

Γνωμοδότηση του Ευρωπαϊού Επόπτη Προστασίας Δεδομένων επί της πρότασης κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 σχετικά με τη συσκευή ελέγχου στον τομέα των οδικών μεταφορών και με την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου

(2012/C 37/02)

Ο ΕΥΡΩΠΑΙΟΣ ΕΠΟΠΤΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και ιδίως το άρθρο 16,

Έχοντας υπόψη τον Χάρτη των Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και ιδίως το άρθρα 7 και 8,

Έχοντας υπόψη την οδηγία 95/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 24ης Οκτωβρίου 1995, για την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και για την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών ⁽¹⁾,

Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 45/2001 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 18ης Δεκεμβρίου 2000, σχετικά με την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα από τα όργανα και τους οργανισμούς της Κοινότητας και σχετικά με την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών ⁽²⁾, και ιδίως το άρθρο 28 παράγραφος 2,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΑΚΟΛΟΥΘΗ ΓΝΩΜΟΔΟΤΗΣΗ

I. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

I.1. Διαβούλευση με τον ΕΕΠΔ

1. Στις 19 Ιουλίου 2011, η Επιτροπή εξέδωσε πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 σχετικά με τη συσκευή ελέγχου στον τομέα των οδικών μεταφορών και με την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (στο εξής: «η πρόταση») ⁽³⁾. Η πρόταση συνοδεύεται από ανακοίνωση με τίτλο «Ψηφιακός ταχογράφος: Οδικός χάρτης για μελλοντικές δραστηριότητες» (στο εξής: «η ανακοίνωση») ⁽⁴⁾. Η πρόταση και η ανακοίνωση διαβιβάστηκαν αυθημερόν στον ΕΕΠΔ για διαβούλευση.
2. Ο ΕΕΠΔ είχε ήδη κληθεί να συμμετάσχει σε άτυπη διαβούλευση που διεξήχθη τον Απρίλιο του 2011 και αφορούσε προγενέστερη έκδοση της πρότασης, υπέβαλε δε τα σχετικά άτυπα σχόλια του στις 13 Μαΐου 2011. Ο ΕΕΠΔ εκφράζει την ικανοποίησή του για την άτυπη αυτή διαβούλευση, η οποία συνέβαλε στη βελτίωση του κειμένου από πλευράς προστασίας δεδομένων σε πρώιμο στάδιο της νομοθετικής διαδικασίας. Ορισμένα από τα εν λόγω σχόλια έχουν ληφθεί υπόψη από την παρούσα πρόταση. Ο ΕΕΠΔ θα δεχόταν με ικανοποίηση τυχόν αναφορά του προοιμίου της πρότασης στην παρούσα γνωμοδότηση.

I.2. Γενικό πλαίσιο

3. Η πρόταση αφορά την τοποθέτηση και χρήση συσκευών ελέγχου σε οχήματα οδικής μεταφοράς επιβατών ή εμπορευμάτων για τον έλεγχο της συμμόρφωσης των επαγγελματιών οδηγών των οδικών μεταφορών προς τους εργασιακούς κανόνες που διέπουν τον χρόνο οδήγησης και τις περιόδους ανάπαυσης ⁽⁵⁾.
4. Από το 1985 έχει τεθεί σε εφαρμογή για τον σκοπό αυτόν ένα σύστημα ταχογράφου, το οποίο περιλαμβάνει συσκευή ελέγχου που λειτουργεί σε συνδυασμό με κάρτες ταχογράφου ⁽⁶⁾. Η συσκευή ελέγχου καταγράφει, αποθηκεύει, απεικονίζει, εκτυπώνει και παρέχει στοιχεία σχετικά με τις δραστηριότητες του οδηγού. Η κάρτα ταχογράφου είναι μια έξυπνη κάρτα που χρησιμοποιείται μαζί με τη συσκευή ελέγχου και επιτρέπει την ταυτοποίηση του κατόχου της από τη συσκευή ελέγχου, καθώς και τη μεταβίβαση και αποθήκευση δεδομένων.

⁽¹⁾ ΕΕ L 281 της 23.11.1995, σ. 31.

⁽²⁾ ΕΕ L 8 της 12.1.2001, σ. 1.

⁽³⁾ COM(2011) 451 τελικό.

⁽⁴⁾ COM(2011) 454 τελικό.

⁽⁵⁾ Βλ. ιδίως κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 561/2006 για τους χρόνους οδήγησης και τις περιόδους ανάπαυσης, οδηγία 2002/15/ΕΚ για την οργάνωση του χρόνου εργασίας των εκτελούντων κινητές δραστηριότητες οδικών μεταφορών και οδηγία 92/6/ΕΟΚ σχετικά με την εγκατάσταση και τη χρήση διατάξεων περιορισμού της ταχύτητας σε ορισμένες κατηγορίες οχημάτων με κινητήρα στην Κοινότητα.

⁽⁶⁾ Η κάρτα ταχογράφου μπορεί να έχει την ακόλουθη μορφή: i) κάρτα οδηγού, ii) κάρτα μνήμης ελέγχου, iii) κάρτα συνεργείου και iv) κάρτα επιχείρησης. Βλ. ορισμούς στο άρθρο 2 της πρότασης.

