [...]».

15. L'Autorité comprend par conséquent de la réponse communiquée par le demandeur que le nouveau § 3 prévu dans le cadre du projet comporte bien, sous réserves d'un commentaire ultérieur concernant les autorités visées au paragraphe 2⁷, de nouvelles hypothèses autonomes de traitement de données qui visent également des destinataires (pour partie) déjà visés dans d'autres dispositions de la loi, et qui ont pour objectif spécifique, de fournir un accès au statut d'assurance d'un véhicule ayant les caractéristiques suivantes : instantané, en temps réel et en permanence (24/7), à distance et par voie électronique.
16. Dans ce cadre, le nouveau traitement de données prévu poursuit une finalité générale qui pourrait être qualifiée de probatoire. Dans sa lettre accompagnant la demande d'avis, le demandeur explique que la mise en œuvre de l'article 7, § 1er, alinéa 2, de la loi, habilitant le Roi à déterminer les conditions dans lesquelles les assureurs peuvent être dispensés de l'obligation de délivrer le certificat international d'assurance au preneur d'assurance, *« est notamment conditionnée par le fait qu'une preuve d'assurance puisse être consultée en temps réel par des personnes présentant un intérêt légitime »*.
17. L'exposé des motifs dispose encore que :

« Enfin, l'accès au registre donné aux catégories de personnes visées à l'article 19bis-8 de la même loi, permet, pour les véhicules immatriculés en Belgique, de digitaliser la preuve d'assurance et de supprimer la preuve d'assurance comme document de bord. Il en résulte une simplification administrative notamment pour les entreprises et les citoyens ainsi qu'une plus grande efficacité administrative.

Le registre présente en outre deux avantages : d'une part, éviter la fraude et la falsification et, d'autre part, de présenter en temps réel la situation d'assurance d'un véhicule. La consultation du registre offre dès lors une plus grande sécurité juridique que la carte internationale d'assurance automobile communément appelé carte verte. La carte internationale d'assurance automobile émise par l'assureur et remise sur support papier ou par voie électronique au preneur d'assurance n'acte pas la suspension ou la résiliation du

⁷ Voir le considérant n° 22.

contrat d'assurance endéans le délai de validité mentionné sur la carte internationale d'assurance automobile.

En donnant l'accès au registre à des personnes présentant un intérêt légitime, il est donc possible pour le conducteur occasionnel, le détenteur du véhicule et toute personne habilitée en vertu d'une disposition légale à exiger la carte internationale d'assurance automobile, de connaître la situation d'assurance d'un véhicule. Par conséquent, cet accès au registre rend inutile la délivrance de la carte internationale d'assurance automobile pour les véhicules immatriculés en Belgique circulant dans l'Union européenne. De même, ce document ne présente plus d'intérêt comme document de bord ».

18. L'Autorité souligne que conformément à l'article 2, § 1^{er}, alinéa 1^{er} de la loi, en cas de défaut d'assurance, un véhicule n'est pas admis à la circulation sur la voie publique, les terrains ouverts au public et les terrains non publics mais ouverts à un certain nombre de personnes ayant le droit de les fréquenter. C'est à l'aide du certificat justifiant du contrat d'assurance (visé à l'article 7 de la loi)⁸ que le conducteur pourra établir la preuve de son contrat.
19. Dans ce contexte, l'Autorité a interrogé le demandeur sur les garanties légales (ou réglementaires) qui sont envisagées afin de limiter les risques pour les droits et libertés des personnes concernées. En l'occurrence en particulier, il s'agit d'assurer à la personne concernée sa liberté d'aller et venir en cas de contrôle par les autorités/entités compétentes (délai de communication des données ; contestabilité du système, *quid* si la personne concernée est bien assurée et que le registre n'est pas à jour, échanges de courriels avec l'assureur à l'appui ? ; etc.). L'Autorité relève au passage que compte-tenu du projet et de sa finalité, les risques pour les personnes concernées se situent particulièrement sur le plan de la disponibilité et de l'exactitude des données traitées. Les risques liés à la divulgation des données à caractère personnel (le statut assuré ou non en lien avec une plaque d'immatriculation) à un autre public que celui visé par les dispositions en projet, sont cependant *a priori*, limités.
20. Le demandeur a répondu notamment ce qui suit⁹ :
- « *L'article 23 de la loi prévoit (déjà à ce jour) que l'alinéa 1er de cet article (l'obligation d'être muni d'un certificat d'assurance) n'est pas applicable si les conditions fixées par le Roi en exécution de l'article 7, §1er, alinéa 2, sont réunies. Or, cet alinéa vise expressément les conditions de dispense de l'obligation de délivrance. **Un arrêté royal***

