



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Vrachtwagenheffing Nederland

Privacy impact assessment

| | |
|--------|-----------------|
| Datum | 8 november 2018 |
| Status | Definitief |

Colofon

| | |
|----------------|---|
| | Bestuurskern Dir. Wegen en Verkeersveiligheid Den Haag |
| Contactpersoon | N. Jacobs <i>Beleidsmedewerker</i> nikolai.jacobs@minienm.nl |
| Opdrachtgever | T. de Laat |
| Auteur | J.E. Schoenmaker-Tiems J. Dogger A.C. Schoenmaker |
| Kenmerk | IENW/BSK-2018/120145 |

Inhoud

Colofon—2

Inhoud—3

| | |
|----------|---|
| 1 | Inleiding—5 |
| 2 | Verwerking persoonsgegevens vrachtwagenheffing—6 |
| 2.1 | Context—6 |
| 2.1.1 | Regeerakkoord van het kabinet-Rutte III—6 |
| 2.1.2 | Europese Elektronische Tolheffingsdiensten (EETS-regelgeving)—6 |
| 2.1.3 | Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG)—7 |
| 2.2 | Informatiearchitectuur—7 |
| 2.3 | Beschrijving kenmerken gegevensverwerking—7 |
| 2.4 | Persoonsgegevens—9 |
| 2.4.1 | Algemeen—9 |
| 2.4.2 | Bijzondere persoonsgegevens—9 |
| 2.4.3 | Wettelijke identificatienummers—9 |
| 2.4.4 | Strafrechtelijke persoonsgegevens—10 |
| 2.4.5 | Gewone persoonsgegevens—10 |
| 2.5 | Categorieën persoonsgegevens vrachtwagenheffing—10 |
| 2.5.1 | Gewone persoonsgegevens—10 |
| 2.5.2 | Controle- en toezichtsgegevens—10 |
| 2.5.3 | Heffings- en betalingsgegevens—11 |
| 2.5.4 | Handhavingsgegevens—11 |
| 2.5.5 | Gewone persoonsgegevens voor communicatie met betrokkene—11 |
| 2.6 | Categorieën van betrokkenen—12 |
| 2.7 | Gegevensverwerkingen—12 |
| 2.8 | Verwerkingsdoeleinden—13 |
| 2.9 | Betrokken partijen—15 |
| 2.10 | Bewaartermijnen—16 |
| 2.11 | Rechtsgrond—16 |
| 2.12 | Noodzaak en evenredigheid—16 |
| 2.13 | Rechten van de betrokkene—17 |
| 2.14 | Beschrijving en beoordeling risico's voor de betrokkenen—17 |
| 2.15 | Risico's inschatten—17 |
| 3 | Uitwerking PIA op gegevensverzamelingniveau—19 |
| 3.1 | Gegevensverzamelingen in het dienstverleningsdomein—23 |
| 3.1.1 | Klantcontactdossier—23 |
| 3.1.2 | Registratie front-end (OBU en proxy)—26 |
| 3.1.3 | Registratie back-end—29 |
| 3.1.4 | Zwarte lijst van gebruikers—32 |
| 3.1.5 | Witte lijst van gebruikers—35 |
| 3.1.6 | Klantdossier—38 |
| 3.2 | Gegevensverzamelingen in het heffingsdomein—41 |
| 3.2.1 | Frontoffice-informatie—41 |
| 3.2.2 | Tolmeldingen—44 |
| 3.2.3 | Uitzonderingenlijst—47 |
| 3.2.5 | Verwijzing register dienstverleners—50 |
| 3.2.6 | Vrijstellingen/ontheffingenregister—53 |

| | |
|-------|---|
| 3.3 | Gegevensverzamelingen in het handhavingsdomein—56 |
| 3.3.1 | Dossier bezwaar en beroep—56 |
| 3.3.2 | Waarneming automatische herkenning—59 |
| 3.3.3 | Fotoregister—62 |
| 3.3.4 | Waarneming handmatige herkenning—65 |
| 3.3.5 | Dossier onregelmatigheden—68 |
| 3.3.6 | Resultaat registervergelijking—71 |
| 3.3.7 | Fysieke handhaving register—74 |

1 Inleiding

In het regeerakkoord van het kabinet-Rutte III is het voornemen opgenomen om een heffing voor vrachtwagenverkeer (vrachtwagenheffing) in te voeren.

Bij de uitvoering van de vrachtwagenheffing zullen persoonsgegevens worden verwerkt, zowel door overheidsinstanties als door private partijen die een rol hebben in de gegevensverstrekking in de keten. De vrachtwagenheffing moet voldoen aan de wettelijke eisen die de Algemene verordening gegevensbescherming (AVG) en de Uitvoeringswet AVG hieraan stellen. In verband hiermee worden periodiek Gegevensbeschermingseffectbeoordelingen (PIA) uitgevoerd. De meer gebruikelijke term voor een GEB is Privacy Impact Assessment (PIA). In deze GEB/PIA zal daarom het begrip PIA gebruikt worden. Door het uitvoeren van een PIA wordt de bescherming van persoonsgegevens op een gestructureerde manier onderdeel van de belangenafweging en de besluitvorming van voorgenomen beleid, regelgeving en (ICT-)projecten binnen de keten van betrokken organisaties. Dit verhoogt de kwaliteit van de besluitvorming. Een PIA kan meermaals en op verschillende momenten worden uitgevoerd en geactualiseerd.

Dit is de versie van de PIA op de vrachtwagenheffing in de fase van het voorgenomen beleid. Het document is opgesteld aan de hand van het Model Gegevensbeschermingseffectbeoordeling Rijksdienst. De PIA is als volgt opgebouwd: in hoofdstuk 2 wordt ingegaan op de voorgenomen verwerkingen en de architectuur van de vrachtwagenheffing. Alle privacyaspecten worden aan de hand van het voornoemde model beschreven. In hoofdstuk 3 is per gegevensverzameling in de keten een beoordeling van de rechtsgrond, de noodzaak, de evenredigheid en de verenigbaarheid van de voorgenomen verwerkingen in relatie tot de verwerkingsdoeleinden opgenomen. Tevens worden er risico's en te nemen maatregelen benoemd, voor zover van deze risico's in dit stadium al een beeld kan worden verkregen. In dit stadium kan nog geen volledig beeld worden verkregen van alle risico's en te nemen maatregelen.

Dit document is een groeidocument. De verschillende onderdelen worden alle concreter en uitgebreider in latere stadia en in latere versies van deze PIA. Het opstellen van een eerste PIA in een vroeg stadium (in de fase van het voorgenomen beleid) draagt bij aan de bescherming van privacy van betrokkenen in het uiteindelijke ontwerp. Op deze wijze wordt uitvoering gegeven aan het beginsel van *privacy by design*.

2 Verwerking persoonsgegevens vrachtwagenheffing

2.1 Context

2.1.1 *Regeerakkoord kabinet-Rutte III*

Zoals in de inleiding al aangegeven is in het regeerakkoord van het kabinet-Rutte III het voornemen om een vrachtwagenheffing in te voeren opgenomen:

"In navolging van omliggende landen wordt zo spoedig mogelijk een kilometerheffing voor vrachtverkeer ("Maut") ingevoerd. Het daarvoor te introduceren registratie- en betalingsstelsel wordt gelijk aan dat in de buurlanden, zodat voor vrachtauto's geen extra apparatuur benodigd is. De inkomsten uit de heffing zullen in overleg met de sector worden teruggesluisd naar de vervoerssector door verlaging van de motorrijtuigenbelasting op vrachtauto's en gelden voor innovatie en verduurzaming."

Het kabinet kiest voor een maatregel waarbij Nederlandse en buitenlandse vrachtwagens evenredig gaan meebetalen aan het werkelijke gebruik van de Nederlandse wegen: een vrachtwagenheffing. Invoering van een vrachtwagenheffing en de investeringen in innovatie en verduurzaming zullen ook bijdragen aan de in het regeerakkoord opgenomen CO₂-reductie-opgave voor transport en de wens om te komen tot een slim en duurzaam vervoersstelsel.

Uit de tekst van het regeerakkoord kunnen enkele belangrijke uitgangspunten worden afgeleid waaraan het stelsel voor vrachtwagenheffing zal moeten voldoen:

- Interoperabiliteit buurlanden: het stelsel van de vrachtwagenheffing wordt – in lijn met Europese richtlijnen – zodanig vormgegeven dat het zo veel mogelijk interoperabel is met de systemen in de ons omliggende landen. Dit verlaagt de administratieve lasten van de sector en leidt tot zo min mogelijk verstoring van het vrije verkeer en vervoer van personen en goederen.
- Geen extra apparatuur in vrachtwagens: het regeerakkoord stelt dat voor vrachtwagens geen extra apparatuur benodigd is, zodat de transportsector geen onnodige lastenverhoging ervaart. Dit betekent dat de apparatuur (On Board Unit ofwel OBU) die al in een vrachtwagen aanwezig is voor het Duitse of Belgische tolsysteem, zo mogelijk ook in het Nederlandse stelsel moet kunnen worden gebruikt.

2.1.2 *Europese Elektronische Tolheffingsdiensten (EETS-regelgeving)*

Europa heeft in de Richtlijn 2004/52/EG de voorwaarden vastgelegd om de interoperabiliteit tussen elektronische tolheffingsstelsels voor het wegverkeer in de Europese Unie (EU) te waarborgen. De richtlijn is van toepassing op de elektronische inning van alle typen tolgelden op het gehele wegennet binnen de EU, van stadswegen en verbindingswegen tussen de steden, snelwegen, hoofdwegen en secundaire wegen tot voorzieningen als tunnels, bruggen en veerponten.

De Beschikking 2009/750/EC definieert in aansluiting daarop de Europese elektronische tolheffingsdienst (EETS). De EETS-regelgeving houdt in dat toldomeinen (landen en regio's waar een tolheffing geldt) vrije toegang moeten bieden aan kandidaat-dienstverleners, wars van elk monopolie, en dat gebruikers van de toldienst (de weggebruikers) in staat moeten worden gesteld om met één overeenkomst met één dienstverlener gebruik te kunnen maken van alle toldomeinen.

Op grond van artikel 19 van de 'Beschikking van de Commissie van 6 oktober 2009 tot definiëring van de Europese elektronische tolheffingdienst en de bijbehorende technische onderdelen' moeten lidstaten tevens een nationaal elektronisch register bijhouden. In het register leggen de lidstaten vast welke EETS-gebieden er op hun grondgebied zijn en aan welke dienstverleners ze registratie hebben toegekend. De RDW is voor Nederland aangewezen als instantie die de registratie van en het toezicht op dienstverleners verzorgt. In Nederland zijn er nog geen EETS-gebieden en nog geen (EETS-)dienstverleners geregistreerd.

Voorwaarde voor dienstverleners om toegelaten te worden tot het Nederlandse systeem van vrachtwagenheffing is dat ze voldoen aan alle technische specificaties van de toldomeinen (hoofdwegen, provinciale wegen etc.) die genoemd gaan worden in de zogenoemde EETS Domain Statements. Het betreft onder andere de nauwkeurigheid van de metingen van voertuigen op tolwegen, de communicatie met de handhavingsdiensten, de beschikbaarheid van de backoffice en stabiliteit van de financiële basis en stromen.

2.1.3 *Algemene verordening gegevensbescherming*

Sinds 25 mei 2018 is de Algemene verordening gegevensbescherming (AVG) van toepassing. Dat betekent dat in de hele EU dezelfde privacywetgeving geldt. In Nederland is er sprake van gelaagde regelgeving voor de bescherming van persoonsgegevens:

1. Op Europees niveau geldt de AVG als hoofdregel, waarvan de materiële verplichtingen, inclusief een aantal rechtsgrondslagen voor gegevensverwerking, rechtstreeks zullen gelden.
2. In het Nederlands recht:
 - a) zijn de algemene regels voor de uitvoering van de AVG neergelegd in de Uitvoeringswet AVG, waaronder de algemene regels voor afwijkingen en uitzonderingen op grond van lidstatelijk recht;
 - b) kunnen in sectorspecifieke wetten de concrete rechtsgrondslagen voor verwerking van persoonsgegevens en bijzondere categorieën van persoonsgegevens worden opgenomen, en kunnen sectorspecifieke uitzonderingen en afwijkingen worden opgenomen. Deze gelaagdheid speelt op verschillende onderwerpen, waardoor het voor de praktijk steeds van belang is om de AVG, de Uitvoeringswet AVG en sectorspecifieke wetgeving te betrekken.

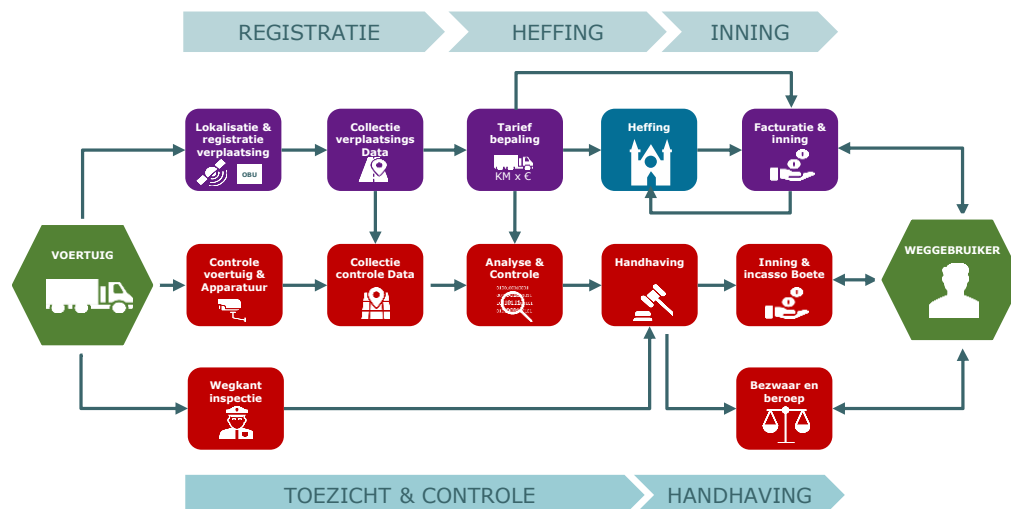
2.2 **Informatiearchitectuur**

De Architectuurblauwdruk Vrachtwagenheffing geeft inzicht in de rollen en verantwoordelijkheden die voor de inrichting van de totale vrachtwagenheffingsketen nodig zijn.

Daarbij wordt uitgegaan van de Europese standaarden en van de ervaringen uit onder andere het Belgische tolheffingssysteem. In België is sprake van een organisatie, waarin ieder vanuit zijn eigen rol bijdraagt aan het resultaat.

2.3 **Beschrijving kenmerken gegevensverwerking**

In de hierna volgende figuur is de werking van het vrachtwagenheffingssysteem op hoofdlijnen weergegeven.



Afhankelijk van de uiteindelijke omvang van het wegennet waarop de heffing gaat gelden, zal worden voorgesteld om, net als in België, alle heffingsplichtige voertuigen te verplichten een *on-board unit* (OBU) aan boord te hebben als zij van de openbare weg gebruik maken. De weggebruiker is verantwoordelijk voor de correcte werking van de OBU tijdens het gebruik van de openbare weg. De gegevens die van belang zijn om het juiste tarief toe te kunnen passen, zoals het kenteken en/of voertuigkenmerken, moeten eenmalig worden doorgegeven aan de dienst aanbieder.

Wanneer de vrachtwagen zich begint te verplaatsen, registreert de OBU de verplaatsing, gebruikmakend van de GNSS-voorzieningen (GPS, Glonass of Galileo) in de OBU. Op basis van deze gegevens kan het te betalen bedrag worden berekend (afstand maal tarief).

De OBU stuurt de informatie naar de aangesloten dienst aanbieder, die de bedragen periodiek factureert aan de klant. De dienst aanbieder is verplicht om de verschuldigde heffing af te dragen aan de tolheffer, voor alle klanten waarvoor hij garant staat.

Er wordt gebruik gemaakt van controleapparatuur langs de weg die het voertuig kan detecteren en de OBU kan uitlezen. Het voertuig wordt door de apparatuur gedetecteerd als heffingsplichtige vrachtwagen. Wanneer er een heffingsplichtig voertuig is gedetecteerd wordt gebruikgemaakt van ANPR-camera's (*Automatic Number Plate Recognition*) kenteken vast te leggen en DSRC (*Dedicated Short Range Communication*) om de on-board unit (indien aanwezig) uit te lezen. Het toegepaste protocol voor het uitlezen van de OBU is microwave DSRC conform TS 12813. De informatie wordt verstuurd naar de backoffice van de handhaver. Hier wordt een eventuele overtreding vastgesteld als blijkt dat de gebruiker zich niet aan de regels heeft gehouden, bijvoorbeeld door zich in geval van een defect niet tijdig te melden bij de dienst aanbieder.

Als de handhaver administratief een overtreding door de gebruiker constateert, kan een boete worden opgelegd. Ook kan een weggebruiker staande worden gehouden, bijvoorbeeld als de handhaver aan de wegwijk heeft geconstateerd dat het betreffende voertuig in het Fysieke handhaving register is geplaatst, als de handhaver op basis van eigen waarneming een overtreding heeft geconstateerd of als er onbetaalde boetes openstaan.

De toezichthouder houdt namens de tolheffer toezicht op de dienstaanbieders. De toezichthouder controleert de dienstaanbieder aan de hand van de informatie en de rapportages die de dienstaanbieder dient te verstrekken en vergelijkt deze met de data uit de controleapparatuur. De uitkomsten worden vergeleken met de afgesproken KPI's (kritische prestatie-indicatoren) van de dienstaanbieder.

2.4 Persoonsgegevens

2.4.1 Algemeen

Onder persoonsgegevens wordt verstaan: alle informatie over een geïdentificeerde of identificeerbare natuurlijke persoon.¹ Informatie over overleden personen, rechtspersonen, dieren, zaken en objecten zijn in beginsel geen persoonsgegevens.²

Om te bepalen of iemand identificeerbaar is, moet rekening worden gehouden met alle middelen waarvan redelijkerwijs valt te verwachten dat ze kunnen worden gebruikt om de persoon te identificeren. Ook metadata – informatie over informatie – zijn persoonsgegevens als hieruit de identiteit van de betrokkene kan worden herleid. Voorbeelden van metadata zijn de browser of telefoon die iemand gebruikt.

Ook locatie-informatie en geografische informatie kunnen worden gekwalificeerd als persoonsgegevens als de informatie herleidbaar is tot een persoon. Denk hierbij aan de koppeling van gegevens uit de Basisregistratie Adressen en Gebouwen (BAG) aan andere gegevens en het monitoren van de locaties van voertuigen.

Een kenteken geldt voor organisaties/personen die de koppeling kunnen maken tussen kenteken en persoon op wiens naam het betreffende voertuig is gesteld, als persoonsgegeven. Aangezien deze tenaamstellingsgegevens voor in ieder geval alle overheden uit de keten beschikbaar zijn, wordt er in deze PIA steeds van uitgegaan dat het kenteken als een persoonsgegeven geldt.

2.4.2 Bijzondere persoonsgegevens

Hieronder een limitatieve opsomming van categorieën van bijzondere persoonsgegevens:

- ras of etnische afkomst;
- politieke opvattingen;
- religieuze of levensbeschouwelijke overtuigingen;
- het lidmaatschap van een vakbond;
- genetische gegevens;
- biometrische gegevens met het oog op de unieke identificatie van een persoon;
- gegevens over gezondheid;
- gegevens over seksueel gedrag of seksuele gerichtheid.

Let op: uit beeldmateriaal zoals foto's en camerabeelden kunnen soms ook bijzondere persoonsgegevens, zoals etnische afkomst of medische gesteldheid, worden afgeleid.

2.4.3 Wettelijke identificatienummers

Nummers ter identificatie van een persoon die bij wet zijn voorgeschreven, mogen slechts worden verwerkt voor doeleinden die bij wet zijn bepaald. Denk hierbij aan een burgerservicenummer (BSN). Overheden mogen het BSN gebruiken. Private partijen moeten hiervoor een wettelijke basis hebben.

¹ Artikel 4 AVG

² Overweging 27 AVG

2.4.4 *Strafrechtelijke persoonsgegevens*

Het gaat hier zowel om veroordelingen als om verdenkingen van strafbare feiten. Voorbeelden hiervan zijn een proces-verbaal, een sepotbeslissing, een strafblad, een verhoor en een aanvraag voor een toevoeging in een strafzaak.

2.4.5 *Gewone persoonsgegevens*

De term gewone persoonsgegevens wil niet zeggen dat er daarbij geen sprake is van een hoog privacyrisico. Bepaalde persoonsgegevens kunnen door de context waarin ze worden gebruikt gevoelig zijn en daardoor een hoog privacyrisico met zich brengen. Hierbij kan gedacht worden aan:

- gegevens over de financiële of economische situatie van de betrokkene;
- gegevens over overtredingen van wettelijke voorschriften, bestuurlijke en/of tuchtrechtelijke maatregelen of sancties;
- gegevens die kunnen worden misbruikt voor (identiteits)fraude;
- communicatie- en locatiegegevens.

2.5 Categorieën persoonsgegevens vrachtwagenheffing

2.5.1 *Gewone persoonsgegevens*

Een weggebruiker zal altijd een natuurlijke persoon zijn, ook al is de kentekenhouder een bedrijf. In deze PIA wordt daarom geen onderscheid gemaakt tussen de situatie waarin een kenteken op naam van een natuurlijk persoon gesteld is en de situatie waarin een kenteken op naam van een rechtspersoon gesteld is. Van iedere weggebruiker registreert de OBU de gereden kilometers, totaliseert deze per tariefcategorie en stuurt ze periodiek (met een nader vast te stellen frequentie) naar de backoffice van de dienst aanbieder

2.5.2 *Controle- en toezichtsgegevens*

Met behulp van (vaste en mobiele) controleapparatuur worden de aanwezigheid en de correcte werking van de OBU gecontroleerd. Bij het uitlezen van de OBU wordt (een subset van) de verplaatsings- en passage-informatie uitgelezen, zodat toezicht kan worden gehouden op de juiste verwerking door de dienst aanbieder.

