

Nationale Auto Pas (2)
De registratie van gereden kilometers
Registratiekamer, juli 1997

Inhoudsopgave

- 1 Inleiding
- 2 Verloop van het onderzoek
- 3 Feiten
 - De organisatie rond de registratie van gereden kilometers
 - De werking van het systeem NAP
 - De kentekenregistratie
- 4 Toepasselijkheid van de Wet persoonsregistraties
- 5 Enkele consequenties
- 6 Conclusie

1. Inleiding

Bij brief van 15 februari 1991 heeft de Stichting Waakzaamheid Persoonsregistratie de Registratiekamer benaderd met het verzoek een onderzoek in te stellen naar de registratie van gereden kilometers, bekend onder de naam Nationale Auto Pas (NAP).

Daarnaast zijn ten aanzien van deze registratie in de loop van de tijd diverse schriftelijke klachten van individuele burgers binnen gekomen. Ook telefonisch worden regelmatig vragen gesteld over de hier bedoelde registratie.

Naar aanleiding hiervan heeft de Registratiekamer een onderzoek ingesteld als bedoeld in artikel 46, eerste lid, van de Wet persoonsregistraties (Wpr).

In een tussenrapport van 23 februari 1994 is ingegaan op de vraag of de registratie van gereden kilometers een persoonsregistratie is in de zin van de wet. Sindsdien zijn nieuwe feiten bekend geworden die de Registratiekamer aanleiding hebben gegeven haar eerder ingenomen standpunt te heroverwegen. Ook in dit rapport staat de vraag centraal of de registratie van gereden kilometers persoonsgegevens bevat en derhalve een persoonsregistratie is.

2. Verloop van het onderzoek

De Registratiekamer heeft de Stichting RDC in de loop van het onderzoek meerdere malen schriftelijk benaderd met het verzoek om haar informatie ter beschikking te stellen over de registratie van gereden kilometers. Ook zijn de Stichting Nationale Auto Pas en de BOVAG benaderd voor inlichtingen. Betrokkenen hebben bij het onderzoek alle medewerking verleend en de benodigde inlichtingen verstrekt.

Bij brief van 7 oktober 1993 zijn de eerste bevindingen van de Registratiekamer aan RDC Datacentrum B.V. voor een reactie voorgelegd. Bij brief van 16 november 1993 heeft RDC Datacentrum B.V. haar commentaar op deze eerste bevindingen kenbaar gemaakt. In een op 23 februari 1994 uitgebracht tussenrapport is dit commentaar verwerkt. De voorlopige conclusie van de Registratiekamer dat de registratie van gereden kilometers een persoonsregistratie is in de zin van de Wpr, is aan de Stichting Nationale Auto Pas, aan de BOVAG en aan RDC Datacentrum B.V. voor een reactie voorgelegd. De Stichting Nationale Auto Pas heeft hierop bij brief van 9 augustus 1994 mede namens de BOVAG en RDC Datacentrum B.V. gereageerd. Naar aanleiding daarvan heeft de Registratiekamer vertegenwoordigers van de betrokken instellingen uitgenodigd voor een overleg dat op 15 november 1994 bij de Registratiekamer heeft plaatsgevonden. Daarin zijn de standpunten nader toegelicht.

De Stichting Nationale Auto Pas en RDC Datacentrum B.V. hebben de Registratiekamer vervolgens nog nadere informatie toegezonden, namelijk een afschrift van de Algemene voorwaarden voor deelname aan de Nationale Auto Pas, het besluit van 26 oktober 1993, nr. RV 161425, van de minister van Verkeer en Waterstaat en een afschrift van het Privacyreglement persoonsregistratie Stichting RDC.

Op 17 maart 1995 heeft RDC Datacentrum B.V. aan medewerkers van de Registratiekamer een demonstratie gegeven over de feitelijke werking van het systeem Nationale Auto Pas. De Registratiekamer is tevens een exemplaar van het Handboek Collectieve Systemen RDC Datacentrum B.V. ter beschikking gesteld.

3. Feiten

3.1. De organisatie rond de registratie van gereden kilometers

Ten behoeve van de automobielbranche zijn diverse systemen beschikbaar. Deze worden aangeboden op het RDC-net. Indien een bedrijf of instelling hierop aangesloten is, kan men gebruik maken van een of meer van de aangeboden RDC-diensten op het net. Een van deze diensten betreft de NAP/VMI (Nationale Auto Pas/Veiligheids- en Milieu-inspectie). De Nationale Auto Pas is het systeem waarin kilometerstanden van Nederlandse personenauto's centraal worden geregistreerd en kunnen worden geraadpleegd door de deelnemer.