5. Το σχέδιο πρότασης τροποποιεί τον υφιστάμενο κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 σχετικά με τη χρήση της συσκευής ελέγχου στον τομέα των οδικών μεταφορών (στο εξής: «ο κανονισμός») και τον επικαιροποιεί λαμβάνοντας υπόψη τις σύγχρονες τεχνολογικές εξελίξεις, με σκοπό τη βελτίωση της χρήσης του ψηφιακού ταχογράφου σε σχέση με τους αναλογικούς και τη διεύρυνση των λειτουργιών του προκειμένου να δημιουργηθεί ένας νέος τύπος ψηφιακού ταχογράφου. Ο νέος ψηφιακός ταχογράφος θα διαθέτει τα εξής πρόσθετα τεχνικά χαρακτηριστικά: i) θα χρησιμοποιεί εξοπλισμό εντοπισμού θέσης ώστε να συλλέγει αυτομάτως ορισμένα δεδομένα σχετικά με τη γεωγραφική θέση του οδηγού, ii) θα χρησιμοποιεί μέσα εξ' αποστάσεως επικοινωνίας για τη διενέργεια εξ' αποστάσεως ελέγχων και iii) θα διαθέτει τυποποιημένη διαπαφή με άλλα ευφυή συστήματα μεταφοράς (ΕΣΜ) με αποτέλεσμα να καθίσταται σημαντικό στοιχείο της πλατφόρμας ΕΣΜ του οχήματος (7).
6. Για πολλά από τα ζητήματα που θίγονται από την πρόταση θα απαιτηθούν περαιτέρω συμπληρωματικά μέτρα, τα οποία περιγράφονται στην ανακοίνωση. Η ανακοίνωση προσδιορίζει ορισμένα μέτρα που πρέπει να δρομολογηθούν από την Επιτροπή, μεταξύ των οποίων η επικαιροποίηση, μέσω της έκδοσης πράξεων κατ' εξουσιοδότηση, των τεχνικών προδιαγραφών του ψηφιακού ταχογράφου, όπως ορίζεται στο παράρτημα IB του κανονισμού, η επικαιροποίηση των μηχανισμών ασφαλείας, καθώς και η τροποποίηση της οδηγίας 2006/126/ΕΚ για τις άδειες οδήγησης με σκοπό την συγχώνευση των καρτών επαγγελματιών οδηγών που χρησιμοποιούνται στους ταχογράφους με τις αντίστοιχες άδειες οδήγησης τους.

1.3. Ζητήματα προστασίας δεδομένων που εγείρονται από την πρόταση

7. Η χρήση συσκευών ελέγχου σε οχήματα οδικής μεταφοράς συνεπάγεται την επεξεργασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα που αφορούν τους επαγγελματίες οδηγούς. Μεγάλο μέρος της επεξεργασίας αυτής βασίζεται στη χρήση εξοπλισμού για τον εντοπισμό θέσης και μέσω των εξ' αποστάσεως επικοινωνιών, δηλαδή τεχνολογικών μέσων με σημαντικό αντίκτυπο στην ιδιωτική ζωή και την προστασία των δεδομένων των εν λόγω προσώπων.
8. Κατά συνέπεια, η πρόταση προσκρούει αναφανδόν στην ανάγκη προάσπισης της ιδιωτικής ζωής των επαγγελματιών οδηγών, ιδίως καθόσον επιτρέπει τη διαρκή παρακολούθηση της γεωγραφικής θέσης των οδηγών και τη διενέργεια εξ' αποστάσεως ελέγχων από τις ελεγκτικές αρχές, οι οποίες αποκτούν διαρκή και απευθείας πρόσβαση στα δεδομένα που αποθηκεύονται στους ταχογράφους. Επιπλέον, η προβλεπόμενη συγχώνευση της κάρτας οδηγού με την άδεια οδήγησης θα μπορούσε επίσης να επηρεάσει δυσμενώς το ισχύον καθεστώς προστασίας όσον αφορά τα δεδομένα των οδηγών.
9. Είναι επομένως σημαντικό η επεξεργασία των δεδομένων μέσω ταχογράφων στο εσωτερικό της Ευρωπαϊκής Ένωσης να γίνεται σύμφωνα με το πλαίσιο της ΕΕ για την προστασία των δεδομένων, όπως ορίζεται στα άρθρα 7 και 8 του Χάρτη των Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, στο άρθρο 16 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, καθώς και στην οδηγία 95/46/ΕΚ (8) και στην οδηγία 2002/58/ΕΚ (9).
10. Σημειωτέον ότι κατά τον χρόνο έκδοσης του κανονισμού το 1985 δεν υπήρχε ολοκληρωμένο πλαίσιο προστασίας δεδομένων στην ΕΕ. Επομένως, η παρούσα αναθεώρηση του κανονισμού αποτελεί ευκαιρία για την επικαιροποίησή του με βάση το ισχύον καθεστώς προστασίας δεδομένων.
11. Ο ΕΕΠΔ εκφράζει όλως ιδιαίτερος την ικανοποίησή του για το γεγονός ότι η πρόταση περιλαμβάνει σχετική αιτιολογική σκέψη και ειδική διάταξη σχετικά με την προστασία δεδομένων (10). Τονίζει, ωστόσο, ότι οι εν λόγω διατάξεις δεν μπορούν να διευθετήσουν το σύνολο των ζητημάτων προστασίας δεδομένων που προκύπτουν από τα διάφορα μέτρα που προβλέπει η πρόταση. Ως εκ τούτου, απαιτείται η πρόβλεψη πρόσθετων εγγυήσεων τόσο στο επίπεδο της πρότασης όσο και σε αυτό των συμπληρωματικών μέτρων που περιγράφονται στην ανακοίνωση.
12. Στην παρούσα γνωμοδότηση, ο ΕΕΠΔ επισημαίνει ορισμένες πτυχές της πρότασης που χρήζουν λεπτομερέστερης εξέτασης από πλευράς προστασίας δεδομένων. Ο ΕΕΠΔ θα εστιάσει τις παρατηρήσεις του ιδίως στα ακόλουθα ζητήματα, τα οποία θα τύχουν ακολούθως διεξοδικής εξέτασης στην ενότητα II:

(7) Σύμφωνα με την οδηγία 2010/40/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 7ης Ιουλίου 2010, περί πλαισίου ανάπτυξης των Συστημάτων Ευφυών Μεταφορών στον τομέα των οδικών μεταφορών και των διαπαφών με άλλους τρόπους μεταφοράς, (ΕΕ L 207 της 6.8.2010, σ. 1).

(8) Οδηγία 95/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 24ης Οκτωβρίου 1995, για την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και για την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών, ΕΕ L 281 της 23.11.1995, σ. 31.

(9) Οδηγία 2002/58/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 12ης Ιουλίου 2002, σχετικά με την επεξεργασία των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και την προστασία της ιδιωτικής ζωής στον τομέα των ηλεκτρονικών επικοινωνιών (οδηγία για την προστασία της ιδιωτικής ζωής στις ηλεκτρονικές επικοινωνίες), (ΕΕ L 201 της 31.7.2002, σ. 37).

(10) Βλ. αιτιολογική σκέψη 15 και άρθρο 34 της πρότασης.