De (vaste) controleapparatuur kan eventueel ook worden gebruikt om de OBU te voorzien van locatiedata in die gebieden waar het GNSS-signaal onvoldoende of onvoldoende nauwkeurig beschikbaar is, bijvoorbeeld in bergachtig gebied.

De gegevens die de (vaste) controleapparatuur uit de OBU heeft gelezen (waaronder verplaatsingsgegevens), worden doorgegeven naar de backoffice van de toezichthouder. De toezichthouder kan met behulp van deze gegevens toezicht houden op de juiste verwerking van de heffingsregels door de dienst aanbieder. Ook kan de toezichthouder bij niet aanwezige OBU's of frauduleuze handelingen van de weggebruiker op basis van de meegestuurde foto- of videobeelden de controle op de weggebruiker uitvoeren en de handhaver informeren.

De dienst aanbieder verstrekt aan de toezichthouder alle gegevens die nodig zijn om het uitlezen van de OBU's die de dienst aanbieder heeft geleverd, met behulp van de controleapparatuur mogelijk te maken. Daarnaast worden alle gegevens verstrekt die nodig zijn om de juistheid van de door de dienst aanbieder opgestelde tolmeldingen te verifiëren en om te toetsen of de dienst aanbieder voldoet aan de afgesproken kpi's.

Op basis van de gegevens die de dienst aanbieder heeft geleverd controleert de toezichthouder de opgemaakte tolmeldingen en meldt het resultaat daarvan aan de tolheffer.

2.5.3 Heffings- en betalingsgegevens

De dienstaanbieder brengt bij de weggebruiker de berekende vrachtwagenheffing in rekening. De weggebruiker draagt zorg voor betaling via een financiële dienstverlener, zoals een bank, creditcard, afterpay of prepay.

De dienstaanbieder stelt (op basis van de door de OBU berekende verreden afstanden) zogenoemde tolmeldingen (met daarin het aantal gereden kilometers) op en verstuurt die (met een af te spreken tijdsfrequentie) naar de tolheffer.

De dienstaanbieder draagt de verschuldigde vrachtwagenheffing af aan de tolheffer.

2.5.4 Handhavingsgegevens

Wanneer is geconstateerd dat een gecontroleerd voertuig niet beschikt over een (correct) werkende OBU, dan wordt dit door de toezichthouder doorgegeven aan de backoffice van de handhaver.

De handhaver besluit op grond hiervan of er sprake is van een overtreding en legt eventueel een sanctie op. De handhaver aan de wegwijk kan daarnaast zelf beschikken over mobiele controleapparatuur waarmee de constatering kan worden gedaan en kan dan direct tot staandehouding overgaan.

De handhaver acteert namens de tolheffer. De sancties die de handhaver oplegt (boetes), worden overdragen aan het publieke incassokantoor voor verdere afhandeling.

Het publieke incassokantoor verstuurt de beschikking aan de weggebruiker. De weggebruiker dient de opgelegde boete binnen de daarvoor gestelde termijn te betalen.

Bij niet tijdig of niet volledig betalen worden aanmaningen verstuurd. Zo nodig volgen incassomaatregelen. De handhaver rapporteert over de status van de handhavingsacties en draagt eventuele afgesproken inkomsten af aan de tolheffer.

De toezichthouder houdt zogenaamde handhavingslijsten (blacklist, greylist) bij van voertuigen die niet aan de regels voldoen en informeert de tolheffer hierover.

2.5.5 Gewone persoonsgegevens voor communicatie met betrokkene

De dienstaanbieder richt een frontoffice-kanaal in om vragen van klanten te kunnen beantwoorden. De frontoffice moet kunnen beschikken over de gegevens uit de backoffice van de dienstaanbieder.

Ook de tolheffer heeft een frontoffice. Bij specifieke vragen of klachten kunnen de frontoffices van de dienstaanbieder en van de tolheffer informatie uitwisselen.

Alle vragen van de weggebruiker (als klant van een dienstaanbieder) over zaken als de werking en het gebruik van de OBU en de in rekening gebrachte vrachtwagenheffingen worden door de frontoffice van de dienstaanbieder afgehandeld.

Bij specifieke vragen of klachten waarvoor de weggebruiker contact zoekt via de frontoffice van de tolheffer kan deze frontoffice gebruikmaken van de gegevens die in diens backoffice beschikbaar zijn. Het gaat hierbij onder meer over algemene tolgebiedinformatie, de status van boetetrajecten en behandeling van bezwaar en beroep.

2.6 Categorieën van betrokkenen

Gebruiker

In de ISO 17573 wordt aangegeven dat de gebruiker diverse rollen kan bekleden, afhankelijk van de context. In deze PIA worden de volgende specifieke rollen onderscheiden:

- De klant: degene die een overeenkomst sluit met een dienstaanbieder om toegang te hebben tot de elektronische tolheffingsdienst.
- De weggebruiker: degene die daadwerkelijk met een heffingsplichtig voertuig gebruik maakt van het heffingsplichtige wegennet.

De kentekenhouder: degene die is geregistreerd als eigenaar of houder van een heffingsplichtig voertuig. In Nederland zal naar alle waarschijnlijkheid de kentekenhouder als eindverantwoordelijke voor het betalen van de heffing worden benoemd.

Medewerkers van de dienstaanbieder

Een dienstaanbieder (ook wel EETS-dienstaanbieder) is een juridische entiteit die voldoet aan de eisen van artikel 3 (van Besluit 2009/750/EG) en die geregistreerd is in de lidstaat waarin ze is gevestigd en die EETS-gebruikers toegang verleent tot EETS.

Medewerkers van de tolheffer

Een tolheffer is een publiek of privaat orgaan dat tol heft op het rijden met voertuigen in een tolgebied.

Medewerkers van de wegbeheerder

De wegbeheerder is in het heffingsdomein de organisatie die operationeel verantwoordelijk is voor de exploitatie van (delen van) de weginfrastructuur. In Nederland zijn dit onder andere Rijkswaterstaat, provincies, gemeenten, waterschappen en private organisaties (zoals voor tunnels en veerponten).

Medewerkers van de toezichthouder

De toezichthouder is de partij die is belast met het toezicht op de dienstaanbieders en die de (gegevens)controlefunctie vervult ter voorbereiding op eventuele handhaving van de regels voor de (EETS-)gebruiker.

Medewerkers van de tolsysteemmanager

De tolsysteemmanager is de partij die verantwoordelijk is voor het opstellen en onderhouden van het geheel van voorschriften in één of meerdere tolgebiedverklaringen, met inbegrip van handhavingsregels en regels die het innen van tolgeld in een tolgebied reguleren.

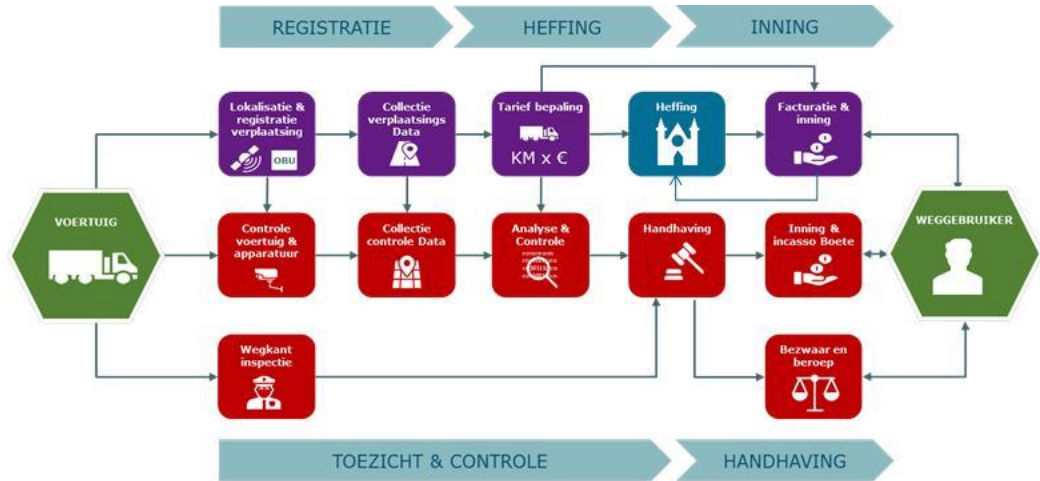
Medewerkers van de handhavende instantie

De handhaver is de partij die is belast met het opleggen en uitvoeren van sancties tegen (EETS-)gebruikers die zich niet aan de regels houden.

2.7 Gegevensverwerkingen

Om de rechtmatigheid van de voorgenomen gegevensverwerkingen te kunnen beoordelen, is het noodzakelijk om alle gegevensverwerkingen in beeld te hebben. Onder gegevensverwerking wordt verstaan: elke handeling of elk geheel van handelingen met betrekking tot persoonsgegevens. Denk hierbij aan het verzamelen, vastleggen, ordenen, structureren, opslaan, bijwerken of wijzigen, opvragen, raadplegen, gebruiken, verstrekken door middel van doorzending, verspreiden of op andere wijze ter beschikking stellen, aligneren of combineren, afschermen, wissen of vernietigen van gegevens.

Onderstaand model is afkomstig uit de Architectuurblauwdruk en geeft de werking van het vrachtwagenheffingssysteem op hoofdlijnen weer. Een nadere uitwerking hiervan is te vinden in de Architectuurblauwdruk Vrachtwagenheffing.

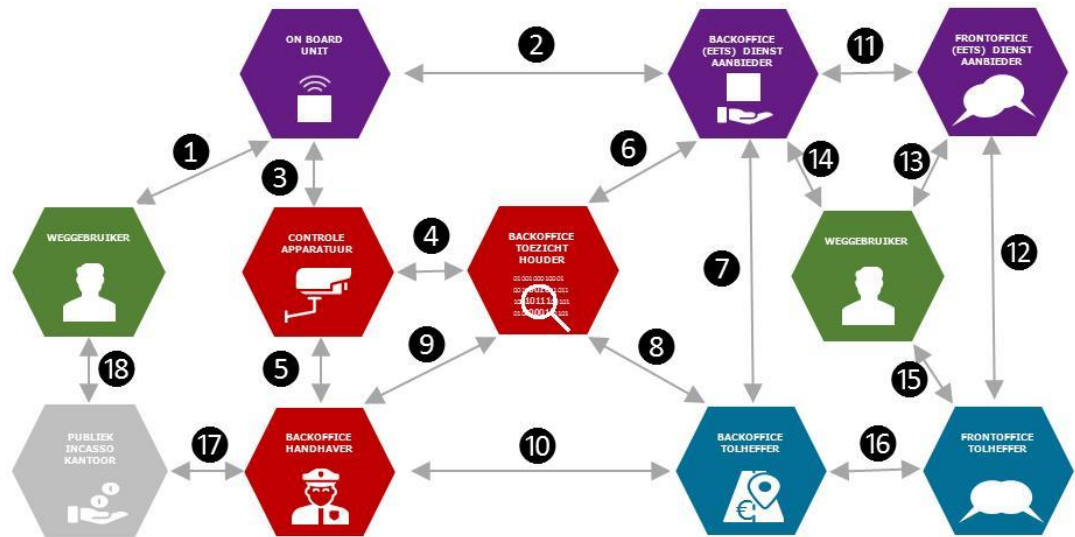


2.8 Verwerkingsdoeleinden

De privacyregelgeving heeft als beginsel dat persoonsgegevens enkel voor welbepaalde, uitdrukkelijk omschreven en gerechtvaardigde doeleinden mogen worden verzameld.

De vaststelling van de verwerkingsdoeleinden is een noodzakelijke voorwaarde om te kunnen beoordelen of de voorgenomen gegevensverwerkingen rechtmatig zijn en om vast te stellen welke maatregelen moeten worden getroffen om risico's te voorkomen of verkleinen.

De uitvoering van de vrachtwagenheffing binnen Nederland is het algemene overkoepelende doel voor de verwerking van persoonsgegevens. De bouwstenen van de technische architectuur en de interactie met de weggebruiker zijn weergegeven in het volgende model. Het betreft de informatiesystemen voor de frontoffice en de backoffice van de diverse rollen in de keten en de boord- en wegkantapparatuur. Dit model is afkomstig uit de Architectuurblauwdruk en geeft de bouwstenen van het vrachtwagenheffingssysteem en de relaties tussen de verschillende bouwstenen weer. Een nadere uitwerking hiervan is te vinden in de Architectuurblauwdruk Vrachtwagenheffing.



Toelichting relaties:

1. Voertuiggegevens: de weggebruiker zorgt ervoor dat de OBU op correcte wijze in het voertuig wordt ingebouwd of aangebracht en dat de relevante gegevens (bijvoorbeeld kenteken, gewichtsklasse, milieuclassificatie en dergelijke) in de OBU worden opgenomen.
2. Geregistreerde kilometers uit de OBU gaan naar de backoffice van de EETS-aanbieder.
3. Met behulp van controleapparatuur wordt de aanwezigheid en correcte werking van een OBU gecontroleerd en wordt toezicht gehouden op de juiste verwerking door de dienstaanbieder.
4. OBU-informatie gaat van controleapparatuur naar de backoffice van de toezichthouder.
5. Gegevens van ongeldig verklaarde voertuigapparatuur en zwarte lijsten van kentekens worden bijgehouden ten behoeve van handhaving.
6. Controlegegevens worden gebruikt voor toezicht op de dienstaanbieders. De dienstaanbieder stelt op basis van de informatie uit de OBU tolmeldingen op en stuurt die naar de tolheffer.
7. De dienstaanbieder draagt de verschuldigde kilometerheffing af aan de tolheffer.
8. De toezichthouder controleert de tolmeldingen en meldt het resultaat daarvan aan de tolheffer.
9. De toezichthouder informeert de handhaver over voertuigen die niet aan de regels voldoen.
10. Statusgegevens worden uitgewisseld voor handhaving, inkomsten worden afgedragen aan de tolheffer.
11. De dienstaanbieder richt een frontoffice-kanaal in om vragen van klanten te kunnen beantwoorden. De frontoffice moet kunnen beschikken over de gegevens uit de backoffice van de dienstaanbieder.
12. Informatie over klantcontacten wordt uitgewisseld tussen de frontoffices bij specifieke vragen of klachten.
13. Vragen van de weggebruiker (klant van dienstaanbieder) worden door de frontoffice van de dienstaanbieder afgehandeld.
14. De dienstaanbieder brengt bij de weggebruikers (zijn klanten) de berekende vrachtwagenheffing in rekening.

15. De weggebruiker kan voor algemene vragen over vrachtwagenheffing terecht bij de frontoffice van de tolheffer.
16. Bij specifieke vragen of klachten waarvoor de weggebruiker contact zoekt via de frontoffice van de tolheffer kan deze frontoffice gebruikmaken van de gegevens die in de backoffice beschikbaar zijn. Het gaat hierbij onder meer over algemene tolgebiedinformatie, de status van boetetrajecten en behandeling van bezwaar en beroep.
17. De sancties die de handhaver oplegt (boetes) worden overdragen aan het publieke incassokantoor voor verdere afhandeling.
18. Het publieke incassokantoor int de vordering op de weggebruiker. Zo nodig volgen incassomaatregelen.

2.9 Betrokken partijen

De uitvoering van de vrachtwagenheffing vindt plaats in een keten. In deze keten bevinden zich:

- de dienstaanbieder
- een tolheffer
- een wegbeheerder
- een toezichthouder
- de tolsysteemmanager
- een handhavende instantie
- een publiek incassokantoor
- gerechtsdeurwaarders
- beroepsinstanties

Alle organisaties moeten nog worden ingedeeld naar verwerkingsverantwoordelijke, verwerker, verstrekker en ontvanger. Als er meer over deze indeling bekend is, wordt in een volgend stadium een tabel van organisaties en rollen in een PIA opgenomen.

Een verwerkingsverantwoordelijke is de natuurlijke persoon, de rechtspersoon of het overheidsorgaan die/dat het doel van en de middelen voor de gegevensverwerkingen vaststelt. Met andere woorden: degene die formeel bevoegd is om te beslissen of persoonsgegevens worden verwerkt, voor welke doeleinden deze worden verwerkt en op welke wijze deze worden verwerkt.

Wanneer twee of meer verwerkingsverantwoordelijken gezamenlijk de doeleinden en middelen van de verwerking bepalen, zijn ze gezamenlijke verwerkingsverantwoordelijke en moeten ze onderling vastleggen wie waarvoor verantwoordelijk en aansprakelijk is.

Een verwerker is de natuurlijke persoon, de rechtspersoon of het overheidsorgaan die/dat persoonsgegevens verwerkt ten behoeve van de verwerkingsverantwoordelijke. De verwerker verwerkt persoonsgegevens voor de verwerkingsverantwoordelijke, dat wil zeggen volgens diens instructies en onder diens verantwoordelijkheid. De verwerker is een buiten de organisatie van de verwerkingsverantwoordelijke staande persoon of organisatie.

De verwerkingsverantwoordelijke en de verwerker moeten onderling schriftelijk vastleggen wie waarvoor verantwoordelijk en aansprakelijk is. Om in een concreet geval te bepalen wie de verwerkingsverantwoordelijke is en wie de verwerker is, moet naast de formele taakverdeling zoals partijen die onderling hebben afgesproken ook worden gekeken naar de feitelijke omstandigheden (waarom vindt de verwerking plaats, en wie heeft deze geïnitieerd?). Dat betekent dat enkel het schriftelijk vastleggen van de taakverdeling niet voldoende is: ook in de praktijk

moet de verwerkingsverantwoordelijke zeggenschap hebben over het doel en de middelen van gegevensverwerkingen.

De ontvanger is de natuurlijke persoon, de rechtspersoon of het overheidsorgaan aan wie/waaraan de persoonsgegevens worden verstrekt.

De verstrekker is de natuurlijke persoon, de rechtspersoon of het overheidsorgaan die/dat de persoonsgegevens ter beschikking stelt.

Bij (concept-)regelgeving kan het wenselijk zijn om daarin de hoedanigheid van de betrokken organisaties vast te leggen of de criteria volgens welke deze organisaties worden aangewezen. Als er een specifieke regeling over gegevensverwerkingen wordt opgesteld ten behoeve van een publiekrechtelijke taak, dient in de regeling de verwerkingsverantwoordelijke te worden aangewezen.

Bij overheidsverwerkingen zullen, voor zover niet reeds wettelijk voorgeschreven, de organisaties die (functioneel) betrokken zijn bij de gegevensverwerkingen zelf en in onderling overleg moeten bepalen wie in welke hoedanigheid de persoonsgegevens verwerkt. Ook moet worden bepaald, voor zover eveneens niet wettelijk voorgeschreven, welke functionarissen binnen deze organisaties toegang krijgen tot welke persoonsgegevens, bijvoorbeeld aan de hand van een autorisatiematrix, in relatie tot de doeleinden van de gegevensverwerking. Hierin kan tevens worden bepaald in welke gevallen en onder welke voorwaarden deze functionarissen toegang krijgen tot de persoonsgegevens.

2.10 Bewaartermijnen

De bewaartermijnen moeten nog worden bepaald. Op grond van privacyregelgeving worden gegevens niet langer bewaard dan noodzakelijk, tenzij wettelijk anders is bepaald.

2.11 Rechtsgrond

De gegevensverwerking voor de vrachtwagenheffing wordt gebaseerd op een wettelijke verplichting, die wordt neergelegd in het wetsvoorstel Vrachtwagenheffing.

Als de persoonsgegevens voor een ander doel worden verwerkt dan oorspronkelijk verzameld, moet worden beoordeeld of deze verdere verwerking verenigbaar is met het doel waarvoor de persoonsgegevens oorspronkelijk zijn verzameld.

De AVG regelt dat de verdere verwerking voor een ander doel is toegestaan als de verdere verwerking berust op een specifiek wettelijk voorschrift dat een noodzakelijke en evenredige maatregel is in een democratische samenleving ter waarborging van een belangrijke doelstelling van algemeen belang, bijvoorbeeld de nationale veiligheid, de openbare veiligheid of monetaire, budgettaire of fiscale aangelegenheden.

2.12 Noodzaak en evenredigheid

Een privacyprincipe is dat de voorgenomen gegevensverwerkingen noodzakelijk zijn voor het verwezenlijken van de verwerkingsdoeleinden. Daarbij gelden de beginselen van proportionaliteit en subsidiariteit.

Proportionaliteit: staat de inbreuk op de persoonlijke levenssfeer en de bescherming van de persoonsgegevens van de betrokkenen in evenredige verhouding tot de verwerkingsdoeleinden?

Subsidiariteit: kunnen de verwerkingsdoeleinden in redelijkheid niet op een andere,

voor de betrokkene minder nadelige wijze, worden verwezenlijkt?

Voor de vrachtwagenheffing is het nog lastig om dit, in dit stadium van voorgenomen beleid, te beoordelen. Dit document is dan ook een groeidocument; deze onderdelen worden concreter in latere stadia en in latere versies van deze PIA.

2.13 Rechten van de betrokkene

Een betrokkene bij de verwerkingsverantwoordelijke dient een beroep te kunnen doen op zijn door de AVG toegekende rechten: transparantie, informatie, correctie, vergetelheid, wissing, inzage, dataportabiliteit. Ook dit onderwerp kan nader worden uitgewerkt nadat in kaart is gebracht wie de verwerkingsverantwoordelijken zijn.