De Stichting Nationale Auto Pas, gevestigd te Den Haag, is houder van de registratie van gereden kilometers. In het bestuur van deze stichting hebben vertegenwoordigers zitting van de ANWB als consumentenorganisatie, RAI Vereniging als belangenbehartiger van auto-importeurs en fabrikanten, BOVAG als belangenbehartiger van garagehouders en het Ministerie van Justitie. De zeggenschap over de gegevens berust bij de Stichting NAP. De Stichting bepaalt de normen en voorwaarden voor deelname. Deze zijn opgenomen in algemene voorwaarden. Voorts is de Stichting verantwoordelijk voor de voorlichting over NAP.

De registratie wordt ten behoeve van de Stichting Nationale Auto Pas beheerd door RDC Datacentrum B.V., gevestigd te Amsterdam. RDC Datacentrum B.V. is belast met de technische exploitatie van de NAP-registratie. In termen van de Wpr is RDC Datacentrum B.V. aan te merken als bewerker van deze registratie.

De onderhavige databank is aangelegd "met het doel de betrouwbaarheid van en de voorlichting over de voor koop en verkoop relevante gegevens van gebruikte auto's te verbeteren voor wat betreft onder meer het aantal gereden kilometers." De Stichting NAP heeft tot doel de promotie van de NAP als product voor de automobielbranche.

Door middel van de kilometerregistratie zijn volgens de Stichting NAP twee subdoelstellingen te realiseren:

- a. "Het onderkennen van kilometerfraudes. In samenwerking tussen Justitie en de NAP zijn kilometerfraudes aan het licht gebracht. Hierdoor gaat van de NAP een preventieve werking uit ten aanzien van kilometerfraudes. Vanuit deze subdoelstelling valt ook de vertegenwoordiging van Justitie in het bestuur van de Stichting NAP te verklaren.
- b. De voorlichting aan garagebedrijven en consumenten omtrent de betrouwbaarheid van de kilometerstand van 2e-hands auto's. Met name vanuit deze subdoelstelling is door de Stichting NAP het fysieke document Nationale Auto Pas ontwikkeld. Dit document kan door garagebedrijven worden aangevraagd en in de showroom op de gebruikte auto worden aangebracht. Op het document staat de reeks van geregistreerde kilometerstanden met registratiedata vermeld teneinde de potentiële koper de mogelijkheid te geven de daadwerkelijke kilometerstand te beoordelen. Ook consumenten kunnen dit document opvragen via een garagebedrijf of een ANWB-keuringsstation. Mede vanuit het oogpunt van de bescherming van consumentenbelangen is de ANWB in het bestuur van de Stichting vertegenwoordigd."

De kilometerstanden zijn afkomstig van de deelnemers. De Algemene voorwaarden voor deelname aan de Nationale Auto Pas definieert

in artikel 1 de deelnemers als volgt: elk garagebedrijf welke lid is van de BOVAG, elk garagebedrijf dat door de importeur als vertegenwoordiger is erkend, ANWB Technocentra en elk ander bedrijf of andere instelling met wie een overeenkomst voor deelname aan de Nationale Auto Pas is gesloten en door de Stichting en het RDC zijn geautoriseerd tot deelname.

In de Algemene voorwaarden voor deelname aan de Nationale Auto Pas is nader omschreven waarvoor de deelnemer de gegevens kan gebruiken. Artikel 5.7 luidt: "Het is de deelnemer niet toegestaan de gegevens die hij uit de NAP verkrijgt, anders te gebruiken dan ten behoeve van voorlichting aan de individuele (potentiële) eigenaar of aan de gebruiker van de betrokken personenauto. De deelnemer zal de gegevens uit de NAP niet afdrukken en/of aanwenden voor het aanleggen van eigen bestanden, noch zal hij deze gegevens aan derden ter verkoop aanbieden of op andere wijze te gelde maken."

3.2. De werking van het systeem NAP

Telkens wanneer een voertuig bij een deelnemer voor onderhoud of keuring wordt aangeboden, wordt ingeruild of gekocht dan wel aanwezig is in verband met schadecalculatie via Audatax of voor schadeherstel via eigen expertise, wordt de op dat moment op de teller voorkomende kilometerstand in de registratie vastgelegd.