- i) γενικές απαιτήσεις προστασίας και ασφάλειας δεδομένων που θεσπίζονται στις σχετικές διατάξεις της πρότασης
- ii) αναλογικότητα της επεξεργασίας δεδομένων που διενεργείται μέσω των ταχογράφων
- iii) όροι πρόσβασης στα δεδομένα και περαιτέρω χρήση των δεδομένων που καταγράφονται από τους ταχογράφους και
- iv) ειδικά ζητήματα που εγείρονται από την προτεινόμενη χρήση της κάρτας οδηγού.

II. ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

II.2. Γενικές απαιτήσεις προστασίας και ασφάλειας δεδομένων

Γενικά μέτρα προστασίας δεδομένων που πρέπει να εφαρμόζονται από τους υπεύθυνους επεξεργασίας των δεδομένων, τα κράτη μέλη και τους σχεδιαστές ταχογράφων

13. Ο ΕΕΠΔ εκφράζει την ικανοποίησή του για την πρόβλεψη ειδικής διάταξης σχετικά με την προστασία δεδομένων στο άρθρο 34 της πρότασης. Το άρθρο 34 διατρανώνει την ευθύνη των ιδιοκτητών των οχημάτων ή/και των μεταφορικών επιχειρήσεων, ως υπευθύνων επεξεργασίας των δεδομένων, να συμμορφώνονται προς την ισχύουσα νομοθεσία περί προστασίας δεδομένων. Αυτό συνεπάγεται, μεταξύ άλλων, την υποχρέωσή τους να ενημερώνουν τους επαγγελματίες οδηγούς σχετικά με την επεξεργασία των δεδομένων τους που καταγράφονται από τους ταχογράφους και να τους δίνουν τη δυνατότητα πρόσβασης στα δεδομένα που τους αφορούν, καθώς και διόρθωσης των λανθασμένων ή ελλιπών δεδομένων. Ο ΕΕΠΔ επισημαίνει ότι τέτοιου είδους πληροφορίες σχετικά με την επεξεργασία των δεδομένων πρέπει να είναι πλήρεις για το σύνολο των εκτελούμενων διαδικασιών επεξεργασίας και εκφράζει, ως εκ τούτου, την ικανοποίησή του για το γεγονός ότι το άρθρο 5 παράγραφος 6 της πρότασης προβλέπει την υποχρέωση των υπευθύνων επεξεργασίας των δεδομένων να ενημερώνουν ειδικά τους οδηγούς για τη δυνατότητα των ελεγκτικών αρχών να διενεργούν εξ αποστάσεως ελέγχους. Ο ΕΕΠΔ τονίζει περαιτέρω ότι οι υπεύθυνοι επεξεργασίας των δεδομένων οφείλουν να κοινοποιούν την επεξεργασία στις αρχές ελέγχου, όπως ορίζεται στα άρθρα 18 έως 20 της οδηγίας 95/46/ΕΚ.
14. Η εν λόγω διάταξη αναδεικνύει επίσης το καθήκον των κρατών μελών και των ανεξάρτητων αρχών ελέγχου να εξασφαλίζουν ότι η επεξεργασία προσωπικών δεδομένων που προέρχονται από ταχογράφους χρησιμοποιούμενους στις οδικές μεταφορές γίνεται σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία περί προστασίας δεδομένων. Αυτό σημαίνει ότι τα κράτη μέλη πρέπει να θεσπίσουν ειδικά μέτρα όσον αφορά τη χρήση ειδικών τεχνολογιών, όπως το παγκόσμιο δορυφορικό σύστημα πλοήγησης (GNSS), οι εξ αποστάσεως επικοινωνίες και οι διαπαφές με ΕΣΜ, ή όσον αφορά την ηλεκτρονική ανταλλαγή πληροφοριών μέσω της κάρτας οδηγού και την τήρηση αρχείων από τις μεταφορικές επιχειρήσεις. Πριν από την θέσπιση τέτοιου είδους μέτρων, πρέπει κατά το δυνατόν να ζητείται η γνώμη των αρχών προστασίας δεδομένων του εκάστοτε κράτους μέλους, με σκοπό την ανάπτυξη πλαισίων τα οποία θα είναι συμβατά προς τις ισχύουσες απαιτήσεις περί προστασίας δεδομένων.
15. Ο ΕΕΠΔ εκφράζει την ικανοποίησή του για το γεγονός ότι η έννοια της εκ κατασκευής προστασίας της ιδιωτικής ζωής ενσωματώνεται στην πρόταση μέσω της πρόνοιας ότι η συσκευή ελέγχου πρέπει να «σχεδιάζεται κατά τρόπο ώστε να διαφυλάσσεται η ιδιωτική ζωή». Ο ΕΕΠΔ τονίζει ότι ο σχεδιασμός ενός ψηφιακού ταχογράφου πρέπει να λαμβάνει εξαρχής υπόψη την ιδιωτική ζωή και την προστασία δεδομένων. Τα μέτρα αυτά πρέπει να αντικατοπτρίζονται δεόντως στην επικαιροποίηση των προδιαγραφών που περιλαμβάνονται στο παράρτημα IB.
16. Ωστόσο, όπως επισημαίνεται στην παράγραφο 11 ανωτέρω, το άρθρο 34 και η αιτιολογική σκέψη 15 της πρότασης δεν ρυθμίζουν το σύνολο των ζητημάτων προστασίας δεδομένων που συνδέονται με τη χρήση των ταχογράφων. Ως εκ τούτου, ο ΕΕΠΔ εστιάζει στην παρούσα γνωμοδότηση στα συμπληρωματικά μέτρα που απαιτούνται για τη διασφάλιση ενός ικανοποιητικού επιπέδου προστασίας στους ταχογράφους.
Η πρόταση δεν περιγράφει επαρκώς τις απαιτήσεις ασφαλείας που πρέπει να πληρούνται για τη χρήση των ταχογράφων
17. Ο ΕΕΠΔ θεωρεί ότι οι απαιτήσεις ασφαλείας για τον ψηφιακό ταχογράφο, οι οποίες περιλαμβάνονται σε διάφορα μέρη της πρότασης και στο άρθρο 15, δεν αναλύονται επαρκώς. Επιπλέον, ο ΕΕΠΔ επισημαίνει ότι η πρόταση προκρίνει τη χρήση διαφόρων τεχνολογιών για τη δημιουργία ενός «νέου ψηφιακού ταχογράφου», εν σχέσει προς τον οποίο το παράρτημα IB, υπό την παρούσα μορφή του, είναι παρωχημένο και δεν περιλαμβάνει ούτε συναφείς προδιαγραφές ούτε κατάλληλα μέτρα ασφαλείας.
18. Ο ΕΕΠΔ επισημαίνει ότι ο κλάδος ενδέχεται να ζημιωθεί από το ασαφές νομικό πλαίσιο που θα προέκυπτε από την έκδοση ενός επικαιροποιημένου κανονισμού, ο οποίος θα περιλάμβανε πολλές τεχνολογικές αλλαγές χωρίς επαρκή ανάλυση των προδιαγραφών τους στα ήδη παρωχημένα ισχύοντα παραρτήματα. Ελλοχεύει επομένως ο κίνδυνος να καταρτισθούν από τον κλάδο μέτρα και πλαίσια που δεν