⁸ Soit la « carte internationale d'assurance automobile émise sous l'autorité du Bureau belge des Assureurs automobiles » (voir l'article 5 de l'arrêté royal du 13 février 1991 portant mise en vigueur et exécution de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs, remplacé par l'arrêté royal du 22 décembre 2017.

⁹ Voir à ce sujet la réponse du demandeur dans le considérant n° 13.

d'exécution doit encore préciser les conditions susmentionnées. Une des conditions préalables à la mise en place d'une telle dispense est l'accès en temps réel au registre par les personnes mentionnées notamment au §3. D'autres mesures protectrices des personnes concernées sont envisagées à l'instar de ce qui est déjà actuellement prévu à l'article 5 de l'arrêté royal du 13 février 1991 portant mise en vigueur et exécution de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs¹⁰ » (souligné dans le texte original, numérotation des notes de bas de page modifiée par l'Autorité et gras ajouté par l'Autorité).

21. Également interrogé à ce sujet, le demandeur a encore précisé que « *Les contrôles de police sont visés par le §2 et non le §3* ».
22. Ces réponses conduisent l'Autorité aux constatations suivantes.
23. Premièrement, l'Autorité comprend que le paragraphe 3 en projet n'a pas pour finalité de s'appliquer aux autorités visées au paragraphe 2 de l'actuel article 19*bis*-8 de la loi. Cette constatation appelle les deux commentaires suivants :
 - D'une part, dès lors que c'est notamment dans le cadre de ces traitements de données que des risques particuliers pour les droits et libertés des personnes concernées se présentent¹¹, il conviendra de veiller à ce que le traitement visé à l'actuel article 19*bis*-8, § 1, alinéa 1^{er} de la loi¹², présente des garanties similaires (quant à la disponibilité et à la qualité des données) à celles prévues dans le cadre du paragraphe 3 en projet et de son exécution ;

¹⁰ « Art.5 Le certificat visé à l'article 7, § 1er, de la loi du 21 novembre 1989 est la carte internationale d'assurance automobile émise sous l'autorité du Bureau belge des Assureurs automobiles dans le cadre des accords inter-bureaux et distribuée aux assurés par les assureurs agréés ou dispensés de l'agrément en application de la loi du 13 mars 2016 relative au statut et au contrôle des entreprises d'assurance ou de réassurance.

La carte internationale d'assurance automobile est délivrée gratuitement sur support papier ou, si le preneur d'assurance y consent, sur un autre support durable.

Le preneur d'assurance peut modifier gratuitement son choix du support en cours de contrat ».

¹¹ Quant à ces risques, voir plus haut, considérant n° 19.

¹² « Aux fins de lutter contre la non-assurance, les membres compétents des services de police au sens de l'article 2, 2°, de la loi du 7 décembre 1998 organisant un service de police structuré organisé à deux niveaux disposent d'un accès par voie électronique au registre visé à l'article 19*bis*-6. La consultation est limitée au contrôle de la situation d'assurance d'un véhicule déterminé ».