Hierdoor is het voor de automobielbranche en consument mogelijk om tellerfraude te onderkennen en tegen te gaan.

Een deelnemer neemt hiervoor door middel van videotext apparatuur of personal computer contact op met het RDC-net. Hij toetst vervolgens het RDC-NETnummer en de code in. Dan verschijnt het keuzemenu van RDC-NET. De deelnemer kiest uit dit menu voor NAP. Hierna verschijnt het RDC-welkomstscherm. De deelnemer moet daarna zijn RDC-deelnemersnummer en RDC-toegangscode intoetsen.

Het doorgeven of raadplegen van afgelezen kilometerstanden gaat als volgt in zijn werk. De deelnemer voert de combinatie van kenteken en afgelezen kilometerstand in. Hierna volgt er een controle op het kenteken. Hiertoe worden de voertuiggegevens uit de kentekenregistratie gehaald (kenteken, model, type). De deelnemer kan zodoende een visuele controle uitoefenen op de auto (is er bijvoorbeeld inderdaad sprake van een Toyota Corolla 1.6 XL?). Indien de gegevens correct zijn, kan dit worden bevestigd. De gegevens kunnen ook worden geraadpleegd: er verschijnt in dat geval een overzicht van de eerder vastgelegde kilometerstanden en de data waarop deze zijn vastgelegd.

Wanneer de deelnemer een verkeerd kenteken of een verkeerde kilometerstand heeft ingevoerd en hij ontdekt deze fout op tijd, dan kan hij verhinderen dat deze gegevens worden vastgelegd door de vraag "Alle gegevens akkoord?" met nee te beantwoorden. Heeft de deelnemer deze vraag met ja beantwoord, dan kan de deelnemer de gegevens niet zelf meer wijzigen en dient hij direct contact op te nemen met de Stichting Nationale Auto Pas.

Met vragen over de door de deelnemer zelf ingevoerde kilometerstanden, over door anderen ingevoerde kilometerstanden, gemaakte vergissingen en alle overige inhoudelijke vragen over kenteken, kilometerstanden, trendbreuken, kilometerteller vervanging etc. dient de deelnemer zich te wenden tot de Stichting Nationale Auto Pas.

De registratie van gereden kilometers bevat enige miljoenen kentekens en een groot deel daarvan is voorzien van de daarbij behorende kilometerstanden. In de woorden van RDC Datacentrum B.V.: "De registratie van gereden kilometers bevat van miljoenen kentekens vele miljoenen kilometerstanden." De registratie van gereden kilometers wordt gevuld met gegevens -onder andere het kenteken, het merk en model van het voertuig en de datum van het kenteken deel I - uit de RDC Autodatabank, de bij de Registratiekamer aangemelde Kentekenregistratie van de RDC.

3.3. De kentekenregistratie

Deze registratie bevat volgens het door de Registratiekamer ontvangen aanmeldingsformulier de volgende gegevens:

- a. naw-gegevens van de kentekenhouder;
- b. het bouwjaar van het voertuig;
- c. het kenteken van het voertuig;
- d. de data waarop het kentekenbewijs is afgegeven en te naam gesteld.

Deze gegevens zijn afkomstig van de Rijksdienst voor het Wegverkeer.

Daarnaast bevat de registratie:

- e. de code van de importeur;
- f. een code en een datum waaruit blijkt dat het voertuig de jaarlijks verplichte keuring heeft ondergaan;
- g. andere gegevens waaruit de technische en juridische status van het voertuig blijkt.

Deze gegevens zijn afkomstig van de in de automobielbranche werkzame ondernemingen.

Doel van de kentekenregistratie is: "het verstrekken van al dan niet statistisch bewerkte informatie ten behoeve van de bedrijfsvoering in de automobielsector."

4. Toepasselijkheid van de Wet persoonsregistraties

RDC Datacentrum B.V. exploiteert ten behoeve van de Stichting NAP en de Stichting RDC de hierboven vermelde registraties welke van belang zijn voor de automobielbranche. Vast staat dat de in paragraaf 3.3 beschreven kentekenregistratie een persoonsregistratie is in de zin van de Wpr. Deze is dan ook door de Stichting RDC aangemeld bij de Registratiekamer. De Stichting RDC heeft hiervoor het privacyreglement persoonsregistratie Stichting RDC vastgesteld.