2.14 Beschrijving en beoordeling risico's voor de betrokkenen

Gegevens die nodig zijn om de vrachtwagenheffing te bepalen zijn ook interessant voor andere partijen, bijvoorbeeld journalisten of werkgevers die chauffeurs verdenken van malafide praktijken. Dit wordt ook wel *function creep* genoemd. Gegevens kunnen alleen voor een ander doeleinde gebruikt worden als er ook voor dat doeleinde een wettelijke grondslag bestaat.

Deze gegevensverwerkingen hebben mogelijk negatieve gevolgen voor de rechten en vrijheden van de betrokkenen wanneer er onvoldoende beveiligd is. De kans is wellicht niet groot, maar de impact kan wel groot zijn als deze gevolgen intreden.

Een ander risico kan ontstaan wanneer persoonlijke aspecten van de weggebruiker worden geëvalueerd om bijvoorbeeld beroepsprestaties, de economische situatie, persoonlijke voorkeuren of interesses, betrouwbaarheid of gedrag, locatie of verplaatsingen te analyseren of te voorspellen om daarmee persoonlijke profielen op te stellen of te gebruiken.

2.15 Risico's inschatten

De impact en ernst van de risico's hangen af van de context van de verwerkingen: de aard van de persoonsgegevens, de aard van de verwerkingen en de doeleinden waarvoor de gegevens worden verwerkt. De kans dat de risico's zich voordoen is mede afhankelijk van de middelen die de verwerkingsverantwoordelijke gebruikt bij de gegevensverwerking en van de aard van de persoonsgegevens. De kans dat er gevolgen zijn voor de rechten en vrijheden van de betrokkenen kan tevens verband houden met de (mate van) beveiliging van de persoonsgegevens. Oftewel: beveiliging van de systemen is van groot belang.

Maatregelen (informatiebeveiliging)

Iedere partij in de keten dient de juiste technische, organisatorische en juridische maatregelen te treffen zodat redelijkerwijs voorkomen kan worden dat de risico's die verbonden zijn aan de gegevensverwerkingen zich zullen voordoen. Een belangrijk aspect daarbij is de informatiebeveiliging. Goed informatiebeveiligingsbeleid als onderdeel of uitvloeisel van het informatiebeleid is cruciaal om aan privacywetgeving te voldoen en om ongewenste inbreuk op informatie in informatiesystemen te voorkomen. Niet alleen wordt steeds meer informatie in systemen opgeslagen en uitgewisseld; ook door de technologische vooruitgang van kwaadwillenden zijn grotere inspanningen en maatregelen nodig om de veiligheidsrisico's zo klein mogelijk te houden. Het Cyber Security Beeld Nederland (CSBN) 2018 van de Nationaal Coördinator Terrorismebestrijding en Veiligheid (NCTV) geeft aan dat de digitale weerbaarheid van Nederland onder druk staat. Organisaties worden succesvol aangevallen met eenvoudige methoden, en deze digitale dreiging is permanent. Cyberaanvallen zijn nog steeds profijtelijk, laagdrempelig en weinig riskant voor aanvallers. Digitale aanvallen zijn onder meer

laagdrempelig uit te voeren door diensten van aanvalsfacilitatoren. Deze dienstverleners stellen infrastructuur, hulpmiddelen en technieken voor digitale aanvallen tegen betaling beschikbaar. Minder ervaren of minder toegeruste actoren kunnen hiermee digitale aanvallen uitvoeren. De laagdrempelige toegankelijkheid van aanvalsmiddelen leidt tot een vergroting van de dreiging.

Ook digitaal onveilige producten en diensten zijn een fundamentele oorzaak van vele incidenten. Onveilige producten en diensten werken drempelverlagend omdat deze het voor aanvallers makkelijker maken om succesvolle aanvallen uit te voeren.

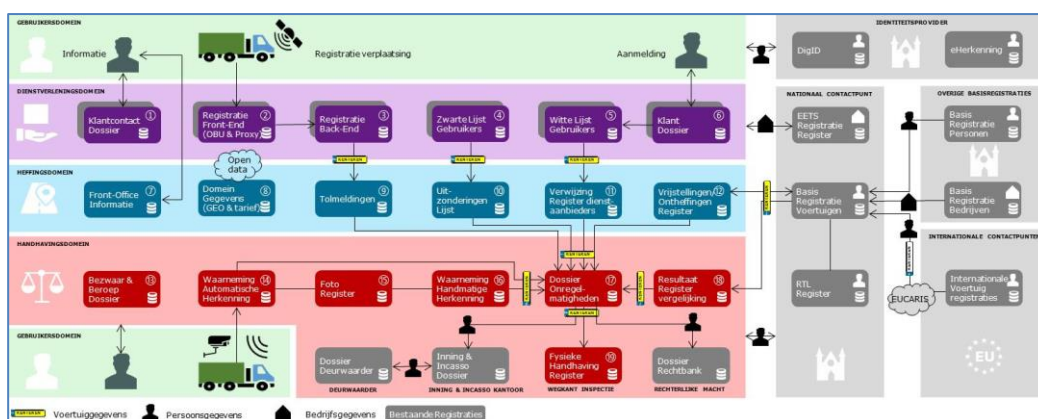
In het informatiebeleid dient dus volop aandacht te zijn voor de beveiliging van netwerken, communicatieverbindingen, applicaties en input devices. Daarnaast zijn beveiligingsprocedures voor toegang tot systemen en controle van die procedures onontbeerlijk om ongeautoriseerde toegang tot applicaties te voorkomen.

De gegevensuitwisseling tussen ketenpartners verloopt uitsluitend via beveiligde netwerkverbindingen en dient integer, vertrouwelijk en onweerlegbaar te zijn.

Bij de ontwikkeling en/of toetsing van software wordt rekening gehouden met de Beleids- en beheersingsrichtlijnen voor de ontwikkeling van veilige software van het Nationaal Cyber Security Centrum (NCSC). Partijen zullen bijvoorbeeld over een ISO 27001-certificering moeten beschikken of een vergelijkbaar niveau van beveiliging moeten hebben.

3 Uitwerking PIA op gegevensverzamelingsniveau

De hierna volgende afbeelding maakt het vrachtwagenheffingssysteem inzichtelijk in de context van organisaties en/of gegevensverzamelingen waarin informatie wordt uitgewisseld. De pijlen geven een gesystematiseerde uitwisseling van gegevens aan. Voor de leesbaarheid is de afbeelding tevens in groter formaat opgenomen in bijlage A.



De parse, blauwe en rode blokken hebben betrekking op rollen en/of organisaties met gegevensverzamelingen waarvan de verantwoordelijkheid bij de minister van IenW ligt. De volgende gegevensverzamelingen zijn in de tolketen onderkend:

| Nr. | Gegevensverzameling | Omschrijving | Inhoud |
|--------------------------------|-------------------------------------|--|--|
| <i>Dienstverleningsdomein:</i> | | | |
| 1 | Klantcontactdossier | Informatie over de tussen klant en dienstaanbieder uitgewisselde (persoons)gegevens in het kader van klantcontact, zoals vragen en klachten. | <ul style="list-style-type: none"> - Contactgegevens: naam + woonplaats + adresgegevens (of e-mailadres) - Gegevens m.b.t. vragen, disputen of ander klantcontact - Gegevens van contactpersonen/medewerkers bij dienstaanbieder. |
| 2 | Registratie front-end (OBU + proxy) | Informatie over het voertuig waarin de OBU is geïnstalleerd en over de verplaatsingen van dat voertuig. | <ul style="list-style-type: none"> - Kenteken + landcode + eigenschappen voertuig - Verplaatsingen van voertuig (locaties) - Tijdstip + datum verplaatsingen - Hoogte afdracht aan tolheffer |
| 3 | Registratie back-end | Informatie over de verplaatsingen van een voertuig of over de hoogte van de te betalen heffing. | <ul style="list-style-type: none"> - Kenteken + landcode + eigenschappen voertuig - Verplaatsingen van voertuig (locaties) - Tijdstip + datum verplaatsingen - Hoogte afdracht aan tolheffer |

| Nr. | Gegevensverzameling | Omschrijving | Inhoud |
|------------------------|--------------------------------------|--|--|
| 4 | Zwarte lijst gebruikers ³ | Door dienstaanbieder bijgehouden lijst met voertuigen waarvoor de dienstaanbieder geen (contractuele) verantwoordelijkheid meer neemt voor het afdragen van de tolheffing, bijvoorbeeld wegens wanbetaling of fraude. (ISO 12855: <i>black list</i>) | <ul style="list-style-type: none"> - Kenteken + landcode + eigenschappen voertuig - Reden van plaatsing zwarte lijst (bijvoorbeeld wanbetaling of fraude) - Datum opname op lijst |
| 5 | Witte lijst gebruikers | Door dienstaanbieder bijgehouden lijst met voertuigen waarvoor de dienstaanbieder de (contractuele) verantwoordelijkheid voor het afdragen van de vrachtwagenheffing op zich heeft genomen. (ISO 12855: <i>white list</i>) | <ul style="list-style-type: none"> - Kenteken + landcode + eigenschappen voertuig - Datum opname op lijst - OBU-nummer - Contractnummer |
| 6 | Klantdossier | Tussen klant en dienstaanbieder uitgewisselde (persoons) gegevens die nodig zijn voor het uitvoeren van de reguliere processen in de vrachtwagenheffing. | <ul style="list-style-type: none"> - Contactgegevens: naam + woonplaats + adresgegevens (of e-mailadres) - Telefoonnummer - Financiële gegevens: bv tankpas / creditcardnummer. |
| Heffingsdomein: | | | |
| 7 | Frontoffice informatie | Tussen klant en tolheffer uitgewisselde (persoons)gegevens in het kader van klantcontact, zoals bij vragen en klachten. | <ul style="list-style-type: none"> - Kenteken - NAW kentekenhouder - Eventueel overtredingsdossiers - Bezwaar- en beroepdossier - Contactgegevens |
| 8 | Domeingegevens | Informatie over het Nederlandse heffingsdomein, zoals geografische informatie (coördinaten) en bijbehorende tarieven. | Zie omschrijving |
| 9 | Tolmeldingen | Meldingen van de dienstaanbieders m.b.t. het gebruik van het toldomein door de gebruiker. | <ul style="list-style-type: none"> - Kenteken + landcode + eigenschappen voertuig - Datum - Afstanden, tariefcodes en bedragen |

³ Met deze zwarte lijst wordt geen zwarte lijst bedoeld waarop strafrechtelijke persoonsgegevens worden verwerkt, die binnen een branche gedeeld wordt en waarvoor geldt dat de Autoriteit Persoonsgegevens een vergunning moet verstrekken.

| Nr. | Gegevensverzameling | Omschrijving | Inhoud |
|---------------------------|--------------------------------------|---|--|
| 10 | Uitzonderingenlijst | Registratie door tolheffer van door dienstaanbieder aangeleverde kentekens waarvoor de dienstaanbieder geen (contractuele) verantwoordelijkheid (meer) neemt voor het afdragen van de tolheffing. Dit kan in verband met wanbetaling of fraude zijn (de zwarte lijst) of bijvoorbeeld kentekens waarvan bekend is dat de OBU niet (goed) werkt. (ISO 12855: exception list) | <ul style="list-style-type: none"> - Kenteken + landcode + eigenschappen voertuig - Reden van plaatsing op de uitzonderingenlijst |
| 11 | Verwijzingsregister dienstaanbieders | Registratie van koppeling kenteken of OBU/dienstenaanbieder. Deze registratie wordt opgebouwd vanuit de witte lijsten van alle aangesloten dienstaanbieders. | <ul style="list-style-type: none"> - Koppeling kenteken aan dienstaanbieder + indicatie status - Contactgegevens (NAW) dienstaanbieder |
| 12 | Vrijstellingen/ontheffingenregister | Registratie van kentekens die zijn vrijgesteld van vrachtwagenheffing, maar waarvan de vrijstelling niet eenduidig blijkt uit het kentekenregister. | <ul style="list-style-type: none"> - Aanvragen van ontheffingen, inclusief NAW aanvrager - Kenteken + landcode - datum ingang ontheffing |
| Handhavingsdomein: | | | |
| 13 | Bezwaar & beroep dossier | Gegevens met betrekking tot een ingesteld bezwaar en/of beroep. | <ul style="list-style-type: none"> - Kenteken + landcode - (Foto's van) kentekens - Locatie foto - Tijdstip + datum + foto - NAW Kentekenhouder - Gegevens over bezwaar en beroep (bijv. gegevens uit correspondentie) |
| 14 | Waarneming automatische herkenning | Gegevens over foto's die langs de wegkant zijn genomen en waarbij het kenteken automatisch met voldoende betrouwbaarheid kon worden herkend. | <ul style="list-style-type: none"> - Kenteken + landcode - (Foto's van) kentekens - Locatie handhavings-apparatuur - Tijdstip + datum + foto |
| 15 | Fotoregister | Langs de wegkant genomen foto's van voertuigen waarin geen OBU correct werkende OBU is gedetecteerd of waarvan de uit de OBU gelezen gegevens onjuist of onvolledig zijn. | <ul style="list-style-type: none"> - Kenteken en landcode op foto's genomen door controleapparatuur van de voor- en achterzijde van het voertuig. |
| 16 | Waarneming handmatige herkenning | Gegevens over de handmatige controle van ANPR-foto's, die plaatsvindt als de betrouwbaarheidsgraad van de automatische herkenning onder de norm ligt. | <ul style="list-style-type: none"> - Kenteken en landcode op foto's genomen door controleapparatuur van de voor- en achterzijde van het voertuig. |

| Nr. | Gegevensverzameling | Omschrijving | Inhoud |
|-----------|--------------------------------|--|--|
| 17 | Dossier onregelmatigheden | Registratie van alle onregelmatigheden - situaties waarin de tolheffer aanleiding heeft om te onderzoeken of een kentekenhouder een naheffing/boete dient te betalen. | <ul style="list-style-type: none"> - (Foto's van) kentekens en/of voertuig - Locatie foto - Tijdstip + datum + foto |
| 18 | Resultaat registervergelijking | Resultaat van vergelijking met kentekenregister waaruit volgt of een voertuig dient te voldoen aan de plicht om een werkende OBU te hebben. Dit betreft alleen voertuigen met een Nederlands kenteken. | <ul style="list-style-type: none"> - Kenteken + landcode |
| 19 | Fysieke handhaving register | Registratie van kentekens waarvoor fysieke actie (bijvoorbeeld staandehouding nodig is, bijvoorbeeld vanwege geconstateerde fraude of oninbare boetes. | <ul style="list-style-type: none"> - Kenteken + landcode - NAW Kentekenhouder |

Voor elk van deze gegevensverzamelingen, met uitzondering van de gegevensverzameling Domeingegevens, is in de volgende paragrafen van dit hoofdstuk een PIA uitgevoerd.

De gegevensverzameling Domeingegevens bevat geen persoonsgegevens en wordt als open data beschikbaar gesteld. Om deze reden is hierop geen PIA uitgevoerd. De grijze blokken hebben betrekking op rollen en/of organisaties die gegevensverzamelingen beheren waarvoor de verantwoordelijkheden elders zijn belegd. Dat wil zeggen dat dit gegevensverzamelingen zijn die autonoom van de vrachtwagenheffing al in werking zijn. Voor de vrachtwagenheffing hebben deze gegevensverzamelingen evenwel een functie, bijvoorbeeld omdat ze gegevens bevatten over de kentekenhouder van een voertuig. Op deze gegevensverzamelingen is geen PIA uitgevoerd omdat dit reeds bestaande registers zijn en/of omdat deze niet onder de verantwoordelijkheid van de Nederlandse Staat zullen vallen.

3.1 Gegevensverzamelingen in het dienstverleningsdomein

3.1.1 Klantcontactdossier

A. Beschrijving algemene kenmerken gegevensverwerkingen

1. Voorstel

Zie hoofdstuk 2.

2. Persoonsgegevens

Welke gegevens benodigd zijn, is afhankelijk van de afspraken tussen de klant en de dienstaanbieder. In hierna volgende tabel is een indicatie gegeven.

| | Persoonsgegevens (type: gewone persoonsgegevens) | Categorie betrokkenen |
|----|---|--------------------------------|
| 1. | Contactgegevens: naam + woonplaats + adresgegevens (of e-mailadres) | Klanten van de dienstaanbieder |
| 2. | Gegevens over vragen, disputen of ander klantcontact | Idem |
| 3. | Gegevens van contactpersonen/medewerkers bij dienstaanbieder | Medewerkers dienstaanbieder |

3. Gegevensverwerkingen

Het klantcontactdossier bevat de tussen de klant en de dienstverlener uitwisselde (persoons)gegevens in het kader van klantcontact. Het gaat bijvoorbeeld om het bijhouden van vragen en klachten, zodat dezelfde klant in de toekomst beter geholpen kan worden. De gegevensbescherming valt onder verantwoordelijkheid van de dienstaanbieder.

4. Verwerkingsdoeleinden

De persoonsgegevens worden verwerkt voor een nog in te voeren vrachtwagenheffing. In het regeerakkoord van het kabinet-Rutte III is het voornemen om een dergelijke heffing in te voeren opgenomen.

5. Betrokken partijen

| | |
|-------------------------------|------------------------|
| Verwerkingsverantwoordelijke: | Dienstaanbieder |
| Verwerker: | Nader te bepalen |
| Gegevens afkomstig van: | Klant, dienstaanbieder |
| Inzage in gegevens: | Klant, dienstaanbieder |
| Ontvanger van gegevens | Dienstaanbieder |

6. Belangen bij de gegevensverwerkingen

Met deze vrachtwagenheffing beoogt het kabinet om: 1) de gebruiker (binnen- en buitenlands) evenredig te laten betalen voor gebruik van de weg, en 2) de Nederlandse vervoersector te innoveren en verduurzamen (zie verder paragraaf 2.1.1).

De Staat der Nederlanden heeft een financieel belang bij de vrachtwagenheffing. Op deze wijze betaalt de (vrachtverkeer)gebruiker een evenredig aandeel voor het gebruik van de weg.

Het systeem dat voor de vrachtwagenheffing wordt gekozen, wordt (in lijn met Europese richtlijnen) zodanig vormgegeven dat het zo veel mogelijk interoperabel is met de systemen in ons omliggende landen. Dit verlaagt administratieve lasten en leidt tot zo min mogelijk verstoring van het vrije

verkeer en vervoer. Een OBU die eventueel al aanwezig is voor het Duitse of Belgische heffingssysteem zou bij voorkeur ook in Nederland gebruikt moeten kunnen worden. Het te kiezen systeem dient zodoende ook het gebruiksgemak van en is in het belang van de weggebruiker.

7. Verwerkingslocaties

De verwerkingslocatie is Nederland en/of andere lidstaten van de Europese Unie, afhankelijk van de locatiekeuzes van de dienst aanbieder.

8. Technieken en methoden van de gegevensverwerkingen

Welke technieken en methoden van de gegevensverwerkingen worden gebruikt, is nog niet bekend. Dit valt onder de verantwoordelijkheid van de dienst aanbieder.

9. Juridisch en beleidsmatig kader

De gegevensverwerkingen in dit kader moeten voldoen aan de AVG. Het wetsvoorstel voor vrachtwagenheffing wordt naar verwachting voor de zomer van 2019 ter consultatie aangeboden.

In het domeinstatement worden eisen gesteld waaraan toekomstige dienst aanbiederders moeten voldoen. Deze eisen zullen ook zien op naleving van de AVG.

10. Bewaartermijnen

De bewaartermijn is afhankelijk van afspraken tussen weggebruikers en dienst aanbiederders.

B. Beoordeling rechtmatigheid gegevensverwerkingen

11. Rechtsgrond

De wettelijke grondslag voor de vrachtwagenheffing wordt een nog op te stellen wet in formele zin. De rechtsgrond voor de verwerking van klantgegevens door dienst aanbiederders wordt: uitvoering geven aan een overeenkomst. Dit betekent dat de klant met het opzeggen van de overeenkomst ook zijn toestemming om zijn persoonsgegevens te verwerken intrekt.

12. Bijzondere persoonsgegevens

Er worden geen bijzondere persoonsgegevens verwerkt.

13. Doelbinding

Er kan, conform de vereisten uit de AVG, alleen sprake zijn van verwerking van persoonsgegevens als er sprake is van een duidelijke doelbinding. Hierin wordt in het kader van de vrachtwagenheffing voorzien.

14. Noodzaak en evenredigheid

De inbreuk op de persoonlijke levenssfeer is klein. Er worden zo weinig mogelijk persoonsgegevens verwerkt (zie ook hoofdstuk 2). Deze verwerking staat in evenredige verhouding tot de verwerkingsdoeleinden. De verwerkingsdoeleinden kunnen niet bereikt worden met verwerking van minder persoonsgegevens. Een dienst aanbieder heeft een klantcontactdossier nodig om zijn klanten te kunnen bedienen en daarvoor is het nodig om deze gegevens op te slaan.

15. Rechten van betrokkenen

De wijze waarop betrokkenen hun rechten kunnen uitoefenen wordt in een later stadium bepaald.

C. Beschrijving en beoordeling risico's voor de betrokkenen

16. Risico's

De gegevens die door de dienst aanbieder over klanten verwerkt worden, kunnen zowel privacygevoelige als commercieel gevoelige informatie bevatten (bijvoorbeeld hoe groot het wagenpark van een logistiek bedrijf is, of er een achterstand met betalingen is of hoeveel kilometers er worden gereden). Wanneer de dienst aanbieder zijn systemen niet goed beveiligt en er informatie 'lekt', kan dit nadelig zijn voor de klant en in sommige gevallen een grote impact hebben. De kans dat dit risico zich voordoet wordt klein geacht; de dienst aanbieder heeft er zelf immers in de eerste plaats alle belang bij om zijn systemen zo goed mogelijk te beveiligen. Ook is iedere dienst aanbieder op grond van de AVG verplicht om passende beveiligingsmaatregelen te nemen, op straffe van een boete en zullen er eisen over de naleving van de AVG worden opgenomen in het domein statement.