- D'autre part, le point n° 3°, du paragraphe 3 en projet devrait préciser qu'il n'est pas applicable aux personnes visées au paragraphe 2 pour lesquelles l'accès au registre est régi de manière spécifique par cette disposition¹³.
24. Deuxièmement, concernant ce paragraphe 3, compte-tenu des risques pour les droits et libertés des personnes concernées ainsi que des intentions du demandeur¹⁴, l'Autorité est avant tout d'avis que celui-ci devrait expliciter les qualités de l'accès envisagées par le demandeur et mises en évidence précédemment (accès en temps réel, etc.¹⁵).
25. L'Autorité prend en outre acte du fait que ce sont les mesures d'exécution qui prévoient d'éventuelles mesures additionnelles afin de limiter les risques pour les droits et libertés des personnes concernées. Dans le cadre de ses autres réponses aux interrogations de l'Autorité¹⁶, le demandeur a également précisé par exemple, qu'il serait prévu que la personne concernée peut toujours obtenir de l'assureur, à la demande, sa carte internationale d'assurance automobile, sous forme électronique ou papier.
26. **Finalité « coopération ».** Concernant la finalité « permettre la coopération entre les organismes d'information » introduite par l'article 54 en projet, l'exposé des motifs du projet précise ce qui suit :
- « Ainsi, le considérant 21 de la Directive précitée précise qu' 'Il est nécessaire que ces organismes coopèrent entre eux et réagissent rapidement aux demandes d'information concernant les représentants chargés du règlement des sinistres qui leur sont présentées par des organismes d'information situés dans d'autres États membres'. L'article 5, paragraphe 3, dernier alinéa, de ladite directive impose aux organismes d'information de coopérer. Cette finalité se retrouve aux articles 19bis-7 et 19bis-10 de la même loi »¹⁷.*
27. Le projet se limite à renseigner la finalité de la coopération sans la déterminer plus précisément. Ce sont les articles 19bis-7 et 19bis-10, 3° et 4°, de la loi qui régissent la coopération entre le Fonds et ses homologues étrangers. L'Autorité a interrogé le demandeur quant à la question de savoir ce qui

¹³ Par exemple, la suggestion effectuée au considérant n° 10 pourrait être adaptée comme suit : « à l'exception des personnes visées au paragraphe 2, toute personne physique ou morale pouvant exiger la consultation d'une carte internationale d'assurance automobile, en vertu d'une disposition légale belge et à la finalité poursuivie par cette disposition ».

¹⁴ Voir le considérant n° 19.

¹⁵ Voir le considérant n° 15. Par exemple, la suggestion effectuée au considérant n° 10 pourrait être adaptée comme suit : « Ont accès en temps réel et en permanence, à distance et par voie électronique, sur la base du registre, à la confirmation que le Fond est ou non en possession de données prouvant l'existence du contrat d'assurance... ». Une alternative pourrait par exemple être de modifier le paragraphe 3, alinéa 2, en projet, comme suit : « La consultation est limitée à la confirmation que le Fond est ou non en possession de données prouvant l'existence du contrat d'assurance[, et est permise en temps réel, en permanence, à distance et par voie électronique] ». C'est *in fine* au demandeur qu'il incombe de déterminer la formulation qui rencontre ses besoins.

¹⁶ Voir le considérant n° 27.

¹⁷ La directive citée n'est cependant plus en vigueur. Il convient désormais de se référer à la Directive n° 2009/103 du Parlement européen et du Conseil du 16 septembre 2009 concernant l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation de véhicules automoteurs et le contrôle de l'obligation d'assurer cette responsabilité.

était prévu (flux de données ? ; etc.) lorsque les titulaires d'assurances voyagent à l'étranger. Le demandeur a notamment communiqué les éléments suivants :

- « *Il faut tout d'abord rappeler que 'Les États membres doivent actuellement s'abstenir de contrôler l'assurance des véhicules qui ont leur stationnement habituel sur le territoire d'un autre État membre, ou qui ont leur stationnement habituel sur le territoire d'un pays tiers et entrent sur leur territoire à partir du territoire d'un autre État membre'. Cependant, de nouvelles innovations technologiques, comme la technologie permettant la reconnaissance automatique des plaques d'immatriculation, permettent de contrôler l'assurance des véhicules sans les stopper et donc sans interférer avec la libre circulation des personnes. **Il convient donc d'autoriser les contrôles de l'assurance des véhicules, uniquement s'ils ne sont pas discriminatoires, s'ils sont nécessaires et proportionnés, s'ils s'inscrivent dans le cadre d'un système général de contrôles sur le territoire national** menés également sur les véhicules qui ont leur stationnement habituel sur le territoire de l'État membre qui effectue les contrôles et s'ils ne nécessitent pas d'arrêter le véhicule' »[...]*