Aan de orde is thans de vraag of ook de registratie van gereden kilometers moet worden gekenschetst als een persoonsregistratie dan wel als een voertuigregistratie c.q. zaakregistratie die niet tevens aan de kenmerken van een persoonsregistratie voldoet. Daarbij is primair van belang of de in de registratie opgenomen gegevens persoonsgegevens zijn in de zin van de Wpr.

De beantwoording van deze vraag is afhankelijk van de betekenis en reikwijdte van het begrip persoonsgegevens. Dit begrip is in artikel 1 Wpr omschreven als: een gegeven dat herleidbaar is tot een individuele natuurlijke persoon.

Deze definitie heeft een ruime strekking en sluit aan bij de omschrijving van het begrip "personal data" in het Verdrag van Straatsburg (Verdrag tot bescherming van personen met betrekking tot de geautomatiseerde verwerking van persoonsgegevens, Straatsburg, 28 januari 1981, Trb. 1988, 7). In artikel 2 van dit verdrag wordt het begrip omschreven als "any information relating to an identified or identifiable individual".

Bij de parlementaire behandeling van de Wpr is daarover onder meer het volgende gezegd:

"Dat het begrip "persoonsgegevens" een ruime betekenis heeft, volgt ook uit de omschrijving van het begrip "personal data" in het Verdrag van Straatsburg. In artikel 2 van het verdrag wordt dit begrip omschreven als "any information relating to an identified or identifiable individual". De woorden "any information" wijzen er op, dat de aard van de informatie voor de begripsomschrijving niet ter zake doet. Wel is het nodig, dat het gaat om informatie die betrekking heeft op ("relating to") een individuele natuurlijke persoon." (Eerste Kamer, 1988-1989, 19 095, nr. 36a, pagina 2).

Op grond van deze definitie dient onderscheid te worden gemaakt tussen de vraag of een gegeven betrekking heeft op - dan wel informatie verschaft over - een bepaalde persoon ("relating to") en de vraag of de identiteit van die persoon redelijkerwijs kan worden vastgesteld ("identifiable"). Daarbij geldt dat de aard van de informatie niet ter zake doet.

Uit de wetsgeschiedenis blijkt in dat verband voorts:

"...dat alle gegevens die omtrent een bepaalde persoon informatie kunnen verschaffen, voor de toepassing van de voorgestelde regels als persoonsgegevens dienen te worden aangemerkt. In veel gevallen, zoals bij gegevens over eigenschappen, opvattingen of gedragingen van een bepaalde persoon, zal dit uit de aard van het gegeven voortvloeien. In andere gevallen zal mede aandacht moeten worden besteed aan de context waarin het gegeven wordt vastgelegd en gebruikt. Hierbij is dan van belang of het gegeven bepalend kan zijn voor de wijze waarop de betrokken persoon in het maatschappelijk verkeer wordt beoordeeld of behandeld." (Eerste Kamer, 1988-1989, 19 095, nr. 36a, pagina 2).

Dit laatste kan zich blijken de wetsgeschiedenis ook voordoen bij een gegeven dat op zichzelf beschouwd niet betrekking heeft op een persoon maar op een zaak. In dat verband is onder meer als voorbeeld genoemd de op naam van de kentekenhouders geregistreerde gegevens omtrent voertuigen in het kentekenregister (Eerste Kamer, 1987-1988, nr. 2b, pagina 2).

Tegen de achtergrond hiervan moet worden aangenomen, dat ook gegevens met betrekking tot gereden kilometers in bepaalde gevallen persoonsgegevens kunnen zijn. Dit is afhankelijk van de vraag of die gegevens - mede gelet op de context waarin zij worden vastgelegd en gebruikt - bepalend kunnen zijn voor de wijze waarop de betrokken personen in het maatschappelijk verkeer worden beoordeeld of behandeld. Zo zal het gegeven dat een bepaalde persoon een bepaalde hoeveelheid kilometers heeft gereden als een op die persoon betrekking hebbend persoonsgegeven moeten worden aangemerkt.

