

Становище на Европейския надзорен орган по защита на данните относно предложението за регламент на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Регламент (ЕИО) № 3821/85 на Съвета относно контролните уреди за регистриране на данните за движението при автомобилен транспорт, и за изменение на Регламент (ЕО) № 561/2006 на Европейския парламент и на Съвета

(2012/С 37/02)

ЕВРОПЕЙСКИЯТ НАДЗОРЕН ОРГАН ПО ЗАЩИТА НА ДАННИТЕ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз, и по-специално член 16 от него,

като взе предвид Хартата на основните права на Европейския съюз, и по-специално членове 7 и 8 от нея,

като взе предвид Директива 95/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 24 октомври 1995 г. за защита на физическите лица при обработването на лични данни и за свободното движение на тези данни ⁽¹⁾,

като взе предвид Регламент (ЕО) № 45/2001 на Европейския парламент и на Съвета от 18 декември 2000 г. относно защитата на лицата по отношение на обработката на лични данни от институции и органи на Общността и за свободното движение на такива данни ⁽²⁾, и по-специално член 28, параграф 2 от него,

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО СТАНОВИЩЕ:

I. ВЪВЕДЕНИЕ

I.1. Консултация с ЕНОЗД

1. На 19 юли 2011 г. Комисията прие предложение за Регламент на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Регламент (ЕИО) № 3821/85 на Съвета относно контролните уреди за регистриране на данните за движението при автомобилен транспорт, и за изменение на Регламент (ЕО) № 561/2006 на Европейския парламент и на Съвета („предложението“) ⁽³⁾. Предложението е придружено от съобщение, озаглавено „Дигитален тахограф: Пътна карта за бъдещи дейности“ („съобщението“) ⁽⁴⁾. Предложението и съобщението бяха изпратени на ЕНОЗД за консултация в рамките на същия ден.
2. През април 2011 г. беше проведена неофициална консултация с ЕНОЗД относно по-ранна версия на предложението, по отношение на която ЕНОЗД представи неофициални коментари на 13 май 2011 г. ЕНОЗД приветства неофициалната консултация, която спомогна за подобряване на текста с оглед на защитата на данните на един ранен етап от процеса на изготвяне. Някои от тези коментари бяха взети под внимание в предложението. ЕНОЗД би приветствал позоваването на настоящото становище в преамбюла на предложението.

I.2. Общ контекст

3. Предложението засяга монтирането и използването на контролни уреди за регистриране на данните за движението в превозни средства, използвани за автомобилен превоз на пътници или товари с цел контрол на спазването на социалното законодателство относно времето на управление и периодите на почивка от професионалните водачи на пътни превозни средства ⁽⁵⁾.
4. За тази цел от 1985 г. насам е установена тахографска система, основана на контролните уреди за регистриране на данните за движението заедно с карти за тахограф ⁽⁶⁾. Контролните уреди за регистриране на данните за движението регистрират, съхраняват, показват, принтират и предоставят данни, свързани с дейностите на водача. Картата за тахограф е карта с чип, предназначена за употреба с контролни уреди за регистриране на данните за движението; картите за тахограф позволяват идентифицирането на титуляра на картата от контролните уреди за регистриране на данните за движението, както и прехвърлянето и съхраняването на данни.

⁽¹⁾ ОВ L 281, 23.11.1995 г., стр. 31.

⁽²⁾ ОВ L 8, 12.1.2001 г., стр. 1.

⁽³⁾ COM(2011) 451 окончателен.

⁽⁴⁾ COM(2011) 454 окончателен.

⁽⁵⁾ Виж по-специално Регламент (ЕО) № 561/2006 относно времето на управление и периодите на почивка, Директива 2002/15/ЕО за организацията на работното време на лицата, извършващи транспортни дейности в автомобилния транспорт, и Директива 92/6/ЕИО относно монтирането и използването в рамките на Общността на устройства за ограничаване на скоростта за някои категории моторни превозни средства.

⁽⁶⁾ Картата за тахограф може да бъде един от следните видове: i) карта на водач; ii) контролна карта; iii) карта за монтаж и настройка; и iv) карта на превозвач. Виж определенията в член 2 от предложението.