- *En cas de voyage à l'étranger, il faut distinguer selon la situation :*

- *sont admis à la circulation en Belgique sans être munis d'un certificat international d'assurance les véhicules automoteurs ayant leur stationnement habituel sur les territoires[...] des États membres de de l'Espace économique européen mais aussi d' Andorre, Bosnie-Herzégovine, Monténégro, Royaume-Uni, Serbie.[...]*

Pour ces États dont l'accès au territoire se fait sur base de la plaque d'immatriculation, il n'y a, en principe, pas de contrôle de la situation d'assurance. L'automobiliste belge pourra en tout état de cause toujours accéder audit registre et afficher le résultat de la requête. En outre, rien ne l'empêche de demander la carte internationale d'assurance automobile, sous forme électronique, ou papier, à son entreprise d'assurance.

- *Pour les autres pays où l'accès au territoire est subordonné à la possession du certificat d'assurance, il faudra que le conducteur belge dispose de celui-ci. C'est pourquoi l'arrêté déterminant les conditions de l'octroi de la dispense de délivrer une carte internationale d'assurance automobile prévoira que **le preneur d'assurance pourra toujours obtenir ladite carte, sur simple demande, en version papier ou électronique.***

Il est à noter que le site web afférent au registre contiendra des informations claires sur la situation dans les différents Etats.

[...]

- ***Il est prévu que l'arrêté royal déterminant les conditions de dispense de délivrance de ladite carte) stipule notamment que le preneur d'assurance pourra toujours solliciter la délivrance d'un tel document.*** *Celui-ci lui sera notamment utile s'il se rend dans certains Etats du système carte verte, comme le Maroc.*

- *Les considérants de la directive 2009/103/CE précitée explique le contexte limité du contrôle de l'assurance dans les considérants suivants :*

*(6) Une interdiction de contrôler systématiquement l'assurance des véhicules automobiles devrait s'appliquer tant aux véhicules ayant leur stationnement habituel sur le territoire d'un autre État membre qu'aux véhicules habituellement stationnés sur le territoire d'un pays tiers, mais provenant du territoire d'un autre État membre. **Seuls des contrôles non systématiques, dépourvus de caractère discriminatoire et effectués dans le cadre d'un contrôle ne visant pas exclusivement à vérifier que le véhicule est assuré, peuvent être autorisés.***

(7) La suppression du contrôle de la carte verte pour les véhicules ayant leur stationnement habituel dans un État membre et pénétrant sur le territoire d'un autre État membre peut être réalisée sur la base d'un accord entre les bureaux nationaux d'assurance, aux termes duquel chaque bureau national garantirait, dans les conditions prévues par la législation nationale, l'indemnisation des dommages ouvrant droit à réparation, causés sur son territoire par un de ces véhicules, assuré ou non.

(8) Cet accord de garantie se fonde sur la présomption que tout véhicule automoteur communautaire circulant sur le territoire de la Communauté est couvert par une assurance. Il convient donc de prévoir, dans chaque législation nationale des États membres, l'obligation d'assurance de la responsabilité civile résultant de ces véhicules avec une couverture valable pour l'ensemble du territoire communautaire.

(9) Le régime prévu dans la présente directive pourrait être étendu aux véhicules ayant leur stationnement habituel sur le territoire d'un pays tiers pour lequel les bureaux nationaux des États membres auraient conclu un accord similaire.'