D. Beschrijving van de voorgenomen maatregelen

17. Maatregelen

Het beveiligen van deze gegevensverzameling is de verantwoordelijkheid van de dienst aanbieder. De dienst aanbieder is op grond van de AVG verplicht om passende beveiligingsmaatregelen te nemen. In het domein statement worden eisen voor de dienst aanbieder opgenomen die onder andere gaan over de naleving van de AVG. Mogelijk worden ter controle periodiek audits gehouden. In een later stadium is hier mee concrete informatie over bekend.

3.1.2 Registratie front-end (OBU & proxy)

A. Beschrijving algemene kenmerken gegevensverwerkingen

1. Voorstel

Zie hoofdstuk 2.

2. Persoonsgegevens

De volgende categorieën van persoonsgegevens van de volgende betrokkenen worden verwerkt:

| | Persoonsgegevens (type: gewone persoonsgegevens) | Categorie betrokkenen |
|----|---|--|
| 1. | Kenteken + landcode + eigenschappen voertuig | Kentekenhouders/weggebruikers van heffingsplichtige voertuigen |
| 2. | Verplaatsingen van voertuig (locaties) | Idem |
| 3. | Tijdstip + datum verplaatsingen | Idem |
| 4. | Hoogte afdracht aan tolheffer | Idem |

3. Gegevensverwerkingen

Een OBU wordt in een voertuig geplaatst, waarna de weggebruiker een aantal gegevens invoert. De OBU registreert vervolgens de verplaatsingen die het voertuig maakt, met als doel het bedrag dat aan de tolheffer moet worden afgedragen te kunnen berekenen.

Er dient een onderscheid gemaakt te worden tussen een zogenoemde 'dunne' OBU en een 'dikke' OBU. Een dikke OBU berekent zelf de af te dragen heffing en verstuurt enkel het bedrag van de af te dragen heffing aan de dienstaanbieder. Een dunne OBU verstuurt alle verplaatsingsdata naar de dienstaanbieder, die de berekening vervolgens uitvoert.

Iedere OBU moet aan een aantal Europese standaarden voldoen.

De werkgever moet transparant zijn jegens zijn werknemers over de gegevens die in dit kader verwerkt worden.

4. Verwerkingsdoeleinden

De persoonsgegevens worden verwerkt voor een nog in te voeren vrachtwagenheffing. In het regeerakkoord van het kabinet-Rutte III is het voornemen opgenomen om een dergelijke heffing in te voeren.

5. Betrokken partijen

| | |
|-------------------------------|--------------------------------|
| Verwerkingsverantwoordelijke: | Kentekenhouder/dienstaanbieder |
| Verwerker: | Nader te bepalen |
| Gegevens afkomstig van: | OBU/Kentekenhouder |
| Inzage in gegevens: | Kentekenhouder/weggebruiker |
| Ontvanger van gegevens: | Dienstaanbieder |

6. Belangen bij de gegevensverwerkingen

Met deze vrachtwagenheffing beoogt het kabinet om: 1) de gebruiker (binnen- en buitenlands) evenredig te laten betalen voor gebruik van de weg, en 2) de Nederlandse vervoersector te innoveren en verduurzamen (zie verder paragraaf 2.1.1).

De Staat der Nederlanden heeft een financieel belang bij de vrachtwagenheffing. Op deze wijze betaalt de (vrachtverkeer)gebruiker een evenredig aandeel voor het gebruik van de weg.

Het systeem dat voor de vrachtwagenheffing wordt gekozen, wordt (in lijn met Europese richtlijnen) zodanig vormgegeven dat het zo veel mogelijk interoperabel is met de systemen in ons omliggende landen. Dit verlaagt administratieve lasten en leidt tot zo min mogelijk verstoring van het vrije verkeer en vervoer. Een OBU die eventueel al aanwezig is voor het Duitse of Belgische heffingssysteem zou bij voorkeur ook in Nederland gebruikt moeten kunnen worden. Het te kiezen systeem dient zodoende ook het gebruiksgemak en is in het belang van de weggebruiker.

7. Verwerkingslocaties

De verwerkingslocatie is Nederland en/of andere lidstaten van de Europese Unie, afhankelijk van de locatiekeuzes van de dienst aanbieder.

8. Technieken en methoden van de gegevensverwerkingen

Er is sprake van geautomatiseerde besluitvorming. De OBU berekent immers welke heffing verschuldigd is.

9. Juridisch en beleidsmatig kader

De gegevensverwerkingen in dit kader moeten voldoen aan de AVG. Het wetsvoorstel voor vrachtwagenheffing wordt naar verwachting voor de zomer van 2019 ter consultatie aangeboden.

10. Bewaartermijnen

De bewaartermijn is afhankelijk van afspraken tussen weggebruikers en dienst aanbieder.

B. Beoordeling rechtmatigheid gegevensverwerkingen

11. Rechtsgrond

De wettelijke grondslag voor de vrachtwagenheffing wordt een nog op te stellen wet in formele zin. De rechtsgrond voor de verwerking van klantgegevens door dienst aanbieder wordt: uitvoering geven aan een overeenkomst.

12. Bijzondere persoonsgegevens

Er worden geen bijzondere persoonsgegevens verwerkt.

13. Doelbinding

Er kan, conform de vereisten uit de AVG, alleen sprake zijn van verwerking van persoonsgegevens als er sprake is van een duidelijke doelbinding. Hierin wordt in het kader van de vrachtwagenheffing voorzien.

14. Noodzaak en evenredigheid

De inbreuk op de persoonlijke levenssfeer is klein. Er worden zo weinig mogelijk persoonsgegevens verwerkt (zie ook hoofdstuk 2). Deze verwerking staat in evenredige verhouding tot de verwerkingsdoeleinden. De verwerkingsdoeleinden kunnen niet bereikt worden met verwerking van minder persoonsgegevens.

15. Rechten van betrokkenen

De wijze waarop betrokkenen hun rechten kunnen uitoefenen wordt in een later stadium bepaald.

C. Beschrijving en beoordeling risico's voor de betrokkenen

16. Risico's

Een risico op het werken met een OBU is dat er een verkeerde afdracht berekend kan worden op het moment dat de OBU niet goed functioneert. Dit betekent voor de kentekenhouder dat hij mogelijk voor een te grote heffing wordt aangeslagen en actie moet ondernemen jegens de dienst aanbieder. Dit risico wordt klein geacht; iedere OBU moet aan een groot aantal eisen voldoen.

D. Beschrijving van de voorgenomen maatregelen

17. Maatregelen

De OBU moet aan een groot aantal technische eisen voldoen (zie de Architectuurblauwdruk).

3.1.3 Registratie back-end

A. Beschrijving algemene kenmerken gegevensverwerkingen

1. Voorstel

Zie hoofdstuk 2 voor het voorstel op hoofdlijnen.

2. Persoonsgegevens

De volgende categorieën van persoonsgegevens en betrokkenen worden verwerkt:

| | Persoonsgegevens (type: gewone persoonsgegevens) | Categorie betrokkenen |
|----|---|--|
| 1. | Kenteken + landcode + eigenschappen voertuig | Kentekenhouders/weggebruikers van heffingsplichtige voertuigen |
| 2. | Verplaatsingen van voertuig (locaties) | Idem |
| 3. | Tijdstip + datum verplaatsingen | Idem |
| 4. | Hoogte afdracht aan tolheffer | Idem |

3. Gegevensverwerkingen

In deze gegevensverzameling wordt door de dienst aanbieder informatie over de verplaatsingen van een voertuig (in het geval van een dunne OBU) of over de hoogte van de te betalen heffing (in het geval van een dikke OBU) verwerkt. De dienst aanbieder bepaalt aan de hand van deze gegevens de hoogte van de afdracht aan de tolheffer.

4. Verwerkingsdoeleinden

De persoonsgegevens worden verwerkt voor een nog in te voeren vrachtwagenheffing. In het regeerakkoord van het kabinet-Rutte III is het voornemen opgenomen om een dergelijke heffing in te voeren.

5. Betrokken partijen

| | |
|-------------------------------|-------------------------------------|
| Verwerkingsverantwoordelijke: | Dienst aanbieder |
| Verwerker: | Nader te bepalen |
| Gegevens afkomstig van: | OBU/kentekenhouder |
| Inzage in gegevens: | Dienst aanbieder/kentekenhouder |
| Ontvanger van gegevens: | Tolheffer (in geanonimiseerde vorm) |

6. Belangen bij de gegevensverwerkingen

Met deze vrachtwagenheffing beoogt het kabinet om: 1) de gebruiker (binnen- en buitenlands) evenredig te laten betalen voor gebruik van de weg, en 2) de Nederlandse vervoersector te innoveren en verduurzamen (zie verder paragraaf 2.1.1).

De Staat der Nederlanden heeft een financieel belang bij de vrachtwagenheffing. Op deze wijze betaalt de (vrachtverkeer)gebruiker een evenredig aandeel voor het gebruik van de weg.

Het systeem dat voor de vrachtwagenheffing wordt gekozen, wordt (in lijn met Europese richtlijnen) zodanig vormgegeven dat het zo veel mogelijk interoperabel is met de systemen in ons omliggende landen. Dit verlaagt administratieve lasten en leidt tot zo min mogelijk verstoring van het vrije verkeer en vervoer. Een OBU die eventueel al aanwezig is voor het Duitse of Belgische heffingssysteem zou bij voorkeur ook in Nederland gebruikt moeten

kunnen worden. Het te kiezen systeem dient zodoende ook het gebruiksgemak en is in het belang van de weggebruiker.

7. Verwerkingslocaties

De locatie van verwerking is Nederland en/of andere lidstaten van de Europese Unie, afhankelijk van de locatiekeuzes van de dienst aanbieder.

8. Technieken en methoden van de gegevensverwerkingen

Welke technieken en methoden voor de gegevensverwerkingen worden gebruikt, is nog niet bekend. Dit valt onder de verantwoordelijkheid van de dienst aanbieder.

9. Juridisch en beleidsmatig kader

De gegevensverwerkingen in dit kader moeten voldoen aan de AVG. Het wetsvoorstel voor vrachtwagenheffing wordt naar verwachting voor de zomer van 2019 ter consultatie aangeboden.

10. Bewaartermijnen

De bewaartermijnen zijn nader te bepalen. Het uitgangspunt is dat persoonsgegevens zo kort mogelijk dienen te worden opgeslagen.

B. Beoordeling rechtmatigheid gegevensverwerkingen

11. Rechtsgrond

De wettelijke grondslag voor de vrachtwagenheffing wordt een nog op te stellen wet in formele zin. De rechtsgrond voor de verwerking door dienst aanbieder wordt: uitvoering van een overeenkomst.

12. Bijzondere persoonsgegevens

Er worden geen bijzondere persoonsgegevens verwerkt.

13. Doelbinding

Er kan, conform de vereisten uit de AVG, alleen sprake zijn van verwerking van persoonsgegevens als er sprake is van een duidelijke doelbinding. Hierin wordt in het kader van de vrachtwagenheffing voorzien.

14. Noodzaak en evenredigheid

De inbreuk op de persoonlijke levenssfeer is klein. Er worden zo weinig mogelijk persoonsgegevens verwerkt (zie ook hoofdstuk 2). Deze verwerking staat in evenredige verhouding tot de verwerkingsdoeleinden. De verwerkingsdoeleinden kunnen niet bereikt worden met verwerking van minder persoonsgegevens. De dienst aanbieder heeft deze gegevens nodig om de hoogte van de afdracht te kunnen bepalen.

15. Rechten van betrokkenen

De wijze waarop betrokkenen hun rechten kunnen uitoefenen wordt in een later stadium bepaald.

C. Beschrijving en beoordeling risico's voor de betrokkenen

16. Risico's

De gegevens die door de dienst aanbieder over klanten verwerkt worden, kunnen zowel privacygevoelige als commercieel gevoelige informatie bevatten (bijvoorbeeld hoe groot het wagenpark van een logistiek bedrijf, of er een

achterstand van betalingen is en hoeveel kilometers er worden gereden). Wanneer de dienst aanbieder zijn systemen niet goed beveiligd en er informatie 'lekt', kan dit nadelig zijn voor de klant en in sommige gevallen een grote impact hebben. De kans dat dit risico zich voordoet wordt klein geacht; de dienst aanbieder heeft er zelf immers in de eerste plaats alle belang bij om zijn systemen zo goed mogelijk te beveiligen. Ook is iedere dienst aanbieder op grond van de AVG verplicht passende beveiligingsmaatregelen te nemen, op straffe van een boete en zullen er eisen over de naleving van de AVG worden opgenomen in het domein statement.

D. Beschrijving van de voorgenomen maatregelen

17. Maatregelen

Het beveiligen van deze gegevensverzameling is de verantwoordelijkheid van de dienst aanbieder. De dienst aanbieder is op grond van de AVG verplicht om passende beveiligingsmaatregelen te nemen. In het domein statement worden eisen voor de dienst aanbieder opgenomen die onder andere gaan over de naleving van de AVG. Mogelijk worden ter controle periodiek audits gehouden. In een later stadium is hier meer concrete informatie over bekend.

3.1.4 Zwarte lijst van gebruikers

A. Beschrijving algemene kenmerken gegevensverwerkingen

1. Voorstel

Zie hoofdstuk 2 voor het voorstel op hoofdlijnen.

2. Persoonsgegevens

De volgende categorieën van persoonsgegevens en betrokkenen worden verwerkt:

| | Persoonsgegevens (type: gewone persoonsgegevens) | Categorie betrokkenen |
|----|---|--|
| 1. | Kenteken + landcode + eigenschappen voertuig | Kentekenhouders/weggebruikers van heffingsplichtige voertuigen |
| 2. | Reden van plaatsing op zwarte lijst (bijvoorbeeld wanbetaling of fraude) ⁴ | Idem |
| 3. | Datum opname op lijst | Idem |

3. Gegevensverwerkingen

De dienstaanbieder houdt een lijst bij van voertuigen waarvoor de dienstaanbieder geen (contractuele) verantwoordelijkheid meer voor neemt met betrekking tot het afdragen van de tolheffing, bijvoorbeeld wegens wanbetaling of fraude. (Zie ook ISO 12855: *black list*.)

NB: met deze zwarte lijst wordt geen zwarte lijst bedoeld waarop strafrechtelijke persoonsgegevens worden verwerkt en waarvoor geldt dat de Autoriteit Persoonsgegevens een vergunning moet verstrekken. De zwarte lijst wordt bijvoorbeeld enkel met de tolheffer gedeeld, en niet, bijvoorbeeld, met andere dienstaanbieders.

4. Verwerkingsdoeleinden

De persoonsgegevens worden verwerkt voor een nog in te voeren vrachtwagenheffing. In het regeerakkoord van het kabinet-Rutte III is het voornemen opgenomen om een dergelijke heffing in te voeren.

5. Betrokken partijen

| | |
|-------------------------------|--|
| Verwerkingsverantwoordelijke: | Dienstaanbieder |
| Verwerker: | Nader te bepalen, ter bepaling van dienstaanbieder |
| Gegevens afkomstig van: | Dienstaanbieder |
| Inzage in gegevens: | Dienstaanbieder, kentekenhouder |
| Ontvanger van gegevens: | Tolheffer |

6. Belangen bij de gegevensverwerkingen

Met deze vrachtwagenheffing beoogt het kabinet om: 1) de gebruiker (binnen- en buitenlands) evenredig te laten betalen voor gebruik van de weg, en 2) de Nederlandse vervoersector te innoveren en verduurzamen (zie verder paragraaf 2.1.1).

⁴ Vermoedelijk dient dit aangegeven te worden door middel van het zetten van een vinkje en zal er niet met open tekstvelden gewerkt worden. Dit is echter nog niet definitief bekend. Vanuit het oogpunt van privacy hebben vinkjes de voorkeur.

De Staat der Nederlanden heeft een financieel belang bij de vrachtwagenheffing. Op deze wijze betaalt de (vrachtverkeer)gebruiker een evenredig aandeel voor het gebruik van de weg.

Het systeem dat voor de vrachtwagenheffing wordt gekozen, wordt (in lijn met Europese richtlijnen) zodanig vormgegeven dat het zo veel mogelijk interoperabel is met de systemen in ons omliggende landen. Dit verlaagt administratieve lasten en leidt tot zo min mogelijk verstoring van het vrije verkeer en vervoer. Een OBU die eventueel al aanwezig is voor het Duitse of Belgische heffingssysteem zou bij voorkeur ook in Nederland gebruikt moeten kunnen worden. Het te kiezen systeem dient zodoende ook het gebruiksgemak en is in het belang van de weggebruiker.

7. Verwerkingslocaties

De locatie van verwerking is Nederland en/of andere lidstaten van de Europese Unie, afhankelijk van de locatiekeuzes van de dienst aanbieder.

8. Technieken en methoden van de gegevensverwerkingen

De technieken en methoden van de gegevensverwerkingen zijn nog niet bekend.

9. Juridisch en beleidsmatig kader

De gegevensverwerkingen in dit kader moeten voldoen aan de AVG. Het wetsvoorstel voor vrachtwagenheffing wordt naar verwachting voor de zomer van 2019 ter consultatie aangeboden.

10. Bewaartermijnen

De bewaartermijnen zijn nader te bepalen. Het uitgangspunt is dat persoonsgegevens zo kort mogelijk dienen te worden opgeslagen.

B. Beoordeling rechtmatigheid gegevensverwerkingen

11. Rechtsgrond

De wettelijke grondslag voor de vrachtwagenheffing wordt een nog op te stellen wet in formele zin. De rechtsgrond voor de verwerking door dienst aanbieder wordt: de uitvoering van een overeenkomst.

12. Bijzondere persoonsgegevens

Er worden geen bijzondere persoonsgegevens verwerkt.

13. Doelbinding

Er kan, conform de vereisten uit de AVG, alleen sprake zijn van verwerking van persoonsgegevens als er sprake is van een duidelijke doelbinding. Hierin wordt in het kader van de vrachtwagenheffing voorzien.

14. Noodzaak en evenredigheid

De inbreuk op de persoonlijke levenssfeer is klein. Er worden zo weinig mogelijk persoonsgegevens verwerkt (zie ook hoofdstuk 2). Deze verwerking staat in evenredige verhouding tot de verwerkingsdoeleinden. De verwerkingsdoeleinden kunnen niet bereikt worden met verwerking van minder persoonsgegevens. Het is noodzakelijk dat dienst aanbieder kunnen aangeven dat ze voor bepaalde kentekens niet langer aansprakelijkheid zijn en daarvoor is de verwerking van kentekens nodig.

15. Rechten van betrokkenen

De wijze waarop betrokkenen hun rechten kunnen uitoefenen wordt in een later stadium bepaald.

C. Beschrijving en beoordeling risico's voor de betrokkenen

16. Risico's

Na het plaatsen van een kentekenhouders op de zwarte lijst staat de dienst aanbieder niet meer garant voor de betaling van de vrachtwagenheffing. De kentekenhouders kan worden opgenomen in het fysieke handhavingsregister, waarna de bestuurder staande kan worden gehouden op de openbare weg. Vanuit een civielrechtelijke overeenkomst volgt een bestuursrechtelijk handhavingstraject. Als een kentekenhouders abusievelijk ten onrechte op de zwarte lijst wordt geplaatst, is de impact daarom groot te noemen.

D. Beschrijving van de voorgenomen maatregelen

17. Maatregelen

Om te voorkomen dat een kenteken te lichtvaardig op de zwarte lijst gezet kan worden, worden er in het domeinstatement eisen aan dienst aanbieder gesteld voor het plaatsen van kentekens op de zwarte lijst. Op deze eisen worden mogelijk periodiek audits uitgevoerd. In een later stadium zal hier meer over bekend zijn.

3.1.5 Witte lijst van gebruikers

A. Beschrijving algemene kenmerken gegevensverwerkingen

1. Voorstel

Zie hoofdstuk 2 voor het voorstel op hoofdlijnen.

2. Persoonsgegevens

De volgende categorieën van persoonsgegevens en betrokkenen worden verwerkt:

| | Persoonsgegevens (type: gewone persoonsgegevens) | Categorie betrokkenen |
|----|---|--|
| 1. | Kenteken + landcode + eigenschappen voertuig | Kentekenhouders/weggebruikers van heffingsplichtige voertuigen |
| 2. | Datum opname op lijst | |
| 3. | Contractnummer | |
| 4. | OBU-nummer | |

3. Gegevensverwerkingen

In deze gegevensverzameling houdt de dienst aanbieder de lijst bij met voertuigen waarvoor de dienst aanbieder de (contractuele) verantwoordelijkheid voor het afdragen van de vrachtwagenheffing op zich heeft genomen. (Zie ook ISO 12855: white list.)

4. Verwerkingsdoeleinden

De persoonsgegevens worden verwerkt voor een nog in te voeren vrachtwagenheffing. In het regeerakkoord van het kabinet-Rutte III is het voornemen opgenomen om een dergelijke heffing in te voeren.

5. Betrokken partijen

| | |
|-------------------------------|--|
| Verwerkingsverantwoordelijke: | Dienst aanbieder |
| Verwerker: | Nader te bepalen, te bepalen door dienst aanbieder |
| Gegevens afkomstig van: | Dienst aanbieder |
| Inzage in gegevens: | Dienst aanbieder, kentekenhouder |
| Ontvanger van gegevens: | Tolheffer |

6. Belangen bij de gegevensverwerkingen

Met deze vrachtwagenheffing beoogt het kabinet om: 1) de gebruiker (binnen- en buitenlands) evenredig te laten betalen voor gebruik van de weg, en 2) de Nederlandse vervoersector te innoveren en verduurzamen (zie verder paragraaf 2.1.1).