In het tussenrapport van 23 februari 1994 werd in dit verband het volgende overwogen:

"De gegevens die zijn cq. worden opgenomen in de registratie van gereden kilometers, zijn gegevens die informatie verschaffen over het voertuig, maar ook over de kentekenhouders. Ten aanzien van de laatste kan het daarbij gaan om zijn gedrag (hoeveel kilometers wordt er door betrokkene gereden; hoe vaak laat betrokkene onderhoud doen aan het voertuig) en tot zekere hoogte ook om zijn inkomen (type en uitvoering van de auto). Dat deze gegevens binnen de context van de automobielbranche kunnen worden gebruikt tegenover de kentekenhouders is gelet op het doel van de registratie geenszins denkbeeldig. De gegevens zijn in dat licht bezien niet alleen bepalend en relevant voor het voertuig (bijvoorbeeld de waarde daarvan), maar ook voor de wijze waarop de betrokken persoon in het maatschappelijk verkeer wordt beoordeeld of behandeld. Bij verkoop kan de kentekenhouders immers bij voorbeeld worden benaderd en behandeld als zijnde bonafide (hij heeft niet geknoeid), maar ook als een persoon die met de kilometerstand op de teller heeft gefraudeerd. De in de registratie van gereden kilometers opgenomen gegevens kunnen dan ook worden aangemerkt als persoonsgegevens nu deze informatie kunnen verschaffen omtrent een bepaalde persoon van wie de identiteit bekend is of zonder veel moeite kan worden vastgesteld."

In haar schriftelijke reactie hierop van 9 augustus 1994 stelde de Stichting NAP onder meer: "De Stichting RDC heeft evenals de Stichting NAP de technische exploitatie van haar databank ondergebracht bij RDC Datacentrum BV. Vanuit deze functie verzorgt RDC Datacentrum BV de logische informatielevering van uitsluitend voertuiggebonden informatie aan de NAP-registratie. Binnen de NAP-registratie kunnen op geen enkele wijze persoonsgegevens van de berijder/eigenaar van een voertuig worden opgevraagd.

Deelnemers aan NAP kunnen ook niet op andere wijze op basis van het kenteken de persoonsgegevens van de berijder/eigenaar opvragen uit de voertuigregistratie van de Stichting RDC. Ook voor de Stichting NAP is dit niet mogelijk. Een en ander is gerealiseerd middels in de software geïntegreerde logische beveiligingen.

(...) Naar onze mening is de NAP-registratie een volledig en uitsluitend object georiënteerde registratie. Van het object voertuig wordt het identificerende kenmerk "kenteken" vastgelegd, alsmede typegegevens ten behoeve van een nadere identificatie van het object. Vervolgens worden door deelnemers kilometerstanden ingevoerd en in het systeem tezamen met de datum geregistreerd. De datum "deel I" wordt daarbij geregistreerd vanuit de optiek dat dit de datum is waarbij de kilometerstand van een nieuwe auto bij benadering nul is. De kilometerstanden worden gedurende de levensloop van de auto geregistreerd.

De in de NAP opgeslagen voertuiggegevens kunnen binnen de NAP-registratie niet op bepaalde persoon herleid worden. Aangezien deze herleidbaarheid in de definitie van het begrip persoonsgegeven in de zin van de WPR een kernvoorwaarde is en, zoals gesteld, binnen NAP deze herleidbaarheid niet mogelijk is, zijn wij van mening dat NAP geen persoonsregistratie is (...).

Terzijde willen wij opmerken dat in uw voorbeeld onder aan pagina 7 van uw rapport wordt geabstraheerd van het onderscheid tussen berijder en kentekenhouders (in de zin van de kentekenregistratie van de RDW) alsmede van het feit dat gedurende de levensduur van de auto meerdere berijders dan wel kentekenhouders gebruiker c.q. eigenaar van die auto kunnen zijn."

Zoals uit de voorgaande tekst blijkt, gaat de Stichting NAP er vanuit dat de term "herleidbaar" in de omschrijving van het begrip "persoonsgegeven" uitsluitend ziet op "herleidbaarheid binnen de registratie". De beperking die in dit uitgangspunt besloten ligt, vindt echter geen steun in de wet. Bij de beoordeling van de vraag of een gegeven betrekking heeft op - dan wel informatie verschaft over - een bepaalde persoon ("relating to") en de vraag of de identiteit van die persoon redelijkerwijs kan worden vastgesteld ("identifiable") - beide vereisten liggen besloten in de term "herleidbaar" - kan die beperking dan ook geen rol spelen.

In het tussenrapport van 23 februari 1994 is overwogen dat de in de registratie van gereden kilometers opgenomen gegevens niet alleen informatie verschaffen over het voertuig, maar ook over de kentekenhouders. Daarbij gaat het om het "relating to" aspect van het begrip persoonsgegeven. Er is naar het oordeel van de Registratiekamer geen aanleiding om dit standpunt te verlaten.