θα λαμβάνουν υπόψη τη διαφύλαξη της ιδιωτικής ζωής έως ότου επικαιροποιηθούν οι σχετικές προδιαγραφές. Εξάλλου, ο κίνδυνος αυτός θα είναι υπαρκτός καθόλο το χρονικό διάστημα που θα απαιτηθεί για την αναθεώρηση των παραρτημάτων, δηλαδή έως τα τέλη του 2014.

19. Ο ΕΕΠΔ συνιστά μετ' επιτάσεως όπως υποστηριχθεί δεόντως η θέσπιση τυχόν τεχνολογικών επικαιροποιήσεων (GNSS, εξ αποστάσεως επικοινωνία, ΕΣΜ) για τους ταχογράφους μέσω της διενέργειας εκτιμήσεων επιπτώσεων στην ιδιωτική ζωή οι οποίες θα αξιολογούν τους σχετικούς κινδύνους που εγκυμονεί η χρήση τέτοιων τεχνολογιών.
20. Ο ΕΕΠΔ συνιστά επίσης την προσθήκη στην πρόταση ειδικού άρθρου σχετικά με το επίπεδο προστασίας που πρέπει να επιτυγχάνεται σε όλα τα στάδια της ανάπτυξης και χρήσης των ταχογράφων (όχι μόνο κατά τον σχεδιασμό και την τοποθέτησή τους αλλά, κυρίως, κατά τη χρήση τους). Το εν λόγω άρθρο πρέπει να διαλαμβάνει όλως ιδιαιτέρως τα εξής:
 - να λαμβάνονται κατάλληλα μέτρα ασφαλείας για τη διατήρηση της εμπιστευτικότητας των δεδομένων, τη διασφάλιση της ακεραιότητάς τους και την πρόληψη της απάτης και του αθέμιτου χειρισμού τους·
 - η συνολική αλυσίδα επεξεργασίας, η οποία περιλαμβάνει όχι μόνο τη συσκευή ελέγχου και τις ίδιες τις κάρτες αλλά και το σύστημα εξ αποστάσεως επικοινωνίας και τη χρήση εξοπλισμού GNSS, να πληροί τις απαιτήσεις ασφαλείας του άρθρου 17 της οδηγίας 95/46/ΕΚ·
 - για σκοπούς λογοδοσίας, να διευκρινίζεται ο τρόπος με τον οποίο θα εκτελούν τα καθήκοντά τους οι ανεξάρτητοι αξιολογητές·
 - να διενεργούνται εκτιμήσεις επιπτώσεων στην ιδιωτική ζωή πριν από την εφαρμογή οποιασδήποτε τεχνολογικής επικαιροποίησης.
21. Για την προώθηση των ορθών πρακτικών προστασίας δεδομένων, θα ήταν χρήσιμο να περιληφθεί τόσο ο ΕΕΠΔ όσο και η ομάδα εργασίας του άρθρου 29, όπου εκπροσωπούνται οι αρχές προστασίας δεδομένων των κρατών μελών, στον κατάλογο των συμμετεχόντων στο φόρουμ για τον ταχογράφο που προβλέπεται στο άρθρο 41 της πρότασης.

II.2. Αναλογικότητα της προστασίας δεδομένων

Η πρόταση στερείται σαφήνειας και βεβαιότητας όσον αφορά τους όρους της επεξεργασίας οι οποίοι θα προσδιοριστούν με μεταγενέστερη επικαιροποίηση του παραρτήματος IB του κανονισμού

22. Η πρόταση στερείται ακρίβειας και βεβαιότητας όσον αφορά πολλούς από τους όρους της επεξεργασίας, οι οποίοι πρέπει ωστόσο να αποσαφηνιστούν ώστε να διασφαλίζεται ότι τα εν λόγω μέτρα λαμβάνουν υπόψη την αρχή της αναλογικότητας, όπως ορίζεται στο άρθρο 6 παράγραφος 1 στοιχείο γ) της οδηγίας 95/46/ΕΚ. Αυτό αφορά κυρίως τους τύπους των δεδομένων που υπόκεινται σε επεξεργασία και καταγράφονται από τους ταχογράφους και με τη χρήση εξοπλισμού εντοπισμού θέσης, καθώς και το χρονικό διάστημα κατά το οποίο μπορούν να φυλάσσονται τα δεδομένα αυτά και ο προσδιορισμός των αποδεκτών που μπορούν να έχουν πρόσβαση στις επιμέρους κατηγορίες δεδομένων, ιδίως όσον αφορά τη χρήση εξ αποστάσεως επικοινωνιών.
23. Πολλές από τις λεπτομέρειες της επεξεργασίας δεδομένων καθορίζονται από το παράρτημα IB του κανονισμού, το οποίο είναι πλέον παρωχημένο και πρόκειται να αναθεωρηθεί σε μεταγενέστερο στάδιο της διαδικασίας μέσω της έκδοσης πράξεων κατ' εξουσιοδότηση από την Επιτροπή. Δεν υφίσταται επομένως ασφάλεια δικαίου ως προς την τήρηση των προϋποθέσεων της αναλογικότητας από τη θεσιζόμενη διαδικασία, καθώς η λήψη πολλών μέτρων ανατίθεται σε ρυθμιστικές επιτροπές και παραπέμπεται στο άδηλο μέλλον. Επιπλέον, υπάρχει ο κίνδυνος, μέχρις ότου επικαιροποιηθούν τα παραρτήματα, ο κλάδος να έχει ήδη αναπτύξει τα δικά του προγράμματα, γεγονός που θα οδηγούσε σε ενδεχόμενες ανακολουθίες.
24. Ο ΕΕΠΔ απορρίπτει μια τέτοια προσέγγιση και συνιστά όπως οι γενικοί όροι της επεξεργασίας αποσαφηνιστούν στην πρόταση, τα δε παραρτήματα να διαλαμβάνουν μόνο τις ειδικές λεπτομέρειες. Ο ΕΕΠΔ εκφράζει τη λύπη του για το γεγονός ότι η πρόταση δεν περιγράφει πλέον τις κατηγορίες δεδομένων που πρέπει να συλλέγονται και να καταγράφονται από τους ταχογράφους, παρότι το ζήτημα αυτό αντιμετωπιζόταν με σαφήνεια στο άρθρο 5 της προηγούμενης έκδοσης της πρότασης που είχε διαβιβαστεί στον ΕΕΠΔ (π.χ. κίνηση και ταχύτητα του οχήματος, μέτρηση χρόνου, τόπος έναρξης και λήξης της ημερήσιας περιόδου εργασίας του οδηγού, ταυτότητα του οδηγού, δραστηριότητα του οδηγού, συμβάντα και ελαττώματα). Το άρθρο 34 παράγραφος 3 της πρότασης προβλέπει πλέον ότι «πραγματοποιείται επεξεργασία μόνον των δεδομένων που είναι απολύτως αναγκαία» χωρίς να διευκρινίζει τις κατηγορίες των δεδομένων που θα υπόκεινται σε επεξεργασία.