5. Проектът за предложение изменя действащия в момента Регламент (ЕИО) № 3821/85 относно използването на контролните уреди за регистриране на данните за движението при автомобилен транспорт („регламентът“) и го актуализира в съответствие с текущите технологични развития с оглед на подобряването на употребата на дигитален тахограф в сравнение с аналоговите версии и разширяване на функциите му, така че да се създаде нов тип дигитален тахограф. Новият дигитален тахограф ще бъде подобрен със следните технологични характеристики: i) при него ще се използват контролни уреди за геолокация, за да се събират автоматично някои данни за местоположението на водачите; ii) ще се използват съоръжения за комуникация от разстояние, за да се извършват проверки от разстояние; и iii) ще разполага със стандартизиран интерфейс с други интелигентни транспортни системи (ИТС), което ще му позволи да стане съществен компонент от платформата за интелигентните транспортни системи на превозните средства (⁷).
6. Много от въпросите, повдигнати в предложението, ще изискват допълнителни действия, които са описани в съобщението. В съобщението се определят няколко мерки, които Комисията трябва да приеме, по-специално актуализиране посредством делегирани актове на техническите спецификации на дигиталния тахограф, предвидени в приложение ІВ от регламента, и подобряването на механизмите за сигурност, както и изменението на Директива 2006/126/ЕО относно свидетелства за управление на превозни средства, с цел да се обединят картите на професионалните водачи, използвани в тахографите, с техните свидетелства за управление.

І.3. Въпроси относно защитата на данните, породени от предложението

7. Използването на контролните уреди за регистриране на данните за движението при автомобилен транспорт включва обработката на лични данни, свързани с професионалните водачи. Голяма част от тази обработка зависи от използването на оборудване за геолокация и съоръжения за комуникация от разстояние, които са технологии със значително въздействие върху неприкосновеността на личния живот на индивидите и защитата на личните данни.
8. По този начин предложението засяга неприкосновеността на личния живот на професионалните водачи по много осезаем начин, по-специално тъй като с него се позволява постоянно наблюдение на местонахождението на водачите и се въвежда възможността за контрол от разстояние от страна на контролните органи, които ще имат постоянен пряк достъп до данните, съхранявани в тахографите. Освен това предвиденото обединяване на картата на водача със свидетелството за управление на МПС също може да окаже влияние върху настоящата защита, предоставена за данните на водачите.
9. Следователно е от особена важност, че обработката на данни чрез тахографи в рамките на Европейския съюз се извършва в съответствие с рамката на ЕС за защита на данните, както е определено в членове 7 и 8 от Хартата на основните права на Европейския съюз, член 16 от Договора за функционирането на Европейския съюз, както и Директива 95/46/ЕО (⁸) и Директива 2002/58/ЕО (⁹).
10. Важно е да се отбележи, че към момента на приемане на регламента през 1985 г. не е имало всеобхватна рамка за защита на данните в ЕС. Следователно настоящият преглед на регламента е възможност за неговото актуализиране в съответствие с настоящия режим за защита на данните.
11. ЕНОЗД приветства по-конкретно въвеждането в предложението на съображение и специална разпоредба относно защитата на данните (¹⁰). ЕНОЗД посочва обаче, че тези разпоредби сами по себе си не решават всички въпроси относно защитата на данните, възникнали в резултат на различните мерки, включени в предложението. Следователно в предложението и в допълнителните мерки, описани в съобщението, следва да бъдат включени допълнителни гаранции.
12. В настоящото становище ЕНОЗД посочва няколко аспекта от предложението, които изискват по-нататъшно разглеждане с оглед на защитата на данните. Вниманието на ЕНОЗД ще бъде съсредоточено по-специално върху следните въпроси, които ще бъдат разглеждани последователно в раздел ІІ по-долу:

(⁷) Съгласно Директива 2010/40/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 7 юли 2010 г. относно рамката за внедряване на интелигентните транспортни системи в областта на автомобилния транспорт и за интерфейси с останалите видове транспорт (ОВ L 207, 6.8.2010 г., стр. 1).