Invoer van de kilometerstanden vindt plaats wanneer een deelnemer in een bepaalde directe relatie staat tot de kentekenhouders. Dat kan zijn onderhoud, periodieke APK-keuring, taxatie bij schade, in- dan wel verkoop van de auto etc. In al die gevallen zal de kentekenhouders aan de hand van de staat van zijn voertuig worden bejegend. Daarin ligt ook de waarde van de Nationale Auto Pas voor de automobielbranche.

Deze omstandigheid wordt nog eens benadrukt door de Algemene voorwaarden voor deelname aan de Nationale Auto Pas. In artikel 5.7. wordt dit aldus tot uitdrukking gebracht: "Het is de deelnemer niet toegestaan de gegevens die hij uit de Nationale Auto Pas verkrijgt, anders te gebruiken dan ten behoeve van voorlichting aan de individuele (potentiële) eigenaar of gebruiker van de betrokken personenauto." De gegevens in de registratie hebben voor de branche alleen betekenis wanneer zij in het verkeer met de (potentiële) cliënt een rol spelen.

Voorts merkt de Registratiekamer op dat - afgezien van het feitelijke gebruik dat wordt gemaakt van deze gegevens binnen en rond de Stichting NAP - deze gegevens ook op andere terreinen zouden kunnen worden aangewend voor de bejegening van betrokken personen in het maatschappelijk verkeer. Voor de overheid zou de registratie van gereden kilometers bijvoorbeeld een nuttige rol kunnen vervullen in het kader van de wegenbelasting (hoe meer kilometers er gereden wordt, des te hoger de aanslag). Ook voor de verzekeringswereld bevat de registratie NAP relevante gegevens; immers de verzekeringspremie kan worden gerelateerd aan de hoeveelheid kilometers die door of vanwege de kentekenhouder worden gereden. Het feit dat deze gegevens thans voor deze doeleinden niet worden gebruikt, laat onverlet dat zij daarvoor wel gebruikt zouden kunnen worden, daargelaten of de bevoegdheid daartoe ook steeds aanwezig zou zijn. In al deze gevallen zouden de gegevens over het aantal gereden kilometers bepalend kunnen zijn voor de wijze waarop de betrokkenen in het maatschappelijk verkeer worden beoordeeld of behandeld.

Het is op zichzelf juist dat moeilijk kan worden vastgesteld wie in feite met het voertuig heeft gereden. Dat neemt niet weg dat het hier steeds gaat om gedragingen van een bepaalde persoon die aan de kentekenhouder van het voertuig worden toegerekend. Voor het doel van de registratie is het van geen enkele betekenis wie in feite heeft gereden. De conclusies waartoe de registratie in de praktijk leidt, raken daarentegen bij uitstek de belangen van de kentekenhouder en in voorkomende gevallen in het bijzonder die van de laatste.

Wat het tweede aspect van de term "herleidbaar" betreft - de vraag of de identiteit van de betrokkenen redelijkerwijs kan worden vastgesteld ("identifiable") - moet in gevallen als deze niet alleen worden gezien of de houder tot een dergelijke vaststelling redelijkerwijs in staat is, maar vooral of de gebruikers over de mogelijkheid daartoe beschikken. Registraties als de onderhavige functioneren vooral aan de basis, zodat een strikt bestuurlijke optiek te weinig rekening zou houden met de werkelijkheid.

Direct identificerende gegevens, zoals de personalia van de kentekenhouder, zijn niet in de registratie opgenomen. De gebruikers van de registratie zijn in de praktijk echter in de regel bekend met de identiteit van de kentekenhouder. De kilometerstanden worden doorgaans ingevoerd door een medewerker van het garagebedrijf of keuringsstation wanneer de auto wordt aangeboden door of namens de kentekenhouder voor periodiek onderhoud, keuring, schadetaxatie of verkoop. Hiervoor zal een rekening worden uitgeschreven of een ander document op naam worden gesteld. In het merendeel van de gevallen zal bij de invoering van de kilometerstanden door de deelnemers aan de NAP de identiteit van de kentekenhouder dan ook bekend zijn of zonder veel moeite kunnen worden vastgesteld. Dat de deelnemers of de Stichting NAP de personalia van de kentekenhouder niet uit de NAP-registratie, de kentekenregistratie van de Stichting RDC of een andere registratie kunnen opvragen is in het licht van het voorgaande dan ook niet beslissend. De in de praktijk bestaande nauwe verwevenheid tussen Stichting NAP, Stichting RDC en RDC Datacentrum B.V. - waarbij laatstgenoemde als bewerker voor de beide stichtingen werkzaam is - kan in dit verband nog buiten beschouwing blijven.