25. Ο ΕΕΠΔ συνιστά ιδιαίτέρως όπως οι γενικοί όροι της επεξεργασίας αναλύονται στο κείμενο του κανονισμού, ο οποίος, εν αντιθέσει προς ό,τι συμβαίνει με την έκδοση των παραρτημάτων, εγκρίνεται μέσω της συνήθους νομοθετικής διαδικασίας. Η εν λόγω προσέγγιση θα αύξανε την ασφάλεια δικαίου για τους επαγγελματίες οδηγούς, με αποτέλεσμα να ενισχύεται και η έγκυρη χρήση των δεδομένων στο δικαστήριο.
26. Ο ΕΕΠΔ επισημαίνει ότι η αρχή της αναλογικότητας πρέπει να ληφθεί δεόντως υπόψη και κατά την τροποποίηση του παραρτήματος ΙΒ σύμφωνα με τις σχετικές τεχνολογικές εξελίξεις, τάσσεται δε αναφανδόν υπέρ της συμμετοχής του σε επίσημη διαβούλευση κατά τη διάρκεια της διαδικασίας επικαιροποίησης του παραρτήματος ΙΒ του κανονισμού. Ο ΕΕΠΔ εκφράζει την πεποίθησή του ότι η επικαιροποίηση αυτή πρέπει να γίνει το συντομότερο δυνατό ώστε να διασφαλιστεί η ενσωμάτωση εναρμονισμένων τεχνικών προδιαγραφών στους ταχογράφους από τους φορείς του κλάδου.

Χρήση εξοπλισμού εντοπισμού θέσης και καταγραφή δεδομένων θέσης

27. Ο ΕΕΠΔ επισημαίνει ότι σύμφωνα με την αιτιολογική σκέψη 5 της πρότασης, η καταγραφή των δεδομένων θέσης δικαιολογείται για την υποβοήθηση των ελεγκτών κατά τους ελέγχους. Υπό το πρίσμα της αρχής της οριοθέτησης του σκοπού, όπως προβλέπεται από το άρθρο 6 παράγραφος 1 στοιχείο β) της οδηγίας 95/46/ΕΚ, ο ΕΕΠΔ τονίζει ότι τα δεδομένα θέσης που καταγράφονται από τους ταχογράφους δεν πρέπει να χρησιμοποιούνται για τυχόν άλλους ασυμβίβαστους σκοπούς.
28. Παρότι, σύμφωνα με το άρθρο 4 της πρότασης, θα καταγράφονται δύο μόνο συγκεκριμένα δεδομένα θέσης (ταυτοποίηση του τόπου έναρξης και λήξης της ημερήσιας περιόδου εργασίας), ο ΕΕΠΔ συμπεραίνει ότι η χρήση του εξοπλισμού εντοπισμού θέσης θα καθιστά εφικτό τον διαρκή εντοπισμό της θέσης του οχήματος, άρα και του οδηγού. Αυτό θα μπορούσε να γίνεται για διάφορους σκοπούς, π.χ. για την παρακολούθηση της ταχύτητας και της κατεύθυνσης, για να διαπιστώνεται εάν το όχημα κινείται ή όχι, κ.λπ. Υπό το πρίσμα του άρθρου 4 της πρότασης και της αρχής της οριοθέτησης του σκοπού, ο ΕΕΠΔ επισημαίνει ότι τέτοιες χρήσεις πρέπει να απαγορεύονται. Ο ΕΕΠΔ τονίζει ότι η τοποθέτηση και χρήση συσκευών με άμεσο και πρωταρχικό σκοπό την παροχή στους εργοδότες της δυνατότητας να παρακολουθούν εξ αποστάσεως και σε πραγματικό χρόνο τις ενέργειες ή τη γεωγραφική θέση των υπαλλήλων τους δεν πρέπει να επιτρέπεται.

II.3. Πρόσβαση στα δεδομένα που καταγράφονται από ταχογράφους και περαιτέρω χρήση τους

29. Πρόσβαση στα δεδομένα που αποθηκεύονται στη συσκευή ελέγχου μπορεί να παρέχεται ανά πάσα στιγμή i) στις ελεγκτικές αρχές για τη διενέργεια ελέγχων, και ii) στη σχετική επιχείρηση προκειμένου να συμμορφώνεται προς τις νομικές υποχρεώσεις της, όπως αυτές ορίζονται ιδίως στα άρθρα 28 και 29 της πρότασης. Ο ΕΕΠΔ εκφράζει την ικανοποίησή του για το γεγονός ότι προβλέπονται δικαιώματα περιορισμένης πρόσβασης ανάλογα με την κατηγορία ή/και την ταυτότητα του χρήστη.