- *L'article 4 de la nouvelle directive 2021/2118 précitée[...] mentionne ce qui suit : 'Les États membres doivent actuellement s'abstenir de contrôler l'assurance des véhicules qui ont leur stationnement habituel sur le territoire d'un autre État membre, ou qui ont leur stationnement habituel sur le territoire d'un pays tiers et entrent sur leur territoire à partir du territoire d'un autre État membre. Cependant, de nouvelles innovations technologiques, comme la technologie permettant la reconnaissance automatique des plaques d'immatriculation, permettent de contrôler l'assurance des véhicules sans les stopper et donc sans interférer avec la libre circulation des personnes. Il convient donc **d'autoriser les contrôles de l'assurance des véhicules, uniquement s'ils ne sont pas discriminatoires, s'ils sont nécessaires et proportionnés, s'ils s'inscrivent dans le cadre d'un système général de contrôles sur le territoire national menés également sur les véhicules qui ont leur stationnement habituel sur le territoire de l'État membre qui effectue les contrôles et s'ils ne nécessitent pas d'arrêter le véhicule**' » (souligné dans le texte original, références omises par l'Autorité et gras ajouté par l'Autorité).*

28. L'Autorité prend acte de ces explications. Dès lors que l'objectif du demandeur est de mettre la loi en conformité avec les règles et principes de protection des données, l'Autorité invite le demandeur à préciser dans son projet que la coopération internationale que peut mener le Fonds, conformément aux articles 19*bis*-7 et 19*bis*-10, 3° et 4°, de la loi, a pour finalités la mise en œuvre des dispositions de la directive et de la loi, afin d'une part, de permettre à la personne lésée d'obtenir réparation du dommage qu'elle a subi, ainsi que d'autre part, de permettre le contrôle d'assurance d'un véhicule dans un autre Etat Membre de l'Espace Economique Européen, dans les limites permises par la directive et le droit de l'Union.
29. **Catégories de données à caractère personnel traitées.** Les (catégories) de données à caractère personnel traitées ressortent clairement du nouveau paragraphe 3 de l'article 19*bis*-8 en projet. Ainsi, seule la confirmation que le Fonds est ou non en possession de données prouvant le contrat d'assurance sera communiquée à la personne qui consulte le registre.
30. Par ailleurs, il est également clair que des données devront être collectées quant à l'identité et la qualité de cette dernière personne (qu'elle soit détenteur ou propriétaire du véhicule, une autorité publique agissant dans le cadre d'une mission légale, une personne lésée, etc.), ainsi que quant à l'identification du véhicule concerné (numéro de plaque d'immatriculation, *a priori*).
31. Dans ce contexte, l'Autorité est d'avis que la disposition en projet peut prévoir que « Le Roi détermine la forme et le contenu de la demande d'information ». L'Autorité rappelle dans ce cadre que les risques

pour les personnes concernées sont plus liés à la qualité des données ainsi qu'à leur disponibilité, plutôt qu'à l'éventuelle divulgation de celles-ci à une personne non autorisée¹⁸.

32. Toutefois, dans le cas où l'accès au registre ne serait pas suffisamment encadré sur le plan des mesures techniques et organisationnelles, compte-tenu de la possibilité *in fine* pour tout citoyen de consulter le système, un risque pour les droits et libertés des personnes concernées est susceptible de se présenter (utilisation détournée du système contraire à sa finalité – par exemple, publication ultérieure de données consultées en vue de nuire). Par conséquent, le Roi devra notamment veiller à mettre en place des mesures techniques et organisationnelles requérant des personnes qui consultent le registre qu'elles doivent préciser à quel titre, et qu'elles s'authentifient via un moyen d'authentification fort. A défaut de disposer d'un tel moyen d'authentification au moment voulu, afin d'assurer l'efficacité du dispositif, la personne qui consulte le registre devrait aussi pouvoir y procéder par l'intermédiaire de son propre assureur.
33. **Responsable du traitement.** L'article 54 du projet ajoute un nouveau paragraphe 4 à l'article 19*bis*-6 de la loi selon lequel « *Le Fonds, en tant que responsable du traitement, s'assure que les inscriptions au registre sont effectuées de manière à garantir la confidentialité, l'intégrité, la disponibilité et la résilience des traitements effectués* ».
34. Cela étant, quant à la formulation de la disposition en projet, l'Autorité est d'avis qu'elle peut se limiter à désigner le Fonds comme responsable du traitement au sens de l'article 4, 7), du RGPD, des traitements de données à caractère personnel nécessaires à l'exécution des missions et obligations qui lui incombent en vertu de la loi¹⁹. Pour le surplus, la disposition n'a pas de plus-value réelle. Elle est d'ailleurs même potentiellement source d'ambiguïté. En effet, l'article 32, 1., b), du RGPD qui est directement applicable au responsable du traitement, dispose plus généralement et notamment que :

