

AAN De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat

DATUM 11 januari 2010

ONS KENMERK z2009-01380

CONTACTPERSOON

070-8888500

UW BRIEF VAN

UW KENMERK

ONDERWERP Advies CBP inzake wetsvoorstel kilometerprijs

In uw brief van 17 december 2009 heeft u, namens de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat, een aantal vragen aan het College bescherming persoonsgegevens (CBP) voorgelegd om de Kamer nader te informeren over het oordeel c.q. het advies dat het CBP op 30 september 2008 heeft afgegeven over het wetsvoorstel kilometerprijs. Hiermee voldoen wij aan het verzoek en beantwoorden de gestelde vragen als volgt.

1. *Heeft het CBP na het advies van 30 september 2008 nog een nader advies uitgebracht naar aanleiding van het definitieve wetsvoorstel?*

Het CBP heeft na zijn advies van 30 september 2008 geen nader advies uitgebracht naar aanleiding van het definitieve wetsvoorstel zoals dat op 13 november 2009 door de Minister van Verkeer en Waterstaat naar de Tweede Kamer is gestuurd.

2. *Zou het advies van het CBP over het definitieve wetsvoorstel anders luiden dan het advies over het voorontwerp? Zo ja, hoe dan?*

Na bestudering van het definitieve wetsvoorstel en de wijze waarop gevolg is gegeven aan het wetgevingsadvies van het CBP is er geen aanleiding anders te adviseren.

3. *Kan het CBP - puntsgewijs - toelichten wat haar mening is over de wijze waarop de regering het advies van het CBP in het definitieve wetsvoorstel heeft geadresseerd?*

De voornaamste punten van kritiek van het CBP op het voorontwerp kilometerprijs zijn in het definitieve wetsvoorstel als volgt geadresseerd.

- a) Vanuit privacy oogpunt heeft het zogenaamde 'dikke' kastje (de registratievoorziening in de auto) de voorkeur. Uitsluitend op basis van ondubbelzinnige toestemming kunnen verplaatsingsgegevens (waar heb ik gereden en op welk tijdstip) voor commerciële doeleinden en verdere dienstverlening worden gebruikt. Zeggenschap dient bij de houder te liggen.

*Wetsvoorstel.* De houder van het motorrijtuig bepaalt van welke registratievoorziening ('dikke' of 'dunne' kastje) hij gebruik gaat maken. De 'dikke' registratievoorziening stuurt

alleen geaggregeerde gegevens ten behoeve van de facturering naar de inningsorganisatie (de inningsorganisatie is in dit verband een samenwerking tussen de RDW en CJIB). Uitsluitend NAW-gegevens, kentekengegevens, het aantal kilometers en het tarief (bijvoorbeeld tariefzones rood/geel/blauw) worden ten behoeve van de facturering verwerkt. Waar en wanneer is gereden is niet bekend: er is dus geen sprake van een 'nationaal volgsysteem'.

Indien de houder voor de 'dunne' registratievoorziening kiest zit er een erkende dienstverlener tussen. Deze dienstverlener is in eerste instantie belast met het aggregeren van de gegevens uit het 'dunne' kastje. De dienstverlener stuurt deze gegevens vervolgens - ten behoeve van de facturering - door naar de inningsorganisatie. Alléén na ondubbelzinnige toestemming van de houder kan de dienstverlener de gedetailleerde verplaatsingsgegevens gebruiken voor vormen van dienstverlening (waar vind ik het goedkoopste tankstation, filemeldingen etc.). In het wetsvoorstel is geen sprake van zodanige financiële prikkels dat de houders eerder geneigd zijn te kiezen voor de 'dunne' registratievoorziening (aldus de MvT, p. 41). Het wetsvoorstel voorziet er - op aanwijzing van het CBP - in dat de houder ook in de toekomst altijd gebruik kan blijven maken van de 'dikke' registratievoorziening (zie het advies van het CBP van 30 september 2008, p. 7).

- b) Het is niet nodig dat de registratievoorziening continue - via de satelliettechniek - kan worden gevolgd. Het is voldoende dat bijvoorbeeld eenmaal per dag aan de inningsorganisatie gegevens worden doorgegeven die nodig zijn om de kilometerprijs in rekening te brengen (te factureren).

*Wetsvoorstel.* Naar aanleiding van dit advies zal in de technische specificaties en vereisten voor de registratievoorziening worden meegenomen dat slechts periodiek geaggregeerde verplaatsingsgegevens ten behoeve van de facturering kunnen worden doorgezonden (zie ook de MVT, p. 76 en p. 94).

- c) Er moet aandacht komen voor de beveiliging

*Wetsvoorstel.* Het moet duidelijk zijn welke technische en organisatorische garanties getroffen worden om de beveiliging van persoonsgegevens voldoende te waarborgen. Dat geldt ook voor het communicatieverkeer tussen de registratievoorziening en de inningsorganisatie. Op advies van het CBP wordt daarom een adequate beveiliging als één van de erkenningseisen van particuliere dienstverleners opgenomen (MvT. p. 94).

Zie over de beveiliging ook de beantwoording van vraag 6.

- d) Bewaren en verwerken van gegevens. Er moet worden gespecificeerd welke gegevens voor welke doeleinden mogen worden gebruikt.