(⁸) Директива 95/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 24 октомври 1995 г. за защита на физическите лица при обработването на лични данни и за свободното движение на тези данни (ОВ L 281, 23.11.1995 г., стр. 31).

(⁹) Директива 2002/58/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 12 юли 2002 г. относно обработката на лични данни и защита на правото на неприкосновеност на личния живот в сектора на електронните комуникации (Директива за правото на неприкосновеност на личния живот и електронни комуникации) (ОВ L 201, 31.7.2002 г., стр. 37).

(¹⁰) Виж съображение 15 и член 34 от предложението.

- i) общата защита на данните и изисквания за сигурност, определени в специалните разпоредби на предложението;
- ii) пропорционалността на обработката на данните, която се извършва чрез тахографи;
- iii) редът и условията за достъп до данните и по-нататъшно използване на данните записани в тахографи, и
- iv) специфични въпроси, възникнали в резултат на предложената употреба на картата на водача.

II. АНАЛИЗ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

II.1. Обща защита на данните и изисквания за сигурност

Мерки за обща защита на данните, които трябва да се изпълняват от администраторите на данни, държавите-членки и проектантите на тахографи

13. ЕНОЗД приветства включването в член 34 от предложението на специална разпоредба относно защитата на данните. В член 34 ясно се подчертава отговорността на собствениците на превозни средства и/или транспортни предприятия в качеството има на администратори на данни да спазват приложимите разпоредби относно защитата на данните. Наред с други неща, по този начин от тях ще изисква да информират професионалните водачи за обработката на техни данни в тахографите, да предоставят на водачите достъп до техните данни и да коригират неверните или непълни данни. ЕНОЗД подчертава, че информацията относно обработката трябва да бъде пълна за всички предприети дейности по обработката, и следователно той приветства факта, че с член 5, параграф 6 от предложението се изисква администраторите на данни да информират водачите конкретно за възможността за контрол от разстояние от страна на контролните органи. Освен това ЕНОЗД подчертава, че администраторите на данни трябва да уведомят надзорните органи за обработката, както е предвидено в членове 18—20 от Директива 95/46/ЕО.
14. С тази разпоредба също така се поставя особен акцент върху задължението на държавите-членки и независимите надзорни органи да гарантират, че обработката на лични данни в тахографите, използвани в сектора на автомобилния транспорт, се извършва в съответствие с приложимото законодателство относно защитата на данните. По този начин ще се изисква държавите-членки да приемат специфични мерки по отношение на използването на специфични технологии, като например Глобална навигационна спътникова система (ГНСС), връзки от разстояние и интерфейси за ИТС или по отношение на електронния обмен на информация относно картите на водачите и съхранението на записи от транспортни предприятия. Когато е възможно, следва да бъдат проведени консултации с органите за защита на данните в държавите-членки преди приемането на такива мерки, за да бъдат разработени рамки, които са съвместими с приложимите изисквания относно защитата на данните.
15. ЕНОЗД приветства факта, че концепцията за неприкосновеността на личния живот още при проектирането е заложена в предложението, при условие че контролните уреди за регистриране на данните за движението трябва да бъдат „конструирани по начин, гарантиращ неприкосновеността на личния живот“. ЕНОЗД подчертава, че още в ранния етап на конструирането на дигиталния тахограф то трябва да бъде съобразено с неприкосновеността на личния живот и защитата на данните. Тези мерки, съобразени с неприкосновеността на личния живот, следва да бъдат надлежно отразени в актуализацията на спецификациите, съдържащи се в приложение ІВ.
16. Както обаче е подчертано в параграф 11 по-горе, член 34 и съображение 15 от предложението сами по себе си не водят до отстраняване на всички опасения по отношение на защитата на данните, свързани с използването на тахографи. Съответно в настоящото становище ЕНОЗД посочва допълнителните мерки необходими за гарантиране на задоволително ниво на защита на данните в тахографите.