Op grond van al het voorgaande komt de Registratiekamer ook na heroverweging tot de conclusie, dat de gegevens in de registratie van gereden kilometers persoonsgegevens zijn in de zin van de Wpr, in elk geval betreffende de (laatste) kentekenhouders van het desbetreffende voertuig, voor zover deze een natuurlijke persoon is. Nu het hier gaat om een samenhangende verzameling van op verschillende personen betrekking hebbende persoonsgegevens die langs geautomatiseerde weg wordt gevoerd, dient deze registratie te worden aangemerkt als een persoonsregistratie in de zin van de Wpr. Omdat geen beroep kan worden gedaan op een uitzondering, is de wet op die registratie van toepassing.

5. Enkele consequenties

Het voorgaande brengt met zich mee, dat de registratie van gereden kilometers onder meer zal moeten voldoen aan de bepalingen van de Wpr inzake aanleg, inhoud en gebruik van een persoonsregistratie, de rechten van de geregistreerde en het doen van een aanmelding bij de Registratiekamer.

Op grond van artikel 4 Wpr mag een persoonsregistratie slechts worden aangelegd voor een bepaald doel waartoe het belang van de houder redelijkerwijs aanleiding geeft. De term "redelijkerwijs" duidt op een afweging van belangen. Bij het aanleggen van een persoonsregistratie moet rekening worden gehouden met de privacybelangen van de geregistreerden.

Naar het oordeel van de Registratiekamer kan de Stichting NAP als exponent van de automobielbranche worden geacht een redelijk belang te hebben bij de aanleg van de registratie van gereden kilometers in het kader van de in paragraaf 3.1 van dit rapport bedoelde doelstelling. Bij het ingestelde onderzoek is niet gebleken dat de belangen van de geregistreerde kentekenhouders onvoldoende in acht zijn genomen. De Registratiekamer heeft daarbij uitdrukkelijk in aanmerking genomen, dat inmiddels ook is voorzien in voldoende openheid over het bestaan en de werking van de onderhavige registratie.

Op grond van artikel 5 Wpr mag een persoonsregistratie slechts persoonsgegevens bevatten die rechtmatig zijn verkregen en in overeenstemming zijn met het doel waarvoor de registratie is aangelegd. Daarnaast dient de houder de nodige maatregelen te treffen ter bevordering van de juistheid en volledigheid van de opgenomen persoonsgegevens. Uit het ingestelde onderzoek is niet gebleken dat de registratie op deze punten tekortschiet.

Op grond van artikel 6 Wpr mogen de opgenomen persoonsgegevens slechts worden gebruikt voor doeleinden die met het doel van de persoonsregistratie verenigbaar zijn. Ook op dit punt zijn uit het onderzoek geen tekortkomingen naar voren gekomen. De verstrekking van gegevens aan de deelnemers kan worden aangemerkt als een verstrekking aan derden die uit het doel van de registratie voortvloeit (artikel 11, eerste lid, Wpr).

Op grond van de artikelen 29 e.v. Wpr hebben geregistreerden onder meer recht op kennisneming en verbetering van de hen betreffende gegevens in de registratie. Aan desbetreffende verzoeken van de betrokken kentekenhouders zal de Stichting NAP dan ook moeten voldoen. In de praktijk kan dit in principe ook geschieden door tussenkomst van een deelnemer op een wijze die aansluit bij de bestaande werkwijzen.

Op grond van artikel 24 Wpr dient de registratie van gereden kilometers met behulp van het daartoe bestemde formulier bij de Registratiekamer te worden aangemeld. Aan deze verplichting is tot dusver nog niet voldaan.

6. Conclusie

De registratie van gereden kilometers is een persoonsregistratie in de zin van de Wpr, waarop deze wet ook van toepassing is.

Met betrekking tot de registratie dient nog te worden voldaan aan de verplichting tot aanmelding als bedoeld in artikel 24 Wpr. De Registratiekamer geeft de Stichting NAP in overweging om thans zo spoedig mogelijk aan deze verplichting te voldoen