*Wetsvoorstel.* In het wetsvoorstel is in de artikelen 4.26 e.v. (bescherming persoonsgegevens) opgenomen wie, welke gegevens en voor welk doel mag verwerken. Dat geldt niet alleen de inningsorganisatie, maar ook de erkende dienstverlener. Daarnaast is een verbod opgenomen voor de dienstverlener om persoonsgegevens tegen vergoeding of om niet te verstrekken aan een derde: handel in en met deze gegevens is dus uitdrukkelijk verboden (artikel 4.27, negende lid, wetsvoorstel).

Met betrekking tot de bewaartermijnen gelden er twee regimes. Een voor de overheid, hier geldt de wettelijke bewaartermijn van vijf jaar. Voor de erkende dienstverlener gelden kortere termijnen, bijvoorbeeld niet langer dan nodig voor het verlenen van een bepaalde dienst, niet langer dan de wettelijke termijn die geldt voor de betwisting van een vordering.

- e) Positie leaserijder. Krijgt de werkgever en/of het leasebedrijf inzage in de gegevens?

*Wetsvoorstel.* Contractueel moet worden vastgelegd wie toegang heeft tot welke gegevens. Een en ander is ook afhankelijk van het soort kastje. Een leasemaatschappij mag nooit zonder toestemming de beschikking krijgen over verplaatsingsgegevens van de houder van het motorrijtuig. Datzelfde geldt tussen de werkgever en werknemer: een en ander zal afhangen van de afspraken die daarover tussen partijen worden gemaakt (zie ook de MvT, p. 44).

- 4/5. *Wat is de rol van het CBP bij de beoordeling van elementen van de kilometerprijs en het systeem die worden uitgewerkt in onderliggende regelgeving (bij Algemene Maatregel van Bestuur of ministeriële regeling)? Is gewaarborgd dat het CBP ook deze onderliggende regelgeving beoordeelt op privacyaspecten?*

Op grond van het bepaalde in artikel 51, tweede lid, Wbp dient het CBP ook advies te worden gevraagd over Algemene Maatregelen van Bestuur (AMvB) voor zover deze (voor een belangrijk deel) betrekking hebben op de verwerking van persoonsgegevens. Er geldt geen adviesverplichting betreffende ministeriële regelingen, maar het is diverse malen voorgekomen dat ook ministeriële regelingen, betreffende verregaande gegevensverwerkingen, ter advisering aan het CBP zijn voorgelegd. Indien dat in het kader van de kilometerprijs ook aan de orde is, dan is het CBP uiteraard bereid te adviseren.

In het wetgevingsadvies (p. 8) heeft het CBP expliciet verzocht om de AMvB waarin nadere eisen aan dienstverleners worden uitgewerkt (zoals de waarborgen met betrekking tot de bescherming van persoonsgegevens) ter advisering aan het CBP voor te leggen.

6. *Aan welke eisen moet de te gebruiken techniek naar de mening van het CBP voldoen? Onlangs liet Een Vandaag zien dat het systeem gekraakt kan worden waardoor de privacy niet te allen tijde gewaarborgd kan worden. Is een dergelijk risico of vergelijkbaar risico voor het CBP acceptabel?* Artikel 13 van de Wbp bepaalt dat de verantwoordelijke passende technische en organisatorische maatregelen treft tegen verlies of enige vorm van onrechtmatige verwerking. Rekeninghoudend met de stand van de techniek en de kosten van de tenuitvoerlegging moeten deze maatregelen een beveiligingsniveau garanderen dat past bij de risico's die de verwerking en de aard van de persoonsgegevens met zich brengen.

Door middel van 'privacy by design' (gegevensbescherming als onderdeel van het ontwerp van ICT-systemen) kan met behulp van technologische en organisatorische maatregelen de mogelijkheid van misbruik, oneigenlijk en onrechtmatig gebruik zoveel mogelijk worden uitgesloten. De maatregelen moeten er ook op zijn gericht onnodige en verdere verwerkingen te voorkomen, dat wil zeggen er moet worden gestreefd naar

dataminimalisatie. Het is dus in eerste instantie aan de verantwoordelijke - in dit geval de wetgever - een aantal beveiligingseisen voor te schrijven.

Door het toepassen van een risicoanalyse of een zogenaamde *Privacy Impact Assessment* (PIA) kan de verantwoordelijke (of de wetgever) vooraf in kaart brengen wat de gevolgen en mogelijke risico's van bepaalde verwerkingen voor de persoonlijke levenssfeer zijn. Op grond van deze analyse kunnen de nodige maatregelen worden getroffen die deze risico's voorkomen dan wel zoveel mogelijk beperken. In het onderhavige wetsvoorstel heeft dit geleid tot de keuzemogelijkheid voor de zogenaamde 'dikke' registratievoorziening die vanuit het oogpunt van de privacybescherming de voorkeur verdient omdat er sprake is van dataminimalisatie en de zeggenschap over mogelijk verder gebruik van gegevens bij de betrokkene ligt (ondubbelzinnige toestemming is bij verder gebruik noodzakelijk).

Tot zover de beantwoording van uw vragen, indien er behoefte bestaat aan een nadere toelichting dan ben ik daartoe graag bereid.

Hoogachtend,

Het College bescherming persoonsgegevens,  
Voor het College,

mw. mr. dr. J. Beuving  
collegelid