В предложението не се описват в достатъчна степен изискванията за сигурност, които трябва да се спазват при използване на тахографи
17. ЕНОЗД счита, че изискванията за сигурност за дигиталния тахограф, които се съдържат в някои части от предложението и в член 15 не са достатъчно разработени в предложението. Освен това ЕНОЗД подчертава, че с предложението се въвежда използването на много технологии, така че да се създаде „нов дигитален тахограф“, за който настоящото приложение ІВ е остаряло и не съдържа нито съответните спецификации, нито подходящите мерки за сигурност.
18. ЕНОЗД подчертава, че промишлеността може да пострада от неясната правна рамка, произтичаща от приемането на актуализиран регламент, въвеждащ редица технологични промени, чийто технически спецификации няма да бъдат описани подробно в съществуващите остарели приложения. Поради това

съществува риск до актуализирането на тези спецификации промишлеността да разработи мерки и рамки, които не са съобразени с неприкосновеността на личния живот, и този риск ще съществува, докато е в ход процесът на преразглеждане на тези приложения, т.е. до края на 2014 г.

19. ЕНОЗД настоятелно препоръчва въвеждането на всяко технологично обновление (ГНСС, връзка от разстояние, ИТС) в тахографите да е надлежно подкрепено от извършването на оценки на въздействието върху неприкосновеността на личния живот, за да се оценят рисковете за неприкосновеността на личния живот, породени от използването на тези технологии.
20. Освен това ЕНОЗД препоръчва в предложението да се въведе специален член относно нивото на сигурност, което трябва да бъде постигнато на всички етапи от разработването и използването на тахографи (не само през фазите на конструиране и монтиране, но и, което е много важно, по време на тяхното използване). В този член следва да се подчертае следното:
 - трябва да бъдат приети подходящи мерки за сигурност, за да бъде запазена поверителността на данните, за да се гарантира целостта на данните и да се предотвратят измамите и незаконните манипулации,
 - през целия процес на обработка, който включва не само контролните уреди за регистриране на данните за движението и картите, но и системите за връзка от разстояние и използването на оборудване за ГНСС, трябва да се спазват изискванията за сигурност на член 17 от Директива 95/46/ЕО,
 - за целите на отчетността следва да се разясни начинът, по който независимите оценители ще извършат работата си,
 - преди въвеждането на каквото и да е технологично обновление трябва да се извърши оценка на рисковете за неприкосновеността на личния живот.
21. С цел да се популяризират добрите практики за защита на данните ще бъде от полза, ако ЕНОЗД и Работната група по член 29 на органите за защита на данните бъдат включени в списъка с участниците във Форума по тахографите, предвиден в член 41 от предложението.

II.2. Пропорционалност на обработката на данни

В предложението липсва яснота и сигурност относно реда и условията на обработката, които са оставени за една по-късна актуализация на приложение IB от регламента

22. В предложението липсва прецизност и сигурност по отношение на голяма част от условията и реда на обработката, които все пак следва да бъдат разяснени, за да се гарантира, че тези мерки съответстват на принципа на пропорционалност определен в член 6, параграф 1, буква в) от Директива 95/46/ЕО. Това се отнася по-специално за вида на данните, които са обработени и записани в тахографите и чрез използване на оборудване за геолокация, периода от време, за който тези данни могат да се съхраняват, и кои получатели до какви данни имат разрешен достъп, по-специално по отношение на използването на връзки от разстояние.
23. Понастоящем много от подробностите за обработката на данните са определени в приложение IB от регламента, което вече не е актуално и което по-късно ще подлежи на преразглеждане посредством делегирани актове на Комисията. Следователно няма правна сигурност относно това дали предвидената обработка ще отговаря на условията за пропорционалност, тъй като вземането на решение за много от мерките е оставено за един по-късен етап в комитети по изготвяне на законодателството. Освен това съществува риск в рамките на необходимия период за актуализиране на приложенията промишлеността да разработи свои собствени схеми, което може да доведе до евентуални несъответствия.
24. ЕНОЗД не подкрепя такъв подход и препоръчва общият ред и условията на обработката да бъдат разяснени в самото предложение, а в приложенията да бъдат разгледани само по-прецизните подробности. ЕНОЗД изразява съжаление, че категориите данни, които трябва да бъдат събрани и записани в дигиталните тахографи, вече не са описани в предложението, въпреки че това е ясно определено в член 5 от по-ранната версия на предложението, съобщена на ЕНОЗД (напр. движение и скорост на превозното средство, измерване на времето, местоположение на местата, където е започнал и завършил работният ден на водача, самоличност на водача, дейност на водача, събития и аномалии). Понастоящем в член 34, параграф 3 от предложението се предвижда единствено, че „се обработват само данни, които са абсолютно необходими за целите на обработката“, без да се определя видът на данните, които ще бъдат обработвани.