Εξ αποστάσεως έλεγχος από τις ελεγκτικές αρχές

30. Σύμφωνα με την αιτιολογική σκέψη 6, η εξ αποστάσεως επικοινωνία για σκοπούς ελέγχου ενδείκνυται για τη διευκόλυνση των στοχευμένων καθ' οδόν ελέγχων, καθώς και για τη μείωση του διοικητικού φόρτου που προκαλούν στις μεταφορικές επιχειρήσεις οι δειγματοληπτικοί έλεγχοι. Ο ΕΕΠΔ κατανοεί την πρακτικότητα ενός τέτοιου μέτρου αλλά υπενθυμίζει ότι πρέπει να παρέχονται οι απαραίτητες εγγυήσεις, δεδομένων των κινδύνων για την ιδιωτική ζωή που εγκυμονεί η δυνατότητα διαρκούς εξ αποστάσεως πρόσβασης στις πληροφορίες που αποθηκεύονται στις συσκευές ελέγχου.
31. Ως προς τούτο, ο ΕΕΠΔ σημειώνει με ικανοποίηση ότι το άρθρο 5 της πρότασης παρέχει ορισμένες σημαντικές εγγυήσεις, ιδίως δε ότι i) η εν λόγω εξ αποστάσεως πρόσβαση παρέχεται μόνο στις αρμόδιες ελεγκτικές αρχές, ii) η έκταση των δεδομένων που ανταλλάσσονται με τις ελεγκτικές αρχές περιορίζεται στα δεδομένα που είναι οπωσδήποτε αναγκαία για στοχευμένους καθ' οδόν ελέγχους, iii) προβλέπεται μια σαφώς καθορισμένη σύντομη περίοδος διατήρησης δύο ωρών για τα δεδομένα που συγκεντρώνονται κατά τη διάρκεια των εξ αποστάσεως ελέγχων, iv) ο ιδιοκτήτης ή ο κάτοχος του οχήματος ενημερώνει τον οδηγό σχετικά με τη δυνατότητα διενέργειας εξ αποστάσεως ελέγχων και v) πρέπει να εφαρμόζονται τα απαραίτητα μέτρα ασφαλείας ώστε να διασφαλίζεται η ακεραιότητα και η γνησιότητα των δεδομένων.
32. Ο ΕΕΠΔ θεωρεί ωστόσο ότι δεν διευκρινίζεται επαρκώς ποια δεδομένα μπορούν να ανταλλάσσονται μέσω εξ αποστάσεως επικοινωνίας. Για να διασφαλίζεται η μη κοινοποίηση στις ελεγκτικές αρχές υπερβολικής ποσότητας δεδομένων, ο ΕΕΠΔ συνιστά όπως αναδιατυπωθεί το άρθρο 5 παράγραφος 3. Αντί να παρατίθεται κατάλογος των δεδομένων που δεν μπορούν να κοινοποιούνται, ο ΕΕΠΔ εισηγείται όπως το άρθρο 5 παράγραφος 3 παρέχει πλήρη κατάλογο των δεδομένων που μπορούν να κοινοποιούνται.
33. Όσον αφορά τις κυρώσεις, ο ΕΕΠΔ τονίζει ότι ένας εξ αποστάσεως έλεγχος δεν πρέπει να οδηγεί αυτομάτως στην επιβολή προστίμων ή ποινών για τον οδηγό ή την επιχείρηση. Εφόσον ο εξ αποστάσεως έλεγχος γίνεται χωρίς να το γνωρίζει το ενδιαφερόμενο πρόσωπο, πριν από τη λήψη οποιασδήποτε απόφασης πρέπει να λαμβάνονται τα κατάλληλα μέτρα. Επομένως, ο εξ αποστάσεως έλεγχος πρέπει να θεωρείται ένα προκαταρκτικό μέτρο, το οποίο ενδέχεται να οδηγήσει σε ενδελεχή έλεγχο παρουσία του οδηγού, εφόσον οι ελεγκτές έχουν διαπιστώσει τυχόν παρατυπίες κατά το προκαταρκτικό στάδιο.

Διασυνοριακές ανταλλαγές δεδομένων

34. Η ανακοίνωση της Επιτροπής αναφέρει ότι ορισμένες τρίτες χώρες εφαρμόζουν τις αρχές των κανονισμών περί οδικών μεταφορών και του κανονισμού για τον ταχογράφο. Υπό την τρέχουσα έκδοσή της, η πρόταση δεν περιέχει καμία αναφορά σε τυχόν διεθνή ανταλλαγή δεδομένων προερχόμενων από ταχογράφους. Πρέπει να αποσαφηνιστεί στο κείμενο της πρότασης εάν προβλέπονται ενδεχόμενες ανταλλαγές δεδομένων με αρχές τρίτων χωρών, στην περίπτωση δε αυτή να παρέχονται οι εγγυήσεις προστασίας δεδομένων που απαιτούνται ώστε η τυχόν διαβίβαση δεδομένων στις εν λόγω τρίτες χώρες να γίνεται με διασφάλιση του ενδεδειγμένου επιπέδου προστασίας των δεδομένων, σύμφωνα με τα άρθρα 25 και 26 της οδηγίας 95/46/EK.

Περαιτέρω χρήση των δεδομένων σε πλαίσιο ευφών συστημάτων μεταφορών (ΕΣΜ)

35. Η χρήση των ταχογράφων ως βασικού στοιχείου των ευφών συστημάτων μεταφορών εγείρει μια σειρά ζητημάτων περί ιδιωτικής ζωής και προστασίας δεδομένων, τα οποία έχει αναδείξει ο ΕΕΠΔ μέσω της γνωμοδότησης του σχετικά με την οδηγία ΕΣΜ ⁽¹¹⁾.
36. Η περαιτέρω επεξεργασία δεδομένων που καταγράφονται ή παράγονται από τον ταχογράφο για χρήση σε εφαρμογές ευφών συστημάτων μεταφορών πρέπει να γίνεται μόνο εφόσον δεν είναι ασυμβίβαστη με τον αρχικό σκοπό της συλλογής των δεδομένων. Το ασυμβίβαστο πρέπει εξάλλου να αξιολογείται κατά περίπτωση.
37. Οι υπεύθυνοι επεξεργασίας των δεδομένων πρέπει να διασφαλίζουν ότι η περαιτέρω επεξεργασία των δεδομένων ταχογράφου για χρήση σε εφαρμογή ΕΣΜ γίνεται σύμφωνα με μια από τις νομικές βάσεις που παρατίθενται στο άρθρο 7 της οδηγίας 95/46/EK. Ο ΕΕΠΔ επισημαίνει ότι, μεταξύ του συνόλου των διαθέσιμων νομικών βάσεων, η συγκατάθεση των οδηγών ενδέχεται να εγείρει ζήτημα αξιοπιστίας, δεδομένου του πλαισίου απασχόλησης εντός του οποίου διενεργούνται οι διαδικασίες επεξεργασίας. Οι οδηγοί είναι πιθανό να δέχονται πιέσεις από τους εργοδότες τους προκειμένου να χρησιμοποιούν ορισμένες εφαρμογές ΕΣΜ για τις οποίες, σε διαφορετική περίπτωση, δεν θα είχαν δώσει την εκούσια συγκατάθεσή τους ⁽¹²⁾.
38. Κατά συνέπεια, ο ΕΕΠΔ προτείνει την τροποποίηση του άρθρου 6 παράγραφος 2 της πρότασης, ώστε αυτό να αναφέρει ότι «οχήματα (...) εξοπλίζονται με συσκευή ελέγχου εφοδιασμένη με εναρμονισμένη διεπαφή που επιτρέπει τη χρήση των καταγραφόμενων ή παραγόμενων δεδομένων από εφαρμογές των ευφών συστημάτων μεταφορών. Η περαιτέρω χρήση των δεδομένων που καταγράφονται από ταχογράφους επιτρέπεται μόνο υπό την προϋπόθεση ότι ο οδηγός έχει συναίνεσει ελεύθερα σε τέτοια περαιτέρω επεξεργασία και ότι πληρούνται όλες οι υπόλοιπες απαιτήσεις του άρθρου 6 της οδηγίας 95/46/EK».
39. Ο ΕΕΠΔ τονίζει εξάλλου ότι δεν πρέπει να είναι άμεσα προσβάσιμα για χρήση σε άλλες εφαρμογές ΕΣΜ όλα τα δεδομένα που καταγράφονται ή παράγονται από τον ταχογράφο αλλά μόνο εκείνα που είναι απολύτως αναγκαία για την επεξεργασία στην εκάστοτε εφαρμογή ΕΣΜ. Ο περιορισμός αυτός θα πρέπει να καθίσταται απολύτως σαφής στο άρθρο 6 παράγραφος 3 της πρότασης. Ο ΕΕΠΔ συνιστά να διενεργείται για κάθε εφαρμογή ειδική εκτίμηση επιπτώσεων ως προς την ιδιωτική ζωή με στόχο να προσδιορίζονται τα απολύτως αναγκαία για την επεξεργασία δεδομένα, καθώς και ο χρόνος διατήρησης των δεδομένων αυτών.

II.4. Κάρτα οδηγού*Συγχώνευση της κάρτας οδηγού με την άδεια οδήγησης*

40. Το άρθρο 27 προβλέπει την συγχώνευση των λειτουργιών της κάρτας οδηγού με την άδεια οδήγησης. Λαμβανομένου υπόψη του όγκου των πληροφοριών που μπορεί να καταγράψει σχετικά με τις δραστηριότητες του οδηγού, η κάρτα οδηγού δεν αποτελεί ένα απλό δελτίο που πιστοποιεί ότι ο κάτοχός του είναι επαγγελματίας οδηγός. Αποτελεί, επομένως, ένα περισσότερο παρεμβατικό μέσο από πλευράς προστασίας δεδομένων, καθώς αποσκοπεί στην παρακολούθηση της συμμόρφωσης του κατόχου της προς τους εργασιακούς κανόνες του τομέα των οδικών μεταφορών.
41. Η ενσωμάτωση της κάρτας οδηγού στην άδεια οδήγησης εγείρει ζητήματα προστασίας δεδομένων, ιδίως σε ό,τι αφορά την αρχή της οριοθέτησης του σκοπού και την αρχή της αναλογικότητας. Επιπλέον, η αναγκαιότητα και η ωφέλεια της ενσωμάτωσης της κάρτας οδηγού στην άδεια οδήγησης δεν έχουν καταδειχθεί επαρκώς. Ειδικότερα, δεν έχει καταδειχθεί ο λόγος για τον οποίο μια τέτοια ενσωμάτωση θα

⁽¹¹⁾ Γνωμοδότηση του ΕΕΠΔ, της 22ας Ιουλίου 2009, σχετικά με την ανακοίνωση της Επιτροπής που αφορά σχέδιο δράσης για την εξάπλωση των Ευφών Συστημάτων Μεταφορών στην Ευρώπη και την πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τη θέσπιση του πλαισίου για την εξάπλωση των Ευφών Συστημάτων Μεταφορών στον τομέα των οδικών μεταφορών και για τις διεπαφές με άλλους τρόπους μεταφοράς, ΕΕ C 47 της 25.2.2010, σ. 6. http://www.edps.europa.eu/EDPSWEB/webdav/site/mySite/shared/Documents/Consultation/Opinions/2009/09-07-22_Intelligent_Transport_Systems_EN.pdf

⁽¹²⁾ Βλ. γνώμη 15/2011 της ομάδας εργασίας του άρθρου 29 σχετικά με τη συγκατάθεση: http://ec.europa.eu/justice/data-protection/article-29/documentation/opinion-recommendation/files/2011/wp187_el.pdf

αποτελούσε την καλύτερη λύση για την καταπολέμηση της απάτης και της αντικανονικής χρήσης της κάρτας οδηγού. Ο ΕΕΠΔ συνιστά να εξεταστεί το ενδεχόμενο μιας τέτοιας ενσωμάτωσης μόνο αφότου θα έχει διενεργηθεί εκτίμηση επιπτώσεων ως προς την ιδιωτική ζωή και την ασφάλεια. Το άρθρο 27 της πρότασης θα πρέπει να διαλαμβάνει σχετικώς με τον πλέον κατηγορηματικό τρόπο.

42. Επιπλέον, η εν λόγω ενσωμάτωση προϋποθέτει την τροποποίηση της οδηγίας 2006/126/ΕΚ για τις άδειες οδήγησης, για την οποία αναμένεται να δρομολογηθεί σχετική πρόταση από την Επιτροπή. Έχοντας κατά νου τα ζητήματα προστασίας δεδομένων που εγείρονται από τις εν λόγω τροποποιήσεις, ο ΕΕΠΔ εκφράζει τη ζωντανή επιθυμία του να συμμετάσχει σε επίσημη διαβούλευση επί της συγκεκριμένης πρότασης.

Ανταλλαγή πληροφοριών για τις κάρτες οδηγού μέσω του TACHONET

43. Πληροφορίες σχετικά με τις κάρτες οδηγού θα ανταλλάσσονται ηλεκτρονικά μέσω εθνικών ηλεκτρονικών μητρώων πριν από την έκδοση μιας κάρτας προκειμένου να διαπιστώνεται ότι ο αιτών δεν είναι ήδη κάτοχος σχετικής κάρτας. Η ανταλλαγή των πληροφοριών αυτών θα γίνεται μέσω ενός ήδη υπάρχοντος συστήματος, του TACHONET. Το άρθρο 26 παρέχει τη νομική βάση για μια τέτοια ηλεκτρονική ανταλλαγή πληροφοριών. Ο ΕΕΠΔ εκφράζει την ικανοποίησή του για το γεγονός ότι τα προσωπικά στοιχεία που καταγράφονται στα εν λόγω μητρώα ορίζονται επακριβώς στο άρθρο 26 της πρότασης, όπως άλλωστε και η περίοδος διατήρησής τους και οι εξουσιοδοτημένοι αποδέκτες των δεδομένων. Ο ΕΕΠΔ τονίζει ότι το συγκεκριμένο άρθρο πρέπει να διαλαμβάνει το σύνολο των γενικών όρων της επεξεργασίας στο πλαίσιο του TACHONET και ότι μόνο οι αμιγώς τεχνικές προδιαγραφές πρέπει να εγκρίνονται μέσω εκτελεστικών πράξεων.
44. Ο ΕΕΠΔ επισημαίνει ότι ο ρόλος της Επιτροπής στη διασύνδεση των ηλεκτρονικών μητρώων δεν είναι αρκετά σαφής, πρέπει δε να αποσαφηνιστεί περαιτέρω στις προτεινόμενες εκτελεστικές πράξεις. Τονίζει περαιτέρω ότι οσάκις ο ρόλος αυτός περιλαμβάνει την επεξεργασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα από την Επιτροπή, η εκάστοτε επεξεργασία πρέπει να γίνεται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 45/2001.

III. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

45. Ο ΕΕΠΔ εκφράζει την ικανοποίησή του για το γεγονός ότι κλήθηκε να συμμετάσχει σε διαβούλευση που αφορούσε μια πρόταση η οποία προφανώς αντιστρατεύεται την ανάγκη προάσπισης της ιδιωτικής ζωής των επαγγελματιών οδηγών. Εκφράζει δε ιδιαίτερη ικανοποίηση για την πρόβλεψη ειδικής διάταξης στην πρόταση σχετικά με την προστασία δεδομένων. Τονίζει, ωστόσο, ότι η εν λόγω διάταξη αδυνατεί να ρυθμίσει το σύνολο των ζητημάτων που εγείρονται στο πεδίο της προστασίας δεδομένων τα μέτρα τα οποία προβλέπει η πρόταση. Κατά συνέπεια, απαιτείται η πρόβλεψη πρόσθετων εγγυήσεων τόσο στο επίπεδο της πρότασης όσο και στο επίπεδο των συμπληρωματικών μέτρων που περιγράφονται στην ανακοίνωση.
46. Ο ΕΕΠΔ θεωρεί ότι οι γενικοί όροι της επεξεργασίας πρέπει να αποσαφηνίζονται από την ίδια την πρόταση και όχι από τα παραρτήματα του κανονισμού. Οι κύριες πτυχές της επεξεργασίας, όπως οι κατηγορίες των δεδομένων που καταγράφονται στους ταχογράφους και μέσω του εξοπλισμού εντοπισμού θέσης, οι αποδέκτες των δεδομένων και οι περίοδοι διατήρησής τους, πρέπει να περιγράφονται στο κυρίως κείμενο της πρότασης. Τα παραρτήματα του κανονισμού πρέπει να περιλαμβάνουν μόνο αμιγώς τεχνικές λεπτομέρειες των γενικών αρχών που καθορίζονται μέσω του κυρίως κειμένου του κανονισμού.
47. Επιπλέον, ο ΕΕΠΔ επισημαίνει ότι τα υφιστάμενα παραρτήματα είναι παρωχημένα, γεγονός που θα μπορούσε να προκαλέσει ανακολουθίες στον τρόπο με τον οποίο αναπτύσσονται οι ταχογράφοι από τον σχετικό κλάδο. Η πρόταση θεσπίζει πολλές τεχνολογικές επικαιροποιήσεις, για τις οποίες δεν προβλέπονται συναφείς τεχνικές προδιαγραφές στα υφιστάμενα παραρτήματα του κανονισμού. Για όσο διάστημα εκκρεμεί η επικαιροποίηση των παραρτημάτων του κανονισμού, υπάρχει κίνδυνος να αναπτυχθούν από τον κλάδο πλαίσια που δεν θα λαμβάνουν υπόψη την υποχρέωση σεβασμού της ιδιωτικής ζωής. Ο ΕΕΠΔ καλεί την Επιτροπή να επικαιροποιήσει τα παραρτήματα του κανονισμού το συντομότερο δυνατόν.
48. Ο ΕΕΠΔ συνιστά τη θέσπιση των ακόλουθων τροποποιήσεων επί της πρότασης:
- προσθήκη ειδικής διάταξης σχετικά με το επίπεδο της ασφάλειας που πρέπει να πληρούν οι ταχογράφοι και πρόβλεψη για τη διενέργεια εκτίμησης επιπτώσεων ως προς την ιδιωτική ζωή πριν από τη θέσπιση οποιασδήποτε τεχνολογικής επικαιροποίησης·
 - αποσαφήνιση των ειδικών και θεμιτών σκοπών για τους οποίους μπορεί να εφαρμόζεται ο διαρκής εντοπισμός θέσης. Η πρόταση πρέπει να ορίζει απερίφραστα ότι η τοποθέτηση και χρήση συσκευών με άμεσο και πρωταρχικό σκοπό την παροχή στους εργοδότες της δυνατότητας να παρακολουθούν εξ αποστάσεως και σε πραγματικό χρόνο τις ενέργειες ή τη γεωγραφική θέση των υπαλλήλων τους δεν επιτρέπεται