De Staat der Nederlanden heeft een financieel belang bij de vrachtwagenheffing. Op deze wijze betaalt de (vrachtverkeer)gebruiker een evenredig aandeel voor het gebruik van de weg.

Het systeem dat voor de vrachtwagenheffing wordt gekozen, wordt (in lijn met Europese richtlijnen) zodanig vormgegeven dat het zo veel mogelijk interoperabel is met de systemen in ons omliggende landen. Dit verlaagt administratieve lasten en leidt tot zo min mogelijk verstoring van het vrije verkeer en vervoer. Een OBU die eventueel al aanwezig is voor het Duitse of Belgische heffingssysteem zou bij voorkeur ook in Nederland gebruikt moeten

kunnen worden. Het te kiezen systeem dient zodoende ook het gebruiksgemak en is in het belang van de weggebruiker.

7. Verwerkingslocaties

De verwerkingslocatie is Nederland en/of andere lidstaten van de Europese Unie, afhankelijk van de locatiekeuzes van de dienst aanbieder.

8. Technieken en methoden van de gegevensverwerkingen

Welke technieken en methoden van de gegevensverwerkingen worden gebruikt, is nog niet bekend.

9. Juridisch en beleidsmatig kader

De gegevensverwerkingen in dit kader moeten voldoen aan de AVG. Het wetsvoorstel voor vrachtwagenheffing wordt naar verwachting voor de zomer van 2019 ter consultatie aangeboden.

10. Bewaartermijnen

De bewaartermijnen zijn nader te bepalen. Het uitgangspunt is dat persoonsgegevens zo kort mogelijk dienen te worden opgeslagen.

B. Beoordeling rechtmatigheid gegevensverwerkingen

11. Rechtsgrond

De wettelijke grondslag voor de vrachtwagenheffing wordt een nog op te stellen wet in formele zin. De rechtsgrond voor de verwerking door dienst aanbieder wordt: de uitvoering van een overeenkomst.

12. Bijzondere persoonsgegevens

Er worden geen bijzondere persoonsgegevens verwerkt.

13. Doelbinding

Er kan, conform de vereisten uit de AVG, alleen sprake zijn van verwerking van persoonsgegevens als er sprake is van een duidelijke doelbinding. Hierin wordt in het kader van de vrachtwagenheffing voorzien.

14. Noodzaak en evenredigheid

De inbreuk op de persoonlijke levenssfeer is klein. Er worden zo weinig mogelijk persoonsgegevens verwerkt (zie ook hoofdstuk 2). Deze verwerking staat in evenredige verhouding tot de verwerkingsdoeleinden. De verwerkingsdoeleinden kunnen niet bereikt worden met verwerking van minder persoonsgegevens.

15. Rechten van betrokkenen

De wijze waarop betrokkenen hun rechten kunnen uitoefenen wordt in een later stadium bepaald.

C. Beschrijving en beoordeling risico's voor de betrokkenen

16. Risico's

Aan de verwerking van persoonsgegevens in deze gegevensverzameling kleven geen specifieke risico's voor de betrokkenen.

D. Beschrijving van de voorgenomen maatregelen

17. Maatregelen

Aangezien er op dit moment geen risico's worden gezien voor betrokkenen aan de verwerking in deze gegevensverzameling, vallen er thans ook geen maatregelen te benoemen.

3.1.6 Klantdossier

A. Beschrijving algemene kenmerken gegevensverwerkingen

1. Voorstel

Zie hoofdstuk 2.

2. Persoonsgegevens

Welke gegevens benodigd zijn, is afhankelijk van de afspraken tussen de weggebruiker en de dienstaanbieder. In onderstaande tabel is een indicatie gegeven.

| | Persoonsgegevens (type: gewone persoonsgegevens) | Categorie betrokkenen |
|----|---|--|
| 1. | Contactgegevens: naam + woonplaats + adresgegevens (of e-mailadres, telefoonnummer) | Kentekenhouders/weggebruikers van heffingsplichtige voertuigen |
| 2. | Financiële gegevens: bijv. tankpas / creditcardnummer | Idem |

3. Gegevensverwerkingen

Het klantdossier bevat de tussen de weggebruiker en de dienstverlener uitgewisselde (persoons)gegevens die nodig zijn voor het uitvoeren van de reguliere processen in de vrachtwagenheffing. Het gaat bijvoorbeeld om facturatie en inning. De gegevensbescherming valt onder verantwoordelijkheid van de dienstaanbieder.

4. Verwerkingsdoeleinden

De persoonsgegevens worden verwerkt voor een nog in te voeren vrachtwagenheffing. In het regeerakkoord van het kabinet-Rutte III is het voornemen opgenomen om een dergelijke heffing in te voeren.

5. Betrokken partijen

| | |
|-------------------------------|---|
| Verwerkingsverantwoordelijke: | Dienstaanbieder |
| Verwerker: | Nader te bepalen, te bepalen door dienstaanbieder |
| Gegevens afkomstig van: | Weggebruiker/kentekenhouder |
| Inzage in gegevens: | Dienstaanbieder/weggebruiker |
| Ontvanger van gegevens: | Dienstaanbieder |

6. Belangen bij de gegevensverwerkingen

Met deze vrachtwagenheffing beoogt het kabinet om: 1) de gebruiker (binnen- en buitenlands) evenredig te laten betalen voor gebruik van de weg, en 2) de Nederlandse vervoersector te innoveren en verduurzamen (zie verder paragraaf 2.1.1).

De Staat der Nederlanden heeft een financieel belang bij de vrachtwagenheffing. Op deze wijze betaalt de (vrachtverkeer)gebruiker een evenredig aandeel voor het gebruik van de weg.

Het systeem dat voor de vrachtwagenheffing wordt gekozen, wordt (in lijn met Europese richtlijnen) zodanig vormgegeven dat het zo veel mogelijk interoperabel is met de systemen in ons omliggende landen. Dit verlaagt administratieve lasten en leidt tot zo min mogelijk verstoring van het vrije verkeer en vervoer. Een OBU die eventueel al aanwezig is voor het Duitse of

Belgische heffingssysteem zou bij voorkeur ook in Nederland gebruikt moeten kunnen worden. Het te kiezen systeem dient zodoende ook het gebruiksgemak en is in het belang van de weggebruiker.

7. Verwerkingslocaties

De verwerkingslocatie is Nederland en/of andere lidstaten van de Europese Unie, afhankelijk van de locatiekeuzes van de dienst aanbieder.

8. Technieken en methoden van de gegevensverwerkingen

Welke technieken en methoden van de gegevensverwerkingen worden gebruikt, is nog niet bekend. Dit valt onder de verantwoordelijkheid van de dienst aanbieder.

9. Juridisch en beleidsmatig kader

De gegevensverwerkingen in dit kader moeten voldoen aan de AVG. Het wetsvoorstel voor vrachtwagenheffing wordt naar verwachting voor de zomer van 2019 ter consultatie aangeboden.

10. Bewaartermijnen

De bewaartermijn is afhankelijk van afspraken tussen weggebruikers en dienst aanbieder.

B. Beoordeling rechtmatigheid gegevensverwerkingen

11. Rechtsgrond

De wettelijke grondslag voor de vrachtwagenheffing wordt een nog op te stellen wet in formele zin. De rechtsgrond voor de verwerking wordt: voldoen aan een wettelijke verplichting.

12. Bijzondere persoonsgegevens

Er worden geen bijzondere persoonsgegevens verwerkt.

13. Doelbinding

Er kan, conform de vereisten uit de AVG, alleen sprake zijn van verwerking van persoonsgegevens als er sprake is van een duidelijke doelbinding. Hierin wordt in het kader van de vrachtwagenheffing voorzien.

14. Noodzaak en evenredigheid

Deze verwerking van persoonsgegevens staat in evenredige verhouding tot de verwerkingsdoeleinden. De verwerkingsdoeleinden kunnen niet bereikt worden met verwerking van minder persoonsgegevens. Een dienst aanbieder kan zijn dienst niet verlenen en aan zijn eigen verplichtingen niet voldoen zonder een registratie van zijn klanten en bijbehorende financiële gegevens.

15. Rechten van betrokkenen

De wijze waarop betrokkenen hun rechten kunnen uitoefenen wordt in een later stadium bepaald.

C. Beschrijving en beoordeling risico's voor de betrokkenen

16. Risico's

De gegevens die door de dienst aanbieder over klanten verwerkt worden, kunnen zowel privacygevoelige als commercieel gevoelige informatie bevatten (bijvoorbeeld hoe groot is het wagenpark van een logistiek bedrijf, is er een achterstand met betalingen, hoeveel kilometers worden er gereden). Wanneer

de dienstaanbieder zijn systemen niet goed beveiligd en er informatie 'lekt', kan dit nadelig zijn voor de klant en in sommige gevallen een grote impact hebben. De kans dat dit risico zich voordoet wordt klein geacht; de dienstaanbieder heeft er zelf immers in de eerste plaats alle belang bij om zijn systemen zo goed mogelijk te beveiligen. Ook is iedere dienstaanbieder op grond van de AVG verplicht om passende beveiligingsmaatregelen te nemen, op straffe van een boete en zullen er eisen over de naleving van de AVG worden opgenomen in het domeinstatement.

D. Beschrijving van de voorgenomen maatregelen

17. Maatregelen

Het beveiligen van deze gegevensverzameling is de verantwoordelijkheid van de dienstaanbieder. De dienstaanbieder is op grond van de AVG verplicht om passende beveiligingsmaatregelen te nemen, hiervoor hoeven in de wetgeving voor vrachtwagenheffing geen aanvullende eisen te worden gesteld. In het domeinstatement worden eisen voor de dienstaanbieders opgenomen die onder andere gaan over de naleving van de AVG. Mogelijk worden ter controle periodiek audits gehouden. In een later stadium is hier meer concrete informatie over bekend.

3.2 Gegevensverzamelingen in het heffingsdomein

3.2.1 Frontoffice-informatie

A. Beschrijving algemene kenmerken gegevensverwerkingen

1. Voorstel

Zie hoofdstuk 2 voor het voorstel op hoofdlijnen.

2. Persoonsgegevens

De volgende categorieën van persoonsgegevens en betrokkenen worden verwerkt:

| Persoonsgegevens (type: gewone persoonsgegevens) | Categorie betrokkenen |
|---|-----------------------|
| 1. Kenteken | Kentekenhouder |
| 2. NAW kentekenhouder | Idem |
| 3. Eventueel overtredingsdossiers | |
| 4. Bezwaar- en beroepdossier | |
| 5. Contactgegevens | |

3. Gegevensverwerkingen

De frontoffice van de tolheffer heeft inzage in een aantal registers (overtredingen, bezwaar en beroep) waarover betrokkenen vragen kunnen stellen.

4. Verwerkingsdoeleinden

De persoonsgegevens worden verwerkt voor een nog in te voeren vrachtwagenheffing. In het regeerakkoord van het kabinet-Rutte III is het voornemen opgenomen om een dergelijke heffing in te voeren.

5. Betrokken partijen

| | |
|-------------------------------|--|
| Verwerkingsverantwoordelijke: | Tolheffer |
| Verwerker: | Nader te bepalen |
| Gegevens afkomstig van: | Overtredingendossiers, bezwaar en beroep, publiek incassokantoor |
| Inzage in gegevens: | - |
| Ontvanger van gegevens: | Kentekenhouder |

6. Belangen bij de gegevensverwerkingen

Met deze vrachtwagenheffing beoogt het kabinet om: 1) de gebruiker (binnen- en buitenlands) evenredig te laten betalen voor gebruik van de weg, en 2) de Nederlandse vervoersector te innoveren en verduurzamen (zie verder paragraaf 2.1.1).

De Staat der Nederlanden heeft een financieel belang bij de vrachtwagenheffing. Op deze wijze betaalt de (vrachtverkeer)gebruiker een evenredig aandeel voor het gebruik van de weg.

Het systeem dat voor de vrachtwagenheffing wordt gekozen, wordt (in lijn met Europese richtlijnen) zodanig vormgegeven dat het zo veel mogelijk interoperabel is met de systemen in ons omliggende landen. Dit verlaagt administratieve lasten en leidt tot zo min mogelijk verstoring van het vrije

verkeer en vervoer. Een OBU die eventueel al aanwezig is voor het Duitse of Belgische heffingssysteem zou bij voorkeur ook in Nederland gebruikt moeten kunnen worden. Het te kiezen systeem dient zodoende ook het gebruiksgemak en is in het belang van de weggebruiker.

7. Verwerkingslocaties

De verwerkingslocatie is Nederland/EER (nader te bepalen).

8. Technieken en methoden van de gegevensverwerkingen

Welke technieken en methoden van de gegevensverwerkingen worden gebruikt, is nog niet bekend. In deze gegevensverzameling zal geen sprake zijn van geautomatiseerde besluitvorming, profilering of big data-verwerkingen.

9. Juridisch en beleidsmatig kader

De gegevensverwerkingen in dit kader moeten voldoen aan de AVG. Het wetsvoorstel voor vrachtwagenheffing wordt naar verwachting voor de zomer van 2019 ter consultatie aangeboden.

10. Bewaartermijnen

De bezwaartermijnen zijn nader te bepalen. Het uitgangspunt is dat persoonsgegevens zo kort mogelijk dienen te worden opgeslagen.

B. Beoordeling rechtmatigheid gegevensverwerkingen

11. Rechtsgrond

De wettelijke grondslag voor de vrachtwagenheffing wordt een nog op te stellen wet in formele zin. De rechtsgrond voor de verwerking wordt: voldoen aan een wettelijke verplichting.

12. Bijzondere persoonsgegevens

Er worden geen bijzondere persoonsgegevens verwerkt.

13. Doelbinding

Er kan, conform de vereisten uit de AVG, alleen sprake zijn van verwerking van persoonsgegevens als er sprake is van een duidelijke doelbinding. Hierin wordt in het kader van de vrachtwagenheffing voorzien.

14. Noodzaak en evenredigheid

De inbreuk op de persoonlijke levenssfeer is klein; er wordt een klein aantal persoonsgegevens verwerkt (zie ook hoofdstuk 2). De kentekens worden niet eerder met NAW verrijkt dan nadat een overtreding is geconstateerd. Deze verwerking staat in evenredige verhouding tot de verwerkingsdoeleinden. De verwerkingsdoeleinden kunnen niet bereikt worden met verwerking van minder persoonsgegevens. Er worden niet meer gegevens verwerkt dan nodig voor een adequate uitvoering van de dienstverlening. Er is een frontoffice nodig om betrokkenen een portaal te geven waar zij vragen kunnen stellen. Om te kunnen functioneren heeft deze frontoffice inzage nodig in een aantal andere registers.

In een later stadium maken alle betrokken organisaties ook inzichtelijk hoe zij hun beveiliging organiseren, hoe zij bijvoorbeeld ervoor zorgen dat het aantal medewerkers dat geautoriseerd wordt zo klein mogelijk is en bewaartermijnen gehandhaafd worden.

15. Rechten van betrokkenen

De wijze waarop betrokkenen hun rechten kunnen uitoefenen wordt in een later stadium bepaald. Ook is er dan aandacht voor de samenwerking in de keten en voor de vraag hoe een betrokkene op één centrale plek in de keten zijn rechten kan uitoefenen.

C. Beschrijving en beoordeling risico's voor de betrokkenen

16. Risico's

Deze gegevensverzameling bevat, evenals de klantdossiers van de dienstaanbieders en een aantal andere gegevensverzamelingen uit het heffings- en handhavingsdomein, commercieel gevoelige informatie. Het kan voor een onderneming nadelige gevolgen hebben wanneer deze informatie in onbevoegde handen valt. De informatiebeveiliging moet daarom van een afdoende niveau zijn. Overigens verplicht de AVG ook tot het treffen van passende maatregelen op het gebied van informatiebeveiliging.

D. Beschrijving van de voorgenomen maatregelen

17. Maatregelen

Ieder betrokken orgaan in de keten dient zijn informatiebeveiliging op orde te hebben. Bij het bepalen van de gepaste maatregelen moet ook rekening gehouden worden met maatregelen die voortvloeien uit de Baseline Informatiebeveiliging Rijksdienst (BIR).

In een later stadium worden de eisen aan de te treffen maatregelen op het gebied van informatiebeveiliging meer geconcretiseerd.

3.2.2 Tolmeldingen

A. Beschrijving algemene kenmerken gegevensverwerkingen

1. Voorstel

Zie hoofdstuk 2 voor het voorstel op hoofdlijnen.

2. Persoonsgegevens

De volgende categorieën van persoonsgegevens en betrokkenen worden verwerkt:

| Persoonsgegevens (type: gewone persoonsgegevens) | Categorie betrokkenen |
|---|-----------------------------|
| 1. Gegevens (waaronder contactpersonen) van dienstaanbieders. | Werknemers dienstaanbieders |

3. Gegevensverwerkingen

Deze gegevensverzameling bevat gegevens over het gebruik van het toldomein door de gebruiker. Daarnaast bevat deze gegevensverzameling gegevens over de controles en audits op deze afdracht. Alle gegevens over verplaatsingen van voertuigen worden geanonimiseerd aangeleverd en bevatten dus geen persoonsgegevens meer.

4. Verwerkingsdoeleinden

De persoonsgegevens worden verwerkt voor een nog in te voeren vrachtwagenheffing. In het regeerakkoord van het kabinet-Rutte III is het voornemen opgenomen om een dergelijke heffing in te voeren.

De gegevens in de backoffice van de tolheffer dienen (mede) om toezicht te kunnen houden op de afdracht die plaatsvindt door de dienstaanbieders aan de tolheffer.

5. Betrokken partijen

| | |
|-------------------------------|------------------|
| Verwerkingsverantwoordelijke: | Tolheffer |
| Verwerker: | Nader te bepalen |
| Gegevens afkomstig van: | Dienstaanbieders |
| Inzage in gegevens: | - |
| Ontvanger van gegevens: | - |

6. Belangen bij de gegevensverwerkingen

Met deze vrachtwagenheffing beoogt het kabinet om: 1) de gebruiker (binnen- en buitenlands) evenredig te laten betalen voor gebruik van de weg, en 2) de Nederlandse vervoersector te innoveren en verduurzamen (zie verder paragraaf 2.1.1).

De Staat der Nederlanden heeft een financieel belang bij de vrachtwagenheffing. Op deze wijze betaalt de (vrachtverkeer)gebruiker een evenredig aandeel voor het gebruik van de weg.

Het systeem dat voor de vrachtwagenheffing wordt gekozen, wordt (in lijn met Europese richtlijnen) zodanig vormgegeven dat het zo veel mogelijk interoperabel is met de systemen in ons omliggende landen. Dit verlaagt administratieve lasten en leidt tot zo min mogelijk verstoring van het vrije verkeer en vervoer. Een OBU die eventueel al aanwezig is voor het Duitse of

Belgische heffingssysteem zou bij voorkeur ook in Nederland gebruikt moeten kunnen worden. Het te kiezen systeem dient zodoende ook het gebruiksgemak en is in het belang van de weggebruiker.

7. Verwerkingslocaties

De verwerkingslocatie is Nederland/EER (nader te bepalen).

8. Technieken en methoden van de gegevensverwerkingen

Welke technieken en methoden van de gegevensverwerkingen worden gebruikt, is nader te bepalen. Er zal in deze gegevensverzameling waarschijnlijk geen sprake zijn van geautomatiseerde besluitvorming, profilering of big data-verwerkingen.

9. Juridisch en beleidsmatig kader

De gegevensverwerkingen in dit kader moeten voldoen aan de AVG. Het wetsvoorstel voor vrachtwagenheffing wordt naar verwachting voor de zomer van 2019 ter consultatie aangeboden.

10. Bewaartermijnen

De bewaartermijnen zijn nader te bepalen. Het uitgangspunt is dat persoonsgegevens zo kort mogelijk dienen te worden opgeslagen.

B. Beoordeling rechtmatigheid gegevensverwerkingen

11. Rechtsgrond

De wettelijke grondslag voor de vrachtwagenheffing wordt een nog op te stellen wet in formele zin. De rechtsgrond voor de verwerking wordt: voldoen aan een wettelijke verplichting.

12. Bijzondere persoonsgegevens

Er worden geen bijzondere persoonsgegevens verwerkt.

13. Doelbinding

Er kan, conform de vereisten uit de AVG, alleen sprake zijn van verwerking van persoonsgegevens als er sprake is van een duidelijke doelbinding. Hierin wordt in het kader van de vrachtwagenheffing voorzien.

14. Noodzaak en evenredigheid

De inbreuk op de persoonlijke levenssfeer is klein, er wordt een minimaal aantal persoonsgegevens verwerkt (zie ook hoofdstuk 2). Deze verwerking staat in evenredige verhouding tot de verwerkingsdoeleinden. De verwerkingsdoeleinden kunnen niet bereikt worden met verwerking van minder persoonsgegevens.

De verplaatsingen van voertuigen zijn geanonimiseerd, er worden in het tolmeldingenregister geen persoonsgegevens van de kentekenhouder/weggebruiker verwerkt.

15. Rechten van betrokkenen

De wijze waarop betrokkenen hun rechten kunnen uitoefenen wordt in een later stadium bepaald. Ook is er dan aandacht voor de samenwerking in de keten en voor de vraag hoe een betrokkene op één centrale plek in de keten zijn rechten kan uitoefenen.

C. Beschrijving en beoordeling risico's voor de betrokkenen

16. Risico's

De verwerkingen in het tolmeldingenregister brengen geen specifieke risico's voor de betrokkenen met zich.