25. ЕНОЗД настоятелно препоръчва общият ред и условията на обработката да бъдат описани в текста на регламента, който, за разлика от приемането на приложенията, ще бъде приет чрез обикновена законодателна процедура. Този подход ще помогне да се даде повече правна сигурност на професионалните водачи, което на свой ред ще засили валидната употреба на данните в съда.
26. ЕНОЗД подчертава, че при изменението на приложение IB трябва да се обърне подходящо внимание и на принципа на пропорционалност в съответствие с технологичното развитие. Той настоятелно препоръчва ЕНОЗД да бъде надлежно консултиран при актуализирането на приложение IB от регламента. ЕНОЗД вярва, че тази актуализация ще се състои възможно най-скоро, за да се гарантира, че хармонизираните технически спецификации са заложили в тахографите от промишлеността.

Използване на оборудване за геолокация и регистриране на данни за местоположението

27. ЕНОЗД отбелязва, че съгласно съображение 5 от предложението регистрирането на данни за геолокацията с цел подпомагане на служителите на контролните органи по време на проверка е оправдано. С оглед на принципа на ограничаване в рамките на целта, определен в член 6, параграф 1, буква б) от Директива 95/46/ЕО, ЕНОЗД подчертава, че данните за местоположението, регистрирани в тахографите, не следва да бъдат използвани за каквито и да е други несъвместими цели.
28. Въпреки че съгласно член 4 от предложението (установяването на местата, където е започнал и завършил работният ден) ще бъдат регистрирани само два специфични елемента от данните за местоположението, ЕНОЗД е наясно, че използването на оборудване за геолокация ще позволи постоянно позициониране на превозното средство, а по този начин и на водача. Това може да бъде извършено по няколко причини, например за наблюдение на скоростта и посоката, за да се провери дали превозното средство се движи или не, и т.н. С оглед на член 4 от предложението и принципа на ограничаване в рамките на целта ЕНОЗД подчертава, че използване за подобни цели не трябва да се допуска. ЕНОЗД подчертава, че монтирането и използването на устройства, чиято пряка и основна цел е да позволяват на работодателите да наблюдават от разстояние и в реално време действията или местонахождението на техните служители, не следва да се разрешава.

II.3. Достъп до данните, регистрирани в дигиталните тахографи, и последваща употреба

29. Достъп до данните, съхранени в контролните уреди за регистриране на данните за движението, може да бъде предоставен по всяко време на: i) контролните органи за контролни проверки; и ii) съответното предприятие, така че то да може да спазва правните си задължения, по-специално съгласно постановеното в членове 28 и 29 от предложението. ЕНОЗД приветства факта, че правото на ограничен достъп до данните е определено в съответствие с вида и/или самоличността на потребителя.