« Compte tenu de l'état des connaissances, des coûts de mise en œuvre et de la nature, de la portée, du contexte et des finalités du traitement ainsi que des risques, dont le degré de probabilité et de gravité varie, pour les droits et libertés des personnes physiques, le responsable du traitement et le sous-traitant mettent en œuvre les mesures techniques et organisationnelles appropriées afin de garantir un niveau de sécurité adapté au risque, y compris entre autres, selon les besoins :

[...]

b) des moyens permettant de garantir la confidentialité, l'intégrité, la disponibilité et la résilience constantes des systèmes et des services de traitement ».

¹⁸ Voir le considérant n° 19.

¹⁹ Par exemple, le Fonds est responsable de la conservation des données communiquées notamment par les entreprises d'assurance, et de leur mise à disposition des destinataires autorisés par la loi aux finalités prévues, via le système d'information que constitue le registre.

Par ces motifs,**L'Autorité est d'avis que**

1. L'article 54, 1^o, du projet, en ce qu'il modifie le paragraphe 1^{er} de l'article 19*bis*-6 de la loi, et l'article 55 du projet, qui ajoute un nouveau paragraphe 3 à l'article 19*bis*-8 de la loi, doivent être modifiés de manière telle que les finalités des traitements envisagés se dégagent clairement du dispositif de ces dispositions, et soient liées aux destinataires des données ainsi qu'aux données traitées ou, autrement dit, aux hypothèses de traitement de données (**considérants nos 6-11**, en particulier, considérant n^o 10 et les notes de bas de page nos 13 et 15 pour des suggestions concrètes) ;
2. Compte-tenu notamment de la finalité probatoire du paragraphe 3 de l'article 19*bis*-8 de la loi en projet et des intentions du demandeur, ce paragraphe devrait préciser les caractéristiques de l'accès au registre qui est envisagé, à savoir un accès garanti en temps réel, en permanence, à distance et par voie électronique (**considérants nos 12-25**) ;
3. Le paragraphe 3 de l'article 19*bis*-8 de la loi en projet doit préciser que son 3^o ne vise pas les autorités publiques qui sont déjà visées par le paragraphe 2 de l'article 19*bis*-8 de la loi (**considérant n^o 22**) ;
4. Le projet doit préciser que la coopération internationale que peut mener le Fonds, conformément aux articles 19*bis*-7 et 19*bis*-10, 3^o et 4^o, de la loi, a pour finalités la mise en œuvre des dispositions de la directive et de la loi, afin d'une part, de permettre à la personne lésée d'obtenir réparation du dommage qu'elle a subi, ainsi que d'autre part, de permettre le contrôle d'assurance d'un véhicule dans un autre Etat Membre de l'Espace Economique Européen, dans les limites permises par la directive et le droit de l'Union (**considérants nos 26-28**) ;
5. Le Roi devra notamment veiller à mettre en place des mesures techniques et organisationnelles requérant des personnes qui consultent le registre qu'elles doivent préciser à quel titre, et qu'elles s'authentifient via un moyen d'authentification fort. A défaut de disposer d'un tel moyen d'authentification au moment voulu, afin d'assurer l'efficacité du dispositif, la personne qui consulte le registre devrait aussi pouvoir y procéder par l'intermédiaire de son propre assureur (**considérant n^o 32**) ;
6. L'article 54, 2^o, du projet, qui ajoute un paragraphe 4 à l'article 19*bis*-6 de la loi, peut se limiter à désigner le Fonds comme responsable du traitement au sens du RGPD et ne doit pas

présenter d'ambiguïté au regard des obligations directement applicables déjà consacrées dans le RGPD (**considérants nos 33-34**).

Pour le Centre de Connaissances,

(sé) Rita Van Nuffelen – Responsable a.i. du Centre de Connaissances