D. Beschrijving van de voorgenomen maatregelen

17. Maatregelen

Omdat er geen risico's verbonden zijn aan de verwerkingen in deze gegevensverzameling, vallen er thans ook geen maatregelen te benoemen.

3.2.3 Uitzonderingenlijst

A. Beschrijving algemene kenmerken gegevensverwerkingen

1. Voorstel

Zie hoofdstuk 2 voor het voorstel op hoofdlijnen.

2. Persoonsgegevens

De volgende categorieën van persoonsgegevens en betrokkenen worden verwerkt:

| | Persoonsgegevens (type: gewone persoonsgegevens) | Categorie betrokkenen |
|----|--|--|
| 1. | Kenteken + landcode + eigenschappen voertuig | Kentekenhouders/weggebruikers van heffingsplichtige voertuigen |
| 2. | Reden van plaatsing op zwarte lijst (bijvoorbeeld wanbetaling of fraude) | Idem |

3. Gegevensverwerkingen

De tolheffer houdt op de uitzonderingenlijst een registratie bij van kentekens die door de dienstaanbieders op de zwarte lijst zijn geplaatst, bijvoorbeeld wegens wanbetaling of een niet goed werkende OBU. De uitzonderingenlijst wordt samengesteld uit de zwarte lijsten van alle aangesloten dienstaanbieders; daarnaast kan de tolheffer zelf kentekens of OBU's op de zwarte lijst plaatsen als wordt geconstateerd dat de OBU niet naar behoren functioneert of als er fraude is geconstateerd.

4. Verwerkingsdoeleinden

De persoonsgegevens worden verwerkt voor een nog in te voeren vrachtwagenheffing. In het regeerakkoord van het kabinet-Rutte III is het voornemen opgenomen om een dergelijke heffing in te voeren.

5. Betrokken partijen

| | |
|-------------------------------|------------------|
| Verwerkingsverantwoordelijke: | Tolheffer |
| Verwerker: | Nader te bepalen |
| Gegevens afkomstig van: | Dienstaanbieder |
| Inzage in gegevens: | Kentekenhouder |
| Ontvanger van gegevens: | Toezichthouder |

6. Belangen bij de gegevensverwerkingen

Met deze vrachtwagenheffing beoogt het kabinet om: 1) de gebruiker (binnen- en buitenlands) evenredig te laten betalen voor gebruik van de weg, en 2) de Nederlandse vervoersector te innoveren en verduurzamen (zie verder paragraaf 2.1.1).

De Staat der Nederlanden heeft een financieel belang bij de vrachtwagenheffing. Op deze wijze betaalt de (vrachtverkeer)gebruiker een evenredig aandeel voor het gebruik van de weg.

Het systeem dat voor de vrachtwagenheffing wordt gekozen, wordt (in lijn met Europese richtlijnen) zodanig vormgegeven dat het zo veel mogelijk interoperabel is met de systemen in ons omliggende landen. Dit verlaagt administratieve lasten en leidt tot zo min mogelijk verstoring van het vrije verkeer en vervoer. Een OBU die eventueel al aanwezig is voor het Duitse of Belgische heffingssysteem zou bij voorkeur ook in Nederland gebruikt

moeten kunnen worden. Het te kiezen systeem dient zodoende ook het gebruiksgemak en is in het belang van de weggebruiker.

7. Verwerkingslocaties

De verwerkingslocatie is Nederland/EER (nader te bepalen).

8. Technieken en methoden van de gegevensverwerkingen

Welke technieken en methoden van de gegevensverwerkingen worden gebruikt, is nader te bepalen.

9. Juridisch en beleidsmatig kader

De gegevensverwerkingen in dit kader moeten voldoen aan de AVG. Het wetsvoorstel voor vrachtwagenheffing wordt naar verwachting voor de zomer van 2019 ter consultatie aangeboden.

10. Bewaartermijnen

De bewaartermijnen zijn nader te bepalen. Het uitgangspunt is dat persoonsgegevens zo kort mogelijk dienen te worden opgeslagen.

B. Beoordeling rechtmatigheid gegevensverwerkingen

11. Rechtsgrond

De wettelijke grondslag voor de vrachtwagenheffing wordt een nog op te stellen wet in formele zin. De rechtsgrond voor de verwerking wordt: voldoen aan een wettelijke verplichting.

12. Bijzondere persoonsgegevens

Er worden geen bijzondere persoonsgegevens verwerkt.

13. Doelbinding

Er kan, conform de vereisten uit de AVG, alleen sprake zijn van verwerking van persoonsgegevens als er sprake is van een duidelijke doelbinding. Hierin wordt in het kader van de vrachtwagenheffing voorzien.

14. Noodzaak en evenredigheid

De inbreuk op de persoonlijke levenssfeer is klein, er wordt een klein aantal persoonsgegevens verwerkt (zie ook hoofdstuk 2). Deze verwerking staat in evenredige verhouding tot de verwerkingsdoeleinden. De verwerkingsdoeleinden kunnen niet bereikt worden met verwerking van minder persoonsgegevens. Er worden niet meer gegevens verwerkt dan nodig voor een adequate uitvoering van de dienstverlening.

De verwerkte kentekens worden niet eerder met NAW verrijkt dan nadat er een overtreding is geconstateerd/vastgesteld.

In een later stadium maken alle betrokken organisaties ook inzichtelijk hoe zij hun beveiliging organiseren, hoe zij bijvoorbeeld ervoor zorgen dat het aantal medewerkers dat geautoriseerd wordt zo klein mogelijk is en bewaartermijnen gehandhaafd worden.

15. Rechten van betrokkenen

De wijze waarop betrokkenen hun rechten kunnen uitoefenen wordt in een later stadium bepaald. Ook is er dan aandacht voor de samenwerking in de keten en voor de vraag hoe een betrokkene op één centrale plek in de keten zijn rechten kan uitoefenen.

C. Beschrijving en beoordeling risico's voor de betrokkenen

16. Risico's

Na het plaatsen van een kentekenhouders op de zwarte lijst staat de dienst aanbieder niet meer garant voor de betaling van de vrachtwagenheffing. De tolheffer verzamelt deze informatie op de uitzonderingenlijst. Het gevolg kan zijn dat de kentekenhouders wordt opgenomen in het fysieke handhavingsregister, waarna de bestuurder staande kan worden gehouden op de openbare weg. Vanuit een civielrechtelijke overeenkomst volgt een bestuursrechtelijk handhavingstraject. Als een kentekenhouders abusievelijk ten onrechte op de zwarte lijst wordt geplaatst, is de impact dus groot te noemen.

D. Beschrijving van de voorgenomen maatregelen

17. Maatregelen

Aan dienst aanbieder worden in het 'domeinstatement' eisen gesteld waaraan ze moeten voldoen alvorens ze een kenteken op de zwarte lijst kunnen plaatsen. Dit moet voorkomen dat kentekenhouders ten onrechte op de zwarte lijst geplaatst worden.

3.2.5 Verwijzing register dienstverleners

A. Beschrijving algemene kenmerken gegevensverwerkingen

1. Voorstel

Zie hoofdstuk 2 voor het voorstel op hoofdlijnen.

2. Persoonsgegevens

De volgende categorieën van persoonsgegevens en betrokkenen worden verwerkt:

| Persoonsgegevens (type: gewone persoonsgegevens) | Categorie betrokkenen |
|---|---------------------------|
| 1. Koppeling kenteken aan dienstverlener + indicatie status | Kentekenhouder |
| 2. Contactgegevens (NAW) dienstverlener | Werknemers dienstverlener |

3. Gegevensverwerkingen

In dit register wordt vastgelegd van welke dienstverlener een kentekenhouder gebruikmaakt. De dienstverlener draagt de heffing voor de bij hem aangesloten kentekenhouders af. Het register wordt samengesteld uit de witte lijsten van alle aangesloten dienstverleners.

4. Verwerkingsdoeleinden

De persoonsgegevens worden verwerkt voor een nog in te voeren vrachtwagenheffing. In het regeerakkoord van het kabinet-Rutte III is het voornemen om een dergelijke heffing in te voeren opgenomen.

5. Betrokken partijen

| | |
|-------------------------------|--|
| Verwerkingsverantwoordelijke: | Tolheffer |
| Verwerker: | Nader te bepalen |
| Gegevens afkomstig van: | Dienstverleners |
| Inzage in gegevens: | Dienstverleners, kentekenhouders |
| Ontvanger van gegevens: | Toezihtouder, behandelaar bezwaar en beroep |

6. Belangen bij de gegevensverwerkingen

Met deze vrachtwagenheffing beoogt het kabinet om: 1) de gebruiker (binnen- en buitenlands) evenredig te laten betalen voor gebruik van de weg, en 2) de Nederlandse vervoersector te innoveren en verduurzamen (zie verder paragraaf 2.1.1).

De Staat der Nederlanden heeft een financieel belang bij de vrachtwagenheffing. Op deze wijze betaalt de (vrachtverkeer)gebruiker een evenredig aandeel voor het gebruik van de weg.

Het systeem dat voor de vrachtwagenheffing wordt gekozen, wordt (in lijn met Europese richtlijnen) zodanig vormgegeven dat het zo veel mogelijk interoperabel is met de systemen in ons omliggende landen. Dit verlaagt administratieve lasten en leidt tot zo min mogelijk verstoring van het vrije verkeer en vervoer. Een OBU die eventueel al aanwezig is voor het Duitse of Belgische heffingssysteem zou bij voorkeur ook in Nederland gebruikt moeten kunnen worden. Het te kiezen systeem dient zodoende ook het gebruiksgemak en is in het belang van de weggebruiker.

7. Verwerkingslocaties

De verwerkingslocatie is Nederland/EER (nader te bepalen).

8. Technieken en methoden van de gegevensverwerkingen

Welke technieken en methoden van de gegevensverwerkingen worden gebruikt, is nader te bepalen. Er zal bij de persoonsgegevens in deze gegevensverzameling geen sprake zijn van geautomatiseerde besluitvorming, profilering of big data-verwerkingen.

9. Juridisch en beleidsmatig kader

De gegevensverwerkingen in dit kader moeten voldoen aan de AVG. Het wetsvoorstel voor vrachtwagenheffing naar wordt verwachting voor de zomer van 2019 ter consultatie aangeboden.

10. Bewaartermijnen

De bewaartermijnen zijn nader te bepalen. Het uitgangspunt is dat persoonsgegevens zo kort mogelijk dienen te worden opgeslagen.

B. Beoordeling rechtmatigheid gegevensverwerkingen

11. Rechtsgrond

De wettelijke grondslag voor de vrachtwagenheffing wordt een nog op te stellen wet in formele zin. De rechtsgrond voor de verwerking wordt: voldoen aan een wettelijke verplichting.

12. Bijzondere persoonsgegevens

Er worden geen bijzondere persoonsgegevens verwerkt.

13. Doelbinding

Er kan, conform de vereisten uit de AVG, alleen sprake zijn van verwerking van persoonsgegevens als er sprake is van een duidelijke doelbinding. Hierin wordt in het kader van de vrachtwagenheffing voorzien.

14. Noodzaak en evenredigheid

De inbreuk op de persoonlijke levenssfeer is klein; er wordt een minimaal aantal persoonsgegevens verwerkt (zie ook hoofdstuk 2). Deze verwerking staat in evenredige verhouding tot de verwerkingsdoeleinden. De verwerkingsdoeleinden kunnen niet bereikt worden met verwerking van minder persoonsgegevens.

In deze gegevensverzameling wordt enkel de koppeling tussen kentekens en dienst aanbidders opgeslagen. De gegevens worden niet verrijkt met NAW van de kentekenhouders. De kentekens moeten worden verwerkt in deze gegevensverzameling, omdat de tolheffer moet weten welke dienst aanbieder aansprakelijk is voor welke kentekens.

In een later stadium maken alle betrokken organisaties ook inzichtelijk hoe zij hun beveiliging organiseren, hoe zij bijvoorbeeld ervoor zorgen dat het aantal medewerkers dat geautoriseerd wordt zo klein mogelijk is en bewaartermijnen gehandhaafd worden.

15. Rechten van betrokkenen

De wijze waarop betrokkenen hun rechten kunnen uitoefenen wordt in een later stadium bepaald. Ook is er dan aandacht voor de samenwerking in de keten en

voor de vraag hoe een betrokkene op één centrale plek in de keten zijn rechten kan uitoefenen.

C. Beschrijving en beoordeling risico's voor de betrokkenen

16. Risico's

Als de dienst aanbieder niet het (juiste) kenteken laat registreren, bestaat het risico dat de afdracht ook niet juist geregistreerd wordt. De kentekenhouder kan dan ten onrechte een naheffing ontvangen en moet bezwaar aantekenen tegen dat besluit. Dit heeft mogelijk nadelige financiële consequenties.

D. Beschrijving van de voorgenomen maatregelen

17. Maatregelen

Aan de dienst aanbieder worden in het 'domeinstatement' eisen gesteld. Op het voldoen aan deze eisen worden audits uitgevoerd.

3.2.6 Vrijstellingen/ontheffingenregister

A. Beschrijving algemene kenmerken gegevensverwerkingen

1. Voorstel

Zie hoofdstuk 2 voor het voorstel op hoofdlijnen.

2. Persoonsgegevens

De volgende categorieën van persoonsgegevens en betrokkenen worden verwerkt:

| | Persoonsgegevens (type: gewone persoonsgegevens) | Categorie betrokkenen |
|----|---|-----------------------------|
| 1. | Aanvragen van ontheffingen, inclusief NAW aanvrager | Kentekenhouder/weggebruiker |
| 2. | Kenteken + landcode | Kentekenhouder |
| 3. | Datum ingang ontheffing | |

3. Gegevensverwerkingen

In het ontheffingenregister worden kentekens geregistreerd van voertuigen die zijn vrijgesteld van vrachtwagenheffing, maar waarvan de vrijstelling niet eenduidig blijkt uit het kentekenregister. De gegevens worden aangeleverd door of namens de kentekenhouders.

4. Verwerkingsdoeleinden

De persoonsgegevens worden verwerkt voor een nog in te voeren vrachtwagenheffing. In het regeerakkoord van het kabinet-Rutte III is het voornemen opgenomen om een dergelijke heffing in te voeren.

Het doel van het ontheffingenregister is het kunnen registreren van ontheffingen, zodat voertuigen (bijvoorbeeld van wegbeheerders) kunnen worden vrijgesteld van vrachtwagenheffing.

5. Betrokken partijen

| | |
|-------------------------------|---------------------------|
| Verwerkingsverantwoordelijke: | Tolheffer |
| Verwerker: | Nader te bepalen |
| Gegevens afkomstig van: | Aanvragers van ontheffing |
| Inzage in gegevens: | Kentekenhouder |
| Ontvanger van gegevens: | Tolheffer, toezichthouder |

6. Belangen bij de gegevensverwerkingen

Met deze vrachtwagenheffing beoogt het kabinet om: 1) de gebruiker (binnen- en buitenlands) evenredig te laten betalen voor gebruik van de weg, en 2) de Nederlandse vervoersector te innoveren en verduurzamen (zie verder paragraaf 2.1.1).

De Staat der Nederlanden heeft een financieel belang bij de vrachtwagenheffing. Op deze wijze betaalt de (vrachtverkeer)gebruiker een evenredig aandeel voor het gebruik van de weg.

Het systeem dat voor de vrachtwagenheffing wordt gekozen, wordt (in lijn met Europese richtlijnen) zodanig vormgegeven dat het zo veel mogelijk interoperabel is met de systemen in ons omliggende landen. Dit verlaagt administratieve lasten en leidt tot zo min mogelijk verstoring van het vrije

verkeer en vervoer. Een OBU die eventueel al aanwezig is voor het Duitse of Belgische heffingssysteem zou bij voorkeur ook in Nederland gebruikt moeten kunnen worden. Het te kiezen systeem dient zodoende ook het gebruiksgemak en is in het belang van de weggebruiker.

7. Verwerkingslocaties

De verwerkingslocatie is Nederland/EER (nader te bepalen).

8. Technieken en methoden van de gegevensverwerkingen

Welke technieken en methoden van de gegevensverwerkingen worden gebruikt, is nader te bepalen. Er zal bij de gegevens in deze gegevensverzameling geen sprake zijn van geautomatiseerde besluitvorming, profilering of big data-verwerkingen.

9. Juridisch en beleidsmatig kader

De gegevensverwerkingen in dit kader moeten voldoen aan de AVG. Het wetsvoorstel voor vrachtwagenheffing wordt naar verwachting voor de zomer van 2019 ter consultatie aangeboden.

10. Bewaartermijnen

De bewaartermijnen zijn nader te bepalen. Het uitgangspunt is dat persoonsgegevens zo kort mogelijk dienen te worden opgeslagen.

B. Beoordeling rechtmatigheid gegevensverwerkingen

11. Rechtsgrond

De wettelijke grondslag voor de vrachtwagenheffing wordt een nog op te stellen wet in formele zin. De rechtsgrond voor de verwerking wordt: voldoen aan een wettelijke verplichting.

12. Bijzondere persoonsgegevens

Er worden geen bijzondere persoonsgegevens verwerkt.

13. Doelbinding

Er kan, conform de vereisten uit de AVG, alleen sprake zijn van verwerking van persoonsgegevens als er sprake is van een duidelijke doelbinding. Hierin wordt in het kader van de vrachtwagenheffing voorzien.

14. Noodzaak en evenredigheid

De inbreuk op de persoonlijke levenssfeer is klein; er wordt een minimaal aantal persoonsgegevens verwerkt (zie ook hoofdstuk 2). Deze verwerking staat in evenredige verhouding tot de verwerkingsdoeleinden. De verwerkingsdoeleinden kunnen niet bereikt worden met verwerking van minder persoonsgegevens.

In deze gegevensverzameling wordt enkel het kenteken verwerkt, zonder de bijbehorende tenaamstellingsgegevens.

In een later stadium maken alle betrokken organisaties ook inzichtelijk hoe zij hun beveiliging organiseren, hoe zij bijvoorbeeld ervoor zorgen dat het aantal medewerkers dat geautoriseerd wordt zo klein mogelijk is en bewaartermijnen gehandhaafd worden.

15. Rechten van betrokkenen

De wijze waarop betrokkenen hun rechten kunnen uitoefenen wordt in een later stadium bepaald. Ook is er dan aandacht voor de samenwerking in de keten en voor de vraag hoe een betrokkene op één centrale plek in de keten zijn rechten kan uitoefenen.

C. Beschrijving en beoordeling risico's voor de betrokkenen

16. Risico's

Aan de verwerking van gegevens in deze gegevensverzameling zijn geen specifieke risico's voor de betrokkenen verbonden.

D. Beschrijving van de voorgenomen maatregelen

17. Maatregelen

Aangezien er voor betrokkenen geen risico's verbonden zijn de de verwerking in deze gegevensverzameling, zijn er thans ook geen maatregelen te benoemen.

3.3 Gegevensverzamelingen in het handhavingsdomein

3.3.1 Dossier bezwaar en beroep

A. Beschrijving algemene kenmerken gegevensverwerkingen

1. Voorstel

Zie hoofdstuk 2 voor het voorstel op hoofdlijnen.

2. Persoonsgegevens

De volgende categorieën van persoonsgegevens en betrokkenen worden verwerkt:

| Persoonsgegevens (type: gewone persoonsgegevens) | Categorie betrokkenen |
|---|-----------------------|
| 1. Kenteken + landcode | Kentekenhouder |
| 2. (Foto's van) kentekens | Idem |
| 3. Locatie foto | Idem |
| 4. Tijdstip + datum + foto | Idem |
| 5. NAW Kentekenhouder | Idem |
| 6. Gegevens over bezwaar en beroep (bijv. gegevens uit correspondentie) | Idem |

3. Gegevensverwerkingen

Nadat een betrokkene een bezwaar en eventueel beroep heeft ingesteld, worden alle gegevens rond dit bezwaar en beroep opgenomen in het dossier bezwaar en beroep.

4. Verwerkingsdoeleinden

De persoonsgegevens worden verwerkt voor een nog in te voeren vrachtwagenheffing. In het regeerakkoord van het kabinet-Rutte III is het voornemen opgenomen om een dergelijke heffing in te voeren.

5. Betrokken partijen

| | |
|-------------------------------|--|
| Verwerkingsverantwoordelijke: | Behandelaar bezwaar- en beroep |
| Verwerker: | Nader te bepalen |
| Gegevens afkomstig van: | Dossier onregelmatigheden, insteller van bezwaar of beroep (kentekenhouder), dienstaanbieder |
| Inzage in gegevens: | Insteller bezwaar of beroep, klantcontactdossier |
| Ontvanger van gegevens: | Publiek incassokantoor, Rechterlijke macht |

6. Belangen bij de gegevensverwerkingen

Met deze vrachtwagenheffing beoogt het kabinet om: 1) de gebruiker (binnen- en buitenlands) evenredig te laten betalen voor gebruik van de weg, en 2) de Nederlandse vervoersector te innoveren en verduurzamen (zie verder paragraaf 2.1.1).

De Staat der Nederlanden heeft een financieel belang bij de vrachtwagenheffing. Op deze wijze betaalt de (vrachtverkeer)gebruiker een evenredig aandeel voor het gebruik van de weg.

Het systeem dat voor de vrachtwagenheffing wordt gekozen, wordt (in lijn met Europese richtlijnen) zodanig vormgegeven dat het zo veel mogelijk interoperabel is met de systemen in ons omliggende landen. Dit verlaagt administratieve lasten en leidt tot zo min mogelijk verstoring van het vrije verkeer en vervoer. Een OBU die eventueel al aanwezig is voor het Duitse of Belgische heffingssysteem zou bij voorkeur ook in Nederland gebruikt moeten kunnen worden. Het te kiezen systeem dient zodoende ook het gebruiksgemak en is in het belang van de weggebruiker.

7. Verwerkingslocaties

De verwerkingslocatie is Nederland/EER (nader te bepalen).

8. Technieken en methoden van de gegevensverwerkingen

Er zal in de fase van bezwaar en beroep geen sprake zijn van geautomatiseerde besluitvorming, profilering of big data-verwerkingen.

9. Juridisch en beleidsmatig kader

De gegevensverwerkingen in dit kader moeten voldoen aan de Het wetsvoorstel voor vrachtwagenheffing wordt naar verwachting voor de zomer van 2019 ter consultatie aangeboden. Ook zijn in dit dossier de regels uit onder meer de Algemene wet bestuursrecht die gelden voor bezwaar en beroep van belang.

10. Bewaartermijnen

De bewaartermijnen zijn nader te bepalen. Het uitgangspunt is dat persoonsgegevens zo kort mogelijk dienen te worden opgeslagen.

B. Beoordeling rechtmatigheid gegevensverwerkingen

11. Rechtsgrond

De wettelijke grondslag voor de vrachtwagenheffing wordt een nog op te stellen wet in formele zin. De rechtsgrond voor de verwerking wordt: voldoen aan een wettelijke verplichting.

12. Bijzondere persoonsgegevens

Er worden geen bijzondere persoonsgegevens verwerkt.

13. Doelbinding

Er kan, conform de vereisten uit de AVG, alleen sprake zijn van verwerking van persoonsgegevens als er sprake is van een duidelijke doelbinding. Hierin wordt in het kader van de vrachtwagenheffing voorzien.

14. Noodzaak en evenredigheid

De inbreuk op de persoonlijke levenssfeer is klein; er wordt een klein aantal persoonsgegevens verwerkt (zie ook hoofdstuk 2). Deze verwerking staat in evenredige verhouding tot de verwerkingsdoeleinden. De verwerkingsdoeleinden kunnen niet bereikt worden met verwerking van minder persoonsgegevens.

In een later stadium maken alle betrokken organisaties ook inzichtelijk hoe zij hun beveiliging organiseren, hoe zij bijvoorbeeld ervoor zorgen dat het aantal medewerkers dat geautoriseerd wordt zo klein mogelijk is en bewaartermijnen gehandhaafd worden.

15. Rechten van betrokkenen

De wijze waarop betrokkenen hun rechten kunnen uitoefenen wordt in een later stadium bepaald. Ook is er dan aandacht voor de samenwerking in de keten en voor de vraag hoe een betrokkene op één centrale plek in de keten zijn rechten kan uitoefenen.

C. Beschrijving en beoordeling risico's voor de betrokkenen

16. Risico's

Deze gegevensverzameling bevat, evenals de klantdossiers van de dienstaanbieders en een aantal andere gegevensverzamelingen uit het heffings- en handhavingsdomein, commercieel gevoelige informatie. Het kan voor een onderneming nadelige gevolgen hebben wanneer deze informatie in onbevoegde handen valt. De informatiebeveiliging moet daarom van een afdoende niveau zijn. Overigens verplicht de AVG ook tot het treffen van passende maatregelen op het gebied van informatiebeveiliging.

17. Maatregelen

Ieder betrokken orgaan in de keten dient zijn informatiebeveiliging op orde te hebben. Bij het bepalen van de gepaste maatregelen moet ook rekening gehouden worden met maatregelen die voortvloeien uit de Baseline Informatiebeveiliging Rijksdienst (BIR).

In een later stadium worden de eisen aan de te treffen maatregelen op het gebied van informatiebeveiliging meer geconcretiseerd.

3.3.2 Waarneming automatische herkenning

A. Beschrijving algemene kenmerken gegevensverwerkingen

1. Voorstel

Zie hoofdstuk 2 voor het voorstel op hoofdlijnen.

2. Persoonsgegevens

De volgende categorieën van persoonsgegevens en betrokkenen worden verwerkt:

| Persoonsgegevens (type: gewone persoonsgegevens) | Categorie betrokkenen |
|---|-----------------------|
| 1. Kenteken + landcode | Kentekenhouder |
| 2. (Foto's van) kentekens | Kentekenhouder |
| 3. Locatie foto | Idem |
| 4. Tijdstip + datum + foto | Idem |

3. Gegevensverwerkingen

Er wordt gebruikgemaakt van controleapparatuur langs de kant van de weg, waarmee een voertuig kan worden gedetecteerd en de OBU kan worden uitgelezen. Wanneer er een heffingsplichtig voertuig wordt gedetecteerd en geen OBU kan worden uitgelezen, wordt er gebruikgemaakt van ANPR-camera's om het kenteken vast te leggen en met de foto te versturen naar de toezichthouder (waar een eventuele overtreding vastgesteld kan worden). Naast het lezen van een kenteken wordt ook een indicatie verstrekt van de betrouwbaarheid hiervan. Bij een betrouwbaarheidsgraad die onder de norm ligt, vindt handmatige controle plaats, waarna de gegevens in het fotoregister worden opgeslagen.

Mogelijk zullen in meer situaties foto's van het kenteken gemaakt worden, bijvoorbeeld om te kunnen controleren of de in de OBU ingevoerde gegevens juist zijn. Hierover is nog geen beslissing genomen.

In alle gevallen geldt dat de eventuele personen op de afbeeldingen van het gepasseerde voertuig direct nadat de foto genomen is onherstelbaar onherkenbaar gemaakt worden.

4. Verwerkingsdoeleinden

De persoonsgegevens worden verwerkt voor een nog in te voeren vrachtwagenheffing. In het regeerakkoord van het kabinet-Rutte III is het voornemen opgenomen om een dergelijke heffing in te voeren.

Het nemen van foto's is nodig om de verplichting om een werkende OBU aan boord te hebben te kunnen handhaven.

5. Betrokken partijen

| | |
|-------------------------------|-------------------------------|
| Verwerkingsverantwoordelijke: | Tolheffer |
| Verwerker: | Nader te bepalen |
| Gegevens afkomstig van: | Controleapparatuur |
| Inzage in gegevens: | Medewerkers tolheffer |
| Ontvanger van gegevens: | Tolheffer t.b.v. fotoregister |

6. Belangen bij de gegevensverwerkingen

Met deze vrachtwagenheffing beoogt het kabinet om: 1) de gebruiker (binnen- en buitenlands) evenredig te laten betalen voor gebruik van de weg, en 2) de Nederlandse vervoersector te innoveren en verduurzamen (zie verder paragraaf 2.1.1).

De Staat der Nederlanden heeft een financieel belang bij de vrachtwagenheffing. Op deze wijze betaalt de (vrachtverkeer)gebruiker een evenredig aandeel voor het gebruik van de weg.

Het systeem dat voor de vrachtwagenheffing wordt gekozen, wordt (in lijn met Europese richtlijnen) zodanig vormgegeven dat het zo veel mogelijk interoperabel is met de systemen in ons omliggende landen. Dit verlaagt administratieve lasten en leidt tot zo min mogelijk verstoring van het vrije verkeer en vervoer. Een OBU die eventueel al aanwezig is voor het Duitse of Belgische heffingssysteem zou bij voorkeur ook in Nederland gebruikt moeten kunnen worden. Het te kiezen systeem dient zodoende ook het gebruiksgemak en is in het belang van de weggebruiker.

7. Verwerkingslocaties

De verwerkingslocatie is Nederland/EER (nader te bepalen).

8. Technieken en methoden van de gegevensverwerkingen

Welke technieken en methoden van de gegevensverwerkingen worden gebruikt, is nader te bepalen.

9. Juridisch en beleidsmatig kader

De gegevensverwerkingen in dit kader moeten voldoen aan de AVG. Het wetsvoorstel voor vrachtwagenheffing wordt naar verwachting voor de zomer van 2019 ter consultatie aangeboden.

10. Bewaartermijnen

De bewaartermijnen zijn nader te bepalen. Het uitgangspunt is dat persoonsgegevens zo kort mogelijk dienen te worden opgeslagen.

B. Beoordeling rechtmatigheid gegevensverwerkingen

11. Rechtsgrond

De wettelijke grondslag voor de vrachtwagenheffing wordt een nog op te stellen wet in formele zin. De rechtsgrond voor de verwerking wordt: voldoen aan een wettelijke verplichting.

12. Bijzondere persoonsgegevens

Er worden geen bijzondere persoonsgegevens verwerkt (eventuele personen op de foto's worden automatisch onherstelbaar onherkenbaar gemaakt).

13. Doelbinding

Er kan, conform de vereisten uit de AVG, alleen sprake zijn van verwerking van persoonsgegevens als er sprake is van een duidelijke doelbinding. Hierin wordt in het kader van de vrachtwagenheffing voorzien.

14. Noodzaak en evenredigheid

De inbreuk op de persoonlijke levenssfeer is klein; er wordt een klein aantal persoonsgegevens verwerkt (zie ook hoofdstuk 2). Deze verwerking staat in

evenredige verhouding tot de verwerkingsdoeleinden. De verwerkingsdoeleinden kunnen niet bereikt worden met verwerking van minder persoonsgegevens. Om de inbreuk zo klein mogelijk te houden, worden eventuele personen op foto's direct automatisch onherstelbaar onherkenbaar gemaakt.

Enkel de kentekens worden opgeslagen, er worden in deze gegevensverzameling geen tenaamstellingsgegevens verwerkt.

In een later stadium maken alle betrokken organisaties ook inzichtelijk hoe zij hun beveiliging organiseren, hoe zij bijvoorbeeld ervoor zorgen dat het aantal medewerkers dat geautoriseerd wordt zo klein mogelijk is en bewaartermijnen gehandhaafd worden.

15. Rechten van betrokkenen

De wijze waarop betrokkenen hun rechten kunnen uitoefenen wordt in een later stadium bepaald. Ook is er dan aandacht voor de samenwerking in de keten en voor de vraag hoe een betrokkene op één centrale plek in de keten zijn rechten kan uitoefenen.

C. Beschrijving en beoordeling risico's voor de betrokkenen

16. Risico's

Door de locatie-informatie bevat deze gegevensverzameling, evenals de klantdossiers van de dienstverleners en een aantal andere gegevensverzamelingen uit het heffings- en handhavingsdomein, privacygevoelige informatie en commercieel gevoelige informatie. Het kan voor een onderneming nadelige gevolgen hebben wanneer deze informatie in onbevoegde handen valt. De informatiebeveiliging moet daarom van een afdoende niveau zijn. Overigens verplicht de AVG ook tot het treffen van passende maatregelen op het gebied van informatiebeveiliging.

D. Beschrijving van de voorgenomen maatregelen

17. Maatregelen

Ieder betrokken orgaan in de keten dient zijn informatiebeveiliging op orde te hebben. Bij het bepalen van de gepaste maatregelen moet ook rekening gehouden worden met maatregelen die voortvloeien uit de Baseline Informatiebeveiliging Rijksdienst (BIR).

In een later stadium worden de eisen aan de te treffen maatregelen op het gebied van informatiebeveiliging meer geconcretiseerd.

3.3.3 Fotoregister

A. Beschrijving algemene kenmerken gegevensverwerkingen

1. Voorstel

Zie hoofdstuk 2 voor het voorstel op hoofdlijnen.

2. Persoonsgegevens

De volgende categorieën van persoonsgegevens en betrokkenen worden verwerkt:

| | Persoonsgegevens (type: gewone persoonsgegevens) | Categorie betrokkenen |
|----|---|----------------------------------|
| 1. | Kenteken en landcode op foto's genomen door controleapparatuur van de voor- en achterzijde van het voertuig | Kentekenhouders en weggebruikers |

3. Gegevensverwerkingen

Om te kunnen controleren of een heffingsplichtig voertuig een werkende OBU aan boord heeft, wordt controleapparatuur langs de wegwand geplaatst. Als er geen werkende OBU wordt gedetecteerd, wordt middels een ANPR-camera een foto gemaakt die wordt opgeslagen in het fotoregister. Deze foto's worden, nadat eventuele personen die op de foto staan onherstelbaar onherkenbaar zijn gemaakt en de uitval handmatig is gecontroleerd, opgeslagen in het fotoregister.

4. Verwerkingsdoeleinden

De persoonsgegevens worden verwerkt voor een nog in te voeren vrachtwagenheffing. In het regeerakkoord van het kabinet-Rutte III is het voornemen opgenomen om een dergelijke heffing in te voeren. De foto's in het fotoregister dienen om de verplichting om een werkende OBU aan boord te hebben te kunnen controleren en handhaven.

5. Betrokken partijen

| | |
|-------------------------------|---|
| Verwerkingsverantwoordelijke: | Tolsysteem manager |
| Verwerker: | Nader te bepalen |
| Gegevens afkomstig van: | Camera's wegwand en handmatige herkenning |
| Inzage in gegevens: | Kentekenhouder, tolheffer, behandelaar bezwaar en beroep. |
| Ontvanger van gegevens: | - |

6. Belangen bij de gegevensverwerkingen

Met deze vrachtwagenheffing beoogt het kabinet om: 1) de gebruiker (binnen- en buitenlands) evenredig te laten betalen voor gebruik van de weg, en 2) de Nederlandse vervoersector te innoveren en verduurzamen (zie verder paragraaf 2.1.1).

De Staat der Nederlanden heeft een financieel belang bij de vrachtwagenheffing. Op deze wijze betaalt de (vrachtverkeer)gebruiker een evenredig aandeel voor het gebruik van de weg.

Het systeem dat voor de vrachtwagenheffing wordt gekozen, wordt (in lijn met Europese richtlijnen) zodanig vormgegeven dat het zo veel mogelijk interoperabel is met de systemen in ons omliggende landen. Dit verlaagt

administratieve lasten en leidt tot zo min mogelijk verstoring van het vrije verkeer en vervoer. Een OBU die eventueel al aanwezig is voor het Duitse of Belgische heffingssysteem zou bij voorkeur ook in Nederland gebruikt moeten kunnen worden. Het te kiezen systeem dient zodoende ook het gebruiksgemak en is in het belang van de weggebruiker.

7. Verwerkingslocaties

De verwerkingslocatie is Nederland/EER (nader te bepalen).

8. Technieken en methoden van de gegevensverwerkingen

Welke technieken en methoden van de gegevensverwerkingen worden gebruikt, is nader te bepalen.

9. Juridisch en beleidsmatig kader

De gegevensverwerkingen in dit kader moeten voldoen aan de AVG. Het wetsvoorstel voor vrachtwagenheffing wordt naar verwachting voor de zomer van 2019 ter consultatie aangeboden.

10. Bewaartermijnen

De bewaartermijnen zijn nader te bepalen. Uiteraard is het uitgangspunt dat persoonsgegevens zo kort mogelijk dienen te worden opgeslagen.

B. Beoordeling rechtmatigheid gegevensverwerkingen

11. Rechtsgrond

De wettelijke grondslag voor de vrachtwagenheffing wordt een nog op te stellen wet in formele zin. De rechtsgrond voor de verwerking wordt: voldoen aan een wettelijke verplichting.

12. Bijzondere persoonsgegevens

Er worden geen bijzondere persoonsgegevens verwerkt.

13. Doelbinding

Er kan, conform de vereisten uit de AVG, alleen sprake zijn van verwerking van persoonsgegevens als er sprake is van een duidelijke doelbinding. Hierin wordt in het kader van de vrachtwagenheffing voorzien.

14. Noodzaak en evenredigheid

De inbreuk op de persoonlijke levenssfeer is klein; er wordt een minimaal aantal persoonsgegevens verwerkt (zie ook hoofdstuk 2). Deze verwerking staat in evenredige verhouding tot de verwerkingsdoeleinden. De verwerkingsdoeleinden kunnen niet bereikt worden met verwerking van minder persoonsgegevens. Om de inbreuk zo klein mogelijk te houden, worden eventuele personen op foto's direct automatisch onherstelbaar onherkenbaar gemaakt.

In een later stadium maken alle betrokken organisaties ook inzichtelijk hoe zij hun beveiliging organiseren, hoe zij bijvoorbeeld ervoor zorgen dat het aantal medewerkers dat geautoriseerd wordt zo klein mogelijk is en bewaartermijnen gehandhaafd worden.

15. Rechten van betrokkenen

De wijze waarop betrokkenen hun rechten kunnen uitoefenen wordt in een later stadium bepaald. Ook is er dan aandacht voor de samenwerking in de keten en voor de vraag hoe een betrokkene op één centrale plek in de keten zijn rechten kan uitoefenen.

C. Beschrijving en beoordeling risico's voor de betrokkenen

16. Risico's

Door de locatie-informatie bevat deze gegevensverzameling, evenals de klantdossiers van de dienstverleners en een aantal andere gegevensverzamelingen uit het heffings- en handhavingsdomein, privacygevoelige informatie en commercieel gevoelige informatie. Het kan voor een onderneming nadelige gevolgen hebben wanneer deze informatie in onbevoegde handen valt. De informatiebeveiliging zal daarom van een afdoende niveau moeten zijn. Overigens verplicht de AVG ook tot het treffen van passende maatregelen op het gebied van informatiebeveiliging.

D. Beschrijving van de voorgenomen maatregelen

17. Maatregelen

Ieder betrokken orgaan in de keten dient zijn informatiebeveiliging op orde te hebben. Bij het bepalen van de gepaste maatregelen moet ook rekening gehouden worden met maatregelen die voortvloeien uit de Baseline Informatiebeveiliging Rijksdienst (BIR).

In een later stadium worden de eisen aan de te treffen maatregelen op het gebied van informatiebeveiliging meer geconcretiseerd.

Een andere maatregel is dat iedere persoon op de foto direct na het nemen van de foto onherstelbaar onherkenbaar wordt gemaakt.

3.3.4 Waarneming handmatige herkenning

A. Beschrijving algemene kenmerken gegevensverwerkingen

1. Voorstel

Zie hoofdstuk 2 voor het voorstel op hoofdlijnen.

2. Persoonsgegevens

De volgende categorieën van persoonsgegevens en betrokkenen worden verwerkt:

| Persoonsgegevens (type: gewone persoonsgegevens) | Categorie betrokkenen |
|--|----------------------------------|
| 1. Kenteken en landcode op foto's genomen door controleapparatuur van de voor- en achterzijde van het voertuig | Kentekenhouders en weggebruikers |

3. Gegevensverwerkingen

Er wordt gebruikgemaakt van controleapparatuur langs de kant van de weg, waarmee een voertuig kan worden gedetecteerd en de OBU kan worden uitgelezen. Wanneer er een heffingsplichtig voertuig wordt gedetecteerd en er geen OBU kan worden uitgelezen, wordt er gebruikgemaakt van ANPR-camera's om het kenteken vast te leggen en met de foto te versturen naar de toezichthouder (waar een eventuele overtreding vastgesteld kan worden). Naast het lezen van een kenteken wordt ook een indicatie verstrekt van de betrouwbaarheid hiervan. Bij een betrouwbaarheidsgraad die onder de norm ligt, vindt handmatige controle plaats, waarna de gegevens in het fotoregister worden opgeslagen.

Mogelijk zullen in meer situaties foto's van het kenteken gemaakt worden, bijvoorbeeld om te kunnen controleren of de in de OBU ingevoerde gegevens juist zijn. Hierover is nog geen beslissing genomen.

In alle gevallen geldt dat de eventuele personen op de afbeeldingen van het gepasseerde voertuig direct nadat de foto genomen is onherstelbaar onherkenbaar gemaakt worden.

4. Verwerkingsdoeleinden

De persoonsgegevens worden verwerkt voor een nog in te voeren vrachtwagenheffing. In het regeerakkoord van het kabinet-Rutte III is het voornemen opgenomen om een dergelijke heffing in te voeren.

Het nemen van foto's is nodig om de verplichting om een werkende OBU aan boord te hebben te kunnen handhaven.

5. Betrokken partijen

| | |
|-------------------------------|-------------------------------|
| Verwerkingsverantwoordelijke: | Tolheffer |
| Verwerker: | Nader te bepalen |
| Gegevens afkomstig van: | Controleapparatuur |
| Inzage in gegevens: | Medewerkers tolheffer |
| Ontvanger van gegevens: | Tolheffer t.b.v. fotoregister |

6. Belangen bij de gegevensverwerkingen

Met deze vrachtwagenheffing beoogt het kabinet om: 1) de gebruiker (binnen- en buitenlands) evenredig te laten betalen voor gebruik van de weg, en 2) de

Nederlandse vervoersector te innoveren en verduurzamen (zie verder paragraaf 2.1.1).

De Staat der Nederlanden heeft een financieel belang bij de vrachtwagenheffing. Op deze wijze betaalt de (vrachtverkeer)gebruiker een evenredig aandeel voor het gebruik van de weg.

Het systeem dat voor de vrachtwagenheffing wordt gekozen, wordt (in lijn met Europese richtlijnen) zodanig vormgegeven dat het zo veel mogelijk interoperabel is met de systemen in ons omliggende landen. Dit verlaagt administratieve lasten en leidt tot zo min mogelijk verstoring van het vrije verkeer en vervoer. Een OBU die eventueel al aanwezig is voor het Duitse of Belgische heffingssysteem zou bij voorkeur ook in Nederland gebruikt moeten kunnen worden. Het te kiezen systeem dient zodoende ook het gebruiksgemak en is in het belang van de weggebruiker.

7. Verwerkingslocaties

De verwerkingslocatie is Nederland/EER (nader te bepalen).

8. Technieken en methoden van de gegevensverwerkingen

Welke technieken en methoden van de gegevensverwerkingen worden gebruikt, is nader te bepalen. Er zal in deze gegevensverzameling geen sprake zijn van geautomatiseerde besluitvorming, profilering of big data-verwerkingen.

9. Juridisch en beleidsmatig kader

De gegevensverwerkingen in dit kader moeten voldoen aan de AVG. Het wetsvoorstel voor vrachtwagenheffing wordt naar verwachting voor de zomer van 2019 ter consultatie aangeboden.

10. Bewaartermijnen

De bewaartermijnen zijn nader te bepalen. Het uitgangspunt is dat persoonsgegevens zo kort mogelijk dienen te worden opgeslagen.

B. Beoordeling rechtmatigheid gegevensverwerkingen

11. Rechtsgrond

De wettelijke grondslag voor de vrachtwagenheffing wordt een nog op te stellen wet in formele zin. De rechtsgrond voor de verwerking wordt: voldoen aan een wettelijke verplichting.

12. Bijzondere persoonsgegevens

Er worden geen bijzondere persoonsgegevens verwerkt (eventuele personen op de foto's worden automatisch onherstelbaar onherkenbaar gemaakt).

13. Doelbinding

Er kan, conform de vereisten uit de AVG, alleen sprake zijn van verwerking van persoonsgegevens als er sprake is van een duidelijke doelbinding. Hierin wordt in het kader van de vrachtwagenheffing voorzien.

14. Noodzaak en evenredigheid

De inbreuk op de persoonlijke levenssfeer is klein; er wordt een minimaal aantal persoonsgegevens verwerkt (zie ook hoofdstuk 2). Deze verwerking staat in evenredige verhouding tot de verwerkingsdoeleinden. De verwerkingsdoeleinden kunnen niet bereikt worden met verwerking van minder persoonsgegevens.

Om de inbreuk zo klein mogelijk te houden, worden eventuele personen op foto's direct automatisch onherstelbaar onherkenbaar gemaakt.

In een later stadium maken alle betrokken organisaties ook inzichtelijk hoe zij hun beveiliging organiseren, hoe zij bijvoorbeeld ervoor zorgen dat het aantal medewerkers dat geautoriseerd wordt zo klein mogelijk is en bewaartermijnen gehandhaafd worden.

15. Rechten van betrokkenen

De wijze waarop betrokkenen hun rechten kunnen uitoefenen wordt in een later stadium bepaald. Ook is er dan aandacht voor de samenwerking in de keten en voor de vraag hoe een betrokkene op één centrale plek in de keten zijn rechten kan uitoefenen.

C. Beschrijving en beoordeling risico's voor de betrokkenen

16. Risico's

Door de locatie-informatie bevat deze gegevensverzameling, evenals de klantdossiers van de dienstverleners en een aantal andere gegevensverzamelingen uit het heffings- en handhavingsdomein, privacygevoelige informatie en commercieel gevoelige informatie. Het kan voor een onderneming nadelige gevolgen hebben wanneer deze informatie in onbevoegde handen valt. De informatiebeveiliging moet daarom van een afdoende niveau zijn. Overigens verplicht de AVG ook tot het treffen van passende maatregelen op het gebied van informatiebeveiliging.

D. Beschrijving van de voorgenomen maatregelen

17. Maatregelen

Ieder betrokken orgaan in de keten dient zijn informatiebeveiliging op orde te hebben. Bij het bepalen van de gepaste maatregelen moet ook rekening gehouden worden met maatregelen die voortvloeien uit de Baseline Informatiebeveiliging Rijksdienst (BIR).

In een later stadium worden de eisen aan de te treffen maatregelen op het gebied van informatiebeveiliging meer geconcretiseerd.

Een andere maatregel is dat iedere persoon op de foto direct na het nemen van de foto onherstelbaar onherkenbaar wordt gemaakt.

3.3.5 Dossier onregelmatigheden

A. Beschrijving algemene kenmerken gegevensverwerkingen

1. Voorstel

Zie hoofdstuk 2 voor het voorstel op hoofdlijnen.

2. Persoonsgegevens

De volgende categorieën van persoonsgegevens en betrokkenen worden verwerkt:

| Persoonsgegevens (type: gewone persoonsgegevens) | Categorie betrokkenen |
|---|-----------------------|
| 1. (Foto's van) kentekens | Kentekenhouders |
| 2. Locatie foto | Idem |
| 3. Tijdstip + datum + foto | Idem |

3. Gegevensverwerkingen

In het dossier onregelmatigheden worden alle situaties geregistreerd die aanleiding geven tot nader onderzoek om vast te stellen of aan de plicht tot afdracht van een heffing is voldaan. Daarnaast worden er situaties geregistreerd waarbij de (controle op) de afdracht door de dienst aanbieder aanleiding geeft tot nader onderzoek. Voor dit onderzoek worden gegevens verstrekt/geraadpleegd uit de uitzonderingenlijst, het verwijzingsregister van dienst aanbieder, het vrijstellingen-/ontheffingenregister, het fotoregister, het register resultaat registervergelijking en de Basisregistratie Voertuigen.

Wanneer er een naheffing opgelegd wordt, wordt het dossier met NAW verrijkt en worden de gegevens aan het innings- en incassodossier overgedragen.

4. Verwerkingsdoeleinden

De persoonsgegevens worden verwerkt voor een nog in te voeren vrachtwagenheffing. In het regeerakkoord van het kabinet-Rutte III is het voornemen opgenomen om een dergelijke heffing in te voeren.

Het dossier onregelmatigheden dient om de plicht om een juist werkende en juist ingestelde OBU aan boord te hebben, te kunnen handhaven. Daarnaast worden er gegevens over audits en controles op de afdracht door dienst aanbieder verwerkt. Kentekens worden in dit dossier nog niet met NAW verrijkt; dit gebeurt pas nadat er een overtreding is geconstateerd.

5. Betrokken partijen

| | |
|-------------------------------|---|
| Verwerkingsverantwoordelijke: | Toezichtouder |
| Verwerker: | Nader te bepalen |
| Gegevens afkomstig van: | Controleapparatuur, Basisregistratie Voertuigen, fotoregister, ontheffingenregister |
| Inzage in gegevens: | Kentekenhouders |
| Ontvanger van gegevens: | Handhavende dienst |

6. Belangen bij de gegevensverwerkingen

Met deze vrachtwagenheffing beoogt het kabinet om: 1) de gebruiker (binnen- en buitenlands) evenredig te laten betalen voor gebruik van de weg, en 2) de

Nederlandse vervoersector te innoveren en verduurzamen (zie verder paragraaf 2.1.1).

De Staat der Nederlanden heeft een financieel belang bij de vrachtwagenheffing. Op deze wijze betaalt de (vrachtverkeer)gebruiker een evenredig aandeel voor het gebruik van de weg.

Het systeem dat voor de vrachtwagenheffing wordt gekozen, wordt (in lijn met Europese richtlijnen) zodanig vormgegeven dat het zo veel mogelijk interoperabel is met de systemen in ons omliggende landen. Dit verlaagt administratieve lasten en leidt tot zo min mogelijk verstoring van het vrije verkeer en vervoer. Een OBU die eventueel al aanwezig is voor het Duitse of Belgische heffingssysteem zou bij voorkeur ook in Nederland gebruikt moeten kunnen worden. Het te kiezen systeem dient zodoende ook het gebruiksgemak en is in het belang van de weggebruiker.

7. Verwerkingslocaties

De verwerkingslocatie is Nederland/EER (nader te bepalen).

8. Technieken en methoden van de gegevensverwerkingen

Welke technieken en methoden van de gegevensverwerkingen worden gebruikt, is nader te bepalen. Er zal geen sprake zijn van geautomatiseerde besluitvorming, profilering of big data-verwerkingen.

9. Juridisch en beleidsmatig kader

De gegevensverwerkingen in dit kader moeten voldoen aan de AVG. Het wetsvoorstel voor vrachtwagenheffing wordt naar verwachting voor de zomer van 2019 ter consultatie aangeboden.

10. Bewaartermijnen

De bewaartermijnen zijn nader te bepalen. Het uitgangspunt is dat persoonsgegevens zo kort mogelijk dienen te worden opgeslagen.

B. Beoordeling rechtmatigheid gegevensverwerkingen

11. Rechtsgrond

De wettelijke grondslag voor de vrachtwagenheffing wordt een nog op te stellen wet in formele zin. De rechtsgrond voor de verwerking wordt: voldoen aan een wettelijke verplichting.

12. Bijzondere persoonsgegevens

Er worden geen bijzondere persoonsgegevens verwerkt.

13. Doelbinding

Er kan, conform de vereisten uit de AVG, alleen sprake zijn van verwerking van persoonsgegevens als er sprake is van een duidelijke doelbinding. Hierin wordt in het kader van de vrachtwagenheffing voorzien.

14. Noodzaak en evenredigheid

De inbreuk op de persoonlijke levenssfeer is klein; er wordt een klein aantal persoonsgegevens verwerkt (zie ook hoofdstuk 2). Deze verwerking staat in evenredige verhouding tot de verwerkingsdoeleinden. De verwerkingsdoeleinden kunnen niet bereikt worden met verwerking van minder persoonsgegevens.

In dit register staan enkel kentekens. De gegevens worden pas in het dossier overtredingen OBU verrijkt met NAW-gegevens nadat er een overtreding is vastgesteld.

In een later stadium maken alle betrokken organisaties ook inzichtelijk hoe zij hun beveiliging organiseren, hoe zij bijvoorbeeld ervoor zorgen dat het aantal medewerkers dat geautoriseerd wordt zo klein mogelijk is en bewaartermijnen gehandhaafd worden.

15. Rechten van betrokkenen

De wijze waarop betrokkenen hun rechten kunnen uitoefenen wordt in een later stadium bepaald. Ook is er dan aandacht voor de samenwerking in de keten en voor de vraag hoe een betrokkene op één centrale plek in de keten zijn rechten kan uitoefenen.

C. Beschrijving en beoordeling risico's voor de betrokkenen

16. Risico's

Deze gegevensverzameling bevat, evenals de klantdossiers van de dienstaanbieders en een aantal andere gegevensverzamelingen uit het heffings- en handhavingsdomein, privacygevoelige informatie en commercieel gevoelige informatie. Het kan voor een onderneming nadelige gevolgen hebben wanneer deze informatie in onbevoegde handen valt. De informatiebeveiliging moet daarom van een afdoende niveau zijn. Overigens verplicht de AVG ook tot het treffen van passende maatregelen op het gebied van informatiebeveiliging.

D. Beschrijving van de voorgenomen maatregelen

17. Maatregelen

Ieder betrokken orgaan in de keten dient zijn informatiebeveiliging op orde te hebben. Bij het bepalen van de gepaste maatregelen moet ook rekening gehouden worden met maatregelen die voortvloeien uit de Baseline Informatiebeveiliging Rijksdienst (BIR).

In een later stadium worden de eisen aan de te treffen maatregelen op het gebied van informatiebeveiliging meer geconcretiseerd.

3.3.6 Resultaat registervergelijking

A. Beschrijving algemene kenmerken gegevensverwerkingen

1. Voorstel

Zie hoofdstuk 2 voor het voorstel op hoofdlijnen.

2. Persoonsgegevens

De volgende categorieën van persoonsgegevens en betrokkenen worden verwerkt:

| Persoonsgegevens (type: gewone persoonsgegevens) | Categorie betrokkenen |
|---|-----------------------|
| 1. Kenteken + landcode | Kentekenhouder |

3. Gegevensverwerkingen

In dit register wordt het resultaat van de vergelijking met het kentekenregister opgeslagen, waaruit volgt of een voertuig dient te voldoen aan de plicht om een werkende OBU te hebben (heffingsplichtig is).

4. Verwerkingsdoeleinden

De persoonsgegevens worden verwerkt voor een nog in te voeren vrachtwagenheffing. In het regeerakkoord van het kabinet-Rutte III is het voornemen opgenomen om een dergelijke heffing in te voeren.

5. Betrokken partijen

| | |
|-------------------------------|---|
| Verwerkingsverantwoordelijke: | Tolheffer |
| Verwerker: | Nader te bepalen |
| Gegevens afkomstig van: | Tolheffer, RDW |
| Inzage in gegevens: | Kentekenhouder |
| Ontvanger van gegevens: | Tolheffer t.b.v. onregelmatigheidendossier |

6. Belangen bij de gegevensverwerkingen

Met deze vrachtwagenheffing beoogt het kabinet om: 1) de gebruiker (binnen- en buitenlands) evenredig te laten betalen voor gebruik van de weg, en 2) de Nederlandse vervoersector te innoveren en verduurzamen (zie verder paragraaf 2.1.1).

De Staat der Nederlanden heeft een financieel belang bij de vrachtwagenheffing. Op deze wijze betaalt de (vrachtverkeer)gebruiker een evenredig aandeel voor het gebruik van de weg.

Het systeem dat voor de vrachtwagenheffing wordt gekozen, wordt (in lijn met Europese richtlijnen) zodanig vormgegeven dat het zo veel mogelijk interoperabel is met de systemen in ons omliggende landen. Dit verlaagt administratieve lasten en leidt tot zo min mogelijk verstoring van het vrije verkeer en vervoer. Een OBU die eventueel al aanwezig is voor het Duitse of Belgische heffingssysteem zou bij voorkeur ook in Nederland gebruikt moeten kunnen worden. Het te kiezen systeem dient zodoende ook het gebruiksgemak en is in het belang van de weggebruiker.

7. Verwerkingslocaties

De verwerkingslocatie is Nederland/EER (nader te bepalen).

8. Technieken en methoden van de gegevensverwerkingen

Welke technieken en methoden van de gegevensverwerkingen worden gebruikt, is nader te bepalen.

9. Juridisch en beleidsmatig kader

De gegevensverwerkingen in dit kader moeten voldoen aan de AVG. Het wetsvoorstel voor vrachtwagenheffing wordt naar verwachting voor de zomer van 2019 ter consultatie aangeboden.

10. Bewaartermijnen

De bewaartermijnen zijn nader te bepalen. Het uitgangspunt is dat persoonsgegevens zo kort mogelijk dienen te worden opgeslagen.

B. Beoordeling rechtmatigheid gegevensverwerkingen

11. Rechtsgrond

De wettelijke grondslag voor de vrachtwagenheffing wordt een nog op te stellen wet in formele zin. De rechtsgrond voor de verwerking wordt: voldoen aan een wettelijke verplichting.

12. Bijzondere persoonsgegevens

Er worden geen bijzondere persoonsgegevens verwerkt.

13. Doelbinding

Er kan, conform de vereisten uit de AVG, alleen sprake zijn van verwerking van persoonsgegevens als er sprake is van een duidelijke doelbinding. Hierin wordt in het kader van de vrachtwagenheffing voorzien.

14. Noodzaak en evenredigheid

De inbreuk op de persoonlijke levenssfeer is klein; er wordt een minimaal aantal persoonsgegevens verwerkt (zie ook hoofdstuk 2). Deze verwerking staat in evenredige verhouding tot de verwerkingsdoeleinden. De verwerkingsdoeleinden kunnen niet bereikt worden met verwerking van minder persoonsgegevens.

In een later stadium maken alle betrokken organisaties ook inzichtelijk hoe zij hun beveiliging organiseren, hoe zij bijvoorbeeld ervoor zorgen dat het aantal medewerkers dat geautoriseerd wordt zo klein mogelijk is en bewaartermijnen gehandhaafd worden.

15. Rechten van betrokkenen

De wijze waarop betrokkenen hun rechten kunnen uitoefenen wordt in een later stadium bepaald. Ook is er dan aandacht voor de samenwerking in de keten en voor de vraag hoe een betrokkene op één centrale plek in de keten zijn rechten kan uitoefenen.

C. Beschrijving en beoordeling risico's voor de betrokkenen

16. Risico's

Aan de verwerking van persoonsgegevens in deze gegevensverzameling zijn voor de betrokkenen geen specifieke risico's verbonden.

D. Beschrijving van de voorgenomen maatregelen

17. Maatregelen

Niet van toepassing.

3.3.7 Fysieke handhaving register

A. Beschrijving algemene kenmerken gegevensverwerkingen

1. Voorstel

Zie hoofdstuk 2 voor het voorstel op hoofdlijnen.

2. Persoonsgegevens

De volgende categorieën van persoonsgegevens en betrokkenen worden verwerkt:

| Persoonsgegevens (type: gewone persoonsgegevens) | Categorie betrokkenen |
|---|-----------------------|
| 1. Kenteken + landcode | Kentekenhouder |
| 2. NAW kentekenhouder | Idem |

3. Gegevensverwerkingen

Als een vordering op een kentekenhouder wegens overtreding (het niet rijden met een werkende, juist ingestelde OBU) niet inbaar door het publieke incassokantoor blijkt te zijn, worden de kentekens op een zwarte lijst geplaatst. Een vordering kan bijvoorbeeld niet inbaar zijn als er geen tenaamstellingsgegevens beschikbaar zijn. De handhavende dienst kan de betreffende voertuigen staande houden wanneer ze worden aangetroffen op de weg.

4. Verwerkingsdoeleinden

De persoonsgegevens worden verwerkt voor een nog in te voeren vrachtwagenheffing. In het regeerakkoord van het kabinet-Rutte III is het voornemen opgenomen om een dergelijke heffing in te voeren.

5. Betrokken partijen

| | |
|-------------------------------|------------------------|
| Verwerkingsverantwoordelijke: | Handhavende dienst |
| Verwerker: | Nader te bepalen |
| Gegevens afkomstig van: | Publiek incassokantoor |
| Inzage in gegevens: | - |
| Ontvanger van gegevens: | Tolheffer, politie |

6. Belangen bij de gegevensverwerkingen

Met deze vrachtwagenheffing beoogt het kabinet om: 1) de gebruiker (binnen- en buitenlands) evenredig te laten betalen voor gebruik van de weg, en 2) de Nederlandse vervoersector te innoveren en verduurzamen (zie verder paragraaf 2.1.1).

De Staat der Nederlanden heeft een financieel belang bij de vrachtwagenheffing. Op deze wijze betaalt de (vrachtverkeer)gebruiker een evenredig aandeel voor het gebruik van de weg.

Het systeem dat voor de vrachtwagenheffing wordt gekozen, wordt (in lijn met Europese richtlijnen) zodanig vormgegeven dat het zo veel mogelijk interoperabel is met de systemen in ons omliggende landen. Dit verlaagt administratieve lasten en leidt tot zo min mogelijk verstoring van het vrije verkeer en vervoer. Een OBU die eventueel al aanwezig is voor het Duitse of Belgische heffingssysteem zou bij voorkeur ook in Nederland gebruikt moeten kunnen worden. Het te kiezen systeem dient zodoende ook het gebruiksgemak en is in het belang van de weggebruiker.

7. Verwerkingslocaties

De verwerkingslocatie is Nederland/EER (nader te bepalen).

8. Technieken en methoden van de gegevensverwerkingen

Welke technieken en methoden van de gegevensverwerkingen worden gebruikt, is nader te bepalen.

9. Juridisch en beleidsmatig kader

De gegevensverwerkingen in dit kader moeten voldoen aan de AVG. Het wetsvoorstel voor vrachtwagenheffing wordt naar verwachting voor de zomer van 2019 ter consultatie aangeboden.

10. Bewaartermijnen

De bewaartermijnen zijn nader te bepalen. Uiteraard is het uitgangspunt dat persoonsgegevens zo kort mogelijk dienen te worden opgeslagen.

B. Beoordeling rechtmatigheid gegevensverwerkingen

11. Rechtsgrond

De wettelijke grondslag voor de vrachtwagenheffing wordt een nog op te stellen wet in formele zin. De rechtsgrond voor de verwerking wordt: voldoen aan een wettelijke verplichting.

12. Bijzondere persoonsgegevens

Er worden geen bijzondere persoonsgegevens verwerkt.

13. Doelbinding

Er kan, conform de vereisten uit de AVG, alleen sprake zijn van verwerking van persoonsgegevens als er sprake is van een duidelijke doelbinding. Hierin wordt in het kader van de vrachtwagenheffing voorzien.

14. Noodzaak en evenredigheid

De inbreuk op de persoonlijke levenssfeer is klein; er wordt een minimaal aantal persoonsgegevens verwerkt (zie ook hoofdstuk 2). Deze verwerking staat in evenredige verhouding tot de verwerkingsdoeleinden. De verwerkingsdoeleinden kunnen niet bereikt worden met verwerking van minder persoonsgegevens. Er worden in dit register uitsluitend gegevens opgeslagen als een vordering door het publieke incassokantoor niet inbaar blijkt te zijn. Het bijhouden van een fysiek handhavingsregister is noodzakelijk om de plicht tot het betalen van vrachtwagenheffing te kunnen handhaven.

In een later stadium maken alle betrokken organisaties ook inzichtelijk hoe zij hun beveiliging organiseren, hoe zij bijvoorbeeld ervoor zorgen dat het aantal medewerkers dat geautoriseerd wordt zo klein mogelijk is en bewaartermijnen gehandhaafd worden.

15. Rechten van betrokkenen

De wijze waarop betrokkenen hun rechten kunnen uitoefenen wordt in een later stadium bepaald. Ook is er dan aandacht voor de samenwerking in de keten en voor de vraag hoe een betrokkene op één centrale plek in de keten zijn rechten kan uitoefenen.

C. Beschrijving en beoordeling risico's voor de betrokkenen

16. Risico's

Een bestuurder van een voertuig waarvan het kenteken op het fysieke handhavingsregister, kan staande worden gehouden. Wanneer een kenteken ten onrechte in dit register staat opgenomen, kan dit dus een grote impact hebben. Een kenteken wordt evenwel alleen in dit register geplaatst wanneer de vordering door het publieke incassokantoor niet inbaar blijkt te zijn – een procedure waarbij alle gangbare waarborgen wanneer de overheid een (na)heffing oplegt.

D. Beschrijving van de voorgenomen maatregelen

17. Maatregelen

Een kentekenhouder kan in bezwaar tegen een opgelegde naheffing. Alle gangbare procedurele waarborgen gelden in deze procedure.

Bijlage A – Registraties vrachtwagenheffing