Контрол от разстояние от контролните органи

30. В съответствие със съображение 6 връзките от разстояние за контролни цели са обосновани с оглед улесняване на извършването на целенасочени пътни проверки и намаляване на административната тежест, създадена вследствие на случайни проверки на транспортни предприятия. ЕНОЗД осъзнава удобството от въвеждането на такава мярка, но напомним, че с оглед на рисковете за неприкосновеността на личния живот в резултат на толкова продължителен достъп от разстояние до информацията, съхранена в контролните уреди за регистриране на данните за движението, трябва да се прилагат адекватни защитни мерки.
31. Във връзка с това ЕНОЗД с удовлетворение отбелязва, че с член 5 от предложението се предоставят редица важни защитни мерки, по-специално, че: i) такъв достъп от разстояние е ограничен само до компетентните контролни органи; ii) обхватът на данните, обменени с контролните органи, се ограничава до тези, които са абсолютно необходими за извършване на целенасочени пътни проверки; iii) има ясно определен кратък период на съхранение от два часа за данните, събрани при проверките от разстояние; iv) информацията относно възможността за контрол от разстояние се предоставя на водачите от собственика или притежателя на превозното средство; и v) трябва да бъдат приложени подходящи мерки за сигурност, за да се гарантира целостта и автентичността на данните.
32. ЕНОЗД обаче счита, че не е достатъчно ясно кои данни могат да бъдат обменени чрез връзки от разстояние. За да се гарантира, че на контролните органи не се съобщава прекалено голямо количество данни, ЕНОЗД препоръчва член 5, параграф 3 да бъде формулиран по различен начин. Вместо списък на данни, които не могат да бъдат съобщавани, той предлага в член 5, параграф 3 да бъде предвиден изчерпателен списък на данни, които могат да бъдат съобщавани.
33. По отношение на санкциите ЕНОЗД също така подчертава, че контролът от разстояние не би следвало да води до автоматични глоби или санкции за водача или предприятието. Тъй като действителният контрол от разстояние се извършва без знанието на заинтересованото лице, трябва да бъдат взети подходящи мерки преди постигането на каквото и да е решение. Следователно контролът от разстояние следва да бъде разглеждан като предварителна мярка, която може да доведе до по-задълбочен контрол в присъствието на водача, в случай че служителите на контролните органи засекат каквито и да е нередности в предварителната фаза.

Трансграничен обмен на данни

34. Съобщението на Комисията показва, че редица трети държави прилагат принципите на регламентите относно автомобилния транспорт и регламента относно тахографа. В настоящата версия на предложението не се посочва какъвто и да е международен обмен на данни от тахографи. Следователно в предложението трябва да бъде разяснено дали е обмислян някакъв трансграничен обмен на данни с властите на трета държава, като в този случай ще се изискват адекватни защитни мерки за данните, за да се гарантира, че е осигурено адекватно ниво на защита при прехвърляне на данните към тези трети държави в съответствие с членове 25 и 26 от Директива 95/46/ЕО.

Последваща употреба на данните в контекста на интелигентните транспортни системи (ИТС)

35. Превръщането на тахографа в съществен компонент на интелигентните транспортни системи поражда редица въпроси относно неприкосновеността на личния живот и защитата на данните, които бяха подчертани от ЕНОЗД в неговото становище относно директивата за ИТС ⁽¹¹⁾.
36. Последващата обработка на регистрирани или генерирани от тахографа данни, предназначени да се използват в приложения на интелигентни транспортни системи, следва да се извършва само ако тази обработка не е несъвместима с първоначалната цел на събирането. Това трябва да се оценява за всеки конкретен случай.
37. Администраторите на данни трябва да гарантират, че последващата обработка на данни от тахографа, предназначени да се използват в приложение на ИТС, се извършва съгласно едно от правните основания, изброени в член 7 от Директива 95/46/ЕО. ЕНОЗД подчертава, че при всички тези налични правни основания може да бъде трудно да се разчита на съгласието на водачите, като се има предвид сферата на заетостта, в рамките на която се извършват операциите по обработката. Възможно е водачите да бъдат принуждавани от работодателите си да използват определени приложения на ИТС, за което те съответно не са получили тяхното наистина доброволно съгласие ⁽¹²⁾.
38. В резултат на това ЕНОЗД предлага член 6, параграф 2 от предложението да бъде изменен, така че да предвижда, че „на превозните средства (...) се монтират контролни уреди за регистриране на данните за движението, оборудвани с хармонизиран интерфейс, позволяващ регистрираните или генерирани данни да се използват за приложения на интелигентни транспортни системи. По-нататъшното използване на регистрираните в тахографите данни се разрешава единствено ако водачът доброволно е дал съгласието си за такава последваща обработка и ако са спазени всички други изисквания на член 6 от Директива 95/46/ЕО“.
39. В допълнение ЕНОЗД подчертава, че не всички регистрирани или генерирани от тахографа данни следва да бъдат автоматично достъпни за използване при други приложения на интелигентни транспортни системи (ИТС), а само тези, които са абсолютно необходими за обработката в това приложение на ИТС. Това следва да бъде подчертано в член 6, параграф 3 от предложението. ЕНОЗД препоръчва за всяко едно приложение да се извършва специфична оценка на въздействието върху неприкосновеността на личния живот, за да се определи кои данни са абсолютно необходими за обработката и срокът, за който тези данни следва да се съхраняват.

II.4. Карта на водача*Обединяване на картата на водача със свидетелството за управление на МПС*

40. В член 27 се предвижда обединяване на функциите на картата на водача със свидетелството за управление на МПС. Като се има предвид възможното количество информация, регистрирано във връзка дейностите на водача, картата на водача е нещо повече от карта за самоличност, която удостоверява, че лицето е професионален водач. Следователно с оглед на защитата на данните при нея има по-голямо вмешателство, тъй като нейното предназначение е наблюдение на спазването от страна на лицето на социалните разпоредби в областта на автомобилния транспорт.
41. Обединяването на тази карта със свидетелството за управление на МПС поражда опасения относно защитата на данните, по-специално с оглед на принципа на ограничаване в рамките на целта и на

⁽¹¹⁾ Становище на Европейския надзорен орган по защита на данните от 22 юли 2009 г. относно съобщението на Комисията „План за действие за внедряване на интелигентните транспортни системи в Европа“ и придружаващото го предложение за директива на Европейския парламент и на Съвета за установяване на рамката за внедряване на интелигентните транспортни системи в областта на автомобилния транспорт и взаимодействие с останалите видове транспорт (ОВ С 47, 25.2.2010 г., стр. 6).
http://www.edps.europa.eu/EDPSWEB/webdav/site/mySite/shared/Documents/Consultation/Opinions/2009/09-07-22_Intelligent_Transport_Systems_EN.pdf

⁽¹²⁾ Виж Становище 15/2011 на Работната група по член 29 относно понятието „съгласие“: http://ec.europa.eu/justice/data-protection/article-29/documentation/opinion-recommendation/files/2011/wp187_bg.pdf

принципа на пропорционалност. Освен това необходимостта и ползата от обединяването на картата на водача в свидетелството за управление на МПС не е доказана достатъчно добре. По-специално няма доказателство за това как такова обединяване би било най-доброто средство за подпомагане на борбата с измамите и злоупотребите с карти на водачите. ЕНОЗД препоръчва такова обединяване да се предвижда единствено след извършването на оценка на въздействието върху неприкосновеността на личния живот и сигурността. Това следва да бъде ясно посочено в член 27 от предложението.

42. Освен това такова обединяване ще изисква изменение на Директива 2006/126/ЕО относно свидетелства за управление на превозни средства, за което Комисията трябва да представи предложение. Като има предвид аспектите за защита на данните, свързани с подобни изменения, ЕНОЗД подчертава, че желае да бъде надлежно консултиран относно това предложение.

Обмен на информацията относно картите на водачи чрез TACHONET

43. Преди картите на водачите да бъдат издадени, информация за тях ще бъде обменена по електронен път чрез националните електронни регистри, за да се провери дали заявителят вече не е титуляр на друга такава карта. Обменът на информацията ще се извършва чрез съществуващата система TACHONET. Член 26 предоставя правното основание за подобен електронен обмен на информация. ЕНОЗД приветства факта, че в член 26 от предложението ясно са посочени специфичните лични данни, записани в тези регистри, също както и периодът им на съхранение и упълномощените получатели на тези данни. ЕНОЗД подчертава, че всички общи условия и редът на обработката в TACHONET следва да бъдат описани в този член и че само чисто техническите спецификации се приемат с актове за изпълнение.
44. ЕНОЗД отбелязва, че няма достатъчно яснота относно ролята на Комисията при взаимното свързване на електронните регистри. Той подчертава, че тази роля трябва да бъде разяснена допълнително в предложените актове за изпълнение. Освен това ЕНОЗД подчертава, че винаги когато тази роля бъде свързвана с обработката на лични данни от Комисията, обработката трябва да е в съответствие с Регламент (ЕО) № 45/2001.

III. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

45. ЕНОЗД приветства факта, че с него бяха проведени консултации относно предложението, което засяга неприкосновеността на личния живот на професионалните водачи по един много осезаем начин. Той по-специално приветства факта, че в предложението е предвидена специална разпоредба относно защитата на данните. ЕНОЗД отбелязва обаче, че тази разпоредба не може да разреши сама по себе си всички въпроси относно защитата на данните, възникнали в резултат на мерките, посочени в предложението. Следователно се изисква в предложението и в допълнителните мерки, описани в съобщението, да бъдат включени допълнителни гаранции.
46. ЕНОЗД счита, че общия ред и условията на обработката в тахографите следва да бъдат определени в самото предложение, а не в приложенията към регламента. Основните аспекти на обработката следва да бъдат описани в самото предложение, като например видът на данните, регистрирани в тахографите и чрез оборудване за геолокация, получателите и периодите от време за съхранение. В приложенията към регламента трябва да се предоставят единствено чисто технически детайли за общите принципи, които са определени в самия регламент.
47. Освен това ЕНОЗД посочва, че съществуващите приложения са остарели, което би могло да доведе до несъответствия в начина, по който тахографите са разработени от промишлеността. С предложението се въвеждат редица технологични обновления, за които в съществуващите приложения към регламента не са посочени съответните технически спецификации. Съществува риск промишлеността да разработи рамки, които не са съобразени с неприкосновеността на личния живот, през времето, необходимо за актуализирането на приложенията към регламента. ЕНОЗД настоятелно призовава Комисията да актуализира приложенията към регламента възможно най-скоро.
48. ЕНОЗД препоръчва въвеждането на следните изменения в предложението:
- да се въведе специална разпоредба относно нивото на сигурност, което трябва да бъде постигнато в тахографите, и да се предвиди извършването на оценката на въздействието върху неприкосновеността на личния живот да бъде преди въвеждането на каквото и да е технологично обновление,
 - да се разяснят конкретните и законовите цели, за които ще бъде извършвана постоянна геолокация. В предложението трябва да бъде ясно определено, че не се разрешава монтирането и използването на устройства, чиято пряка и основна цел е работодателите да наблюдават от разстояние и в реално време действията или местонахождението на техните служители,
 - в член 5, параграф 3 да се определи изчерпателен списък на данни, които могат да бъдат обменяни с контролни органи, и да се гарантира, че контролът от разстояние не води до автоматични санкции,

- да се разясни дали ще се осъществява някакъв трансграничен обмен на данни с контролни органи в трети държави и ако това е така, да се приемат адекватни защитни мерки за защита на данните, за да се гарантира спазването на членове 25 и 26 от Директива 95/46/ЕО,
 - да се изисква администраторите на данни да гарантират, че последващата обработка на регистрираните в тахографите данни, предназначени да се използват в приложения на ИТС, се извършва в съответствие с Директива 95/46/ЕО и по-специално, че професионалните водачи дават изричното си и доброволно съгласие за това, както и че тази последващата обработка не е несъвместима с първоначалната цел на събирането. Освен това в член 6, параграф 3 трябва да се подчертае, че достъпът до данните, съхранявани в тахографското оборудване, се ограничава само до онези, които са абсолютно необходими за обработката в приложението на ИТС,
 - в член 27 да се предвиди обединяване на картите на водачите със свидетелството за управление на МПС единствено след извършването на оценка на въздействието върху неприкосновеността на личния живот и сигурността,
 - да се разясни допълнително ролята на Комисията при обмена на информация относно картите на водачите чрез национални електронни регистри и реда и условията на обмена.
49. ЕНОЗД призовава държавите-членки да се консултират с надзорните органи за защита на данните преди приемането на национални мерки за тахографите и по-специално на мерките относно използването на оборудване за геолокация, връзки от разстояние, интерфейси за ИТС и TACHONET.
50. За да се гарантира необходимото внимание от страна на Комисията по отношение на изискванията за защита на данните при по-нататъшни действия, ЕНОЗД желае да бъде включен в списъка на участниците във Форума по тахографи и да участват в консултации относно актуализацията на приложение IB и относно предложението да се измени Директива 2001/126/ЕО относно свидетелствата за управление на превозни средства.

Изготвено в Брюксел на 5 октомври 2011 година.

Giovanni BUTTARELLI
Асистент към Европейския надзорен орган
по защита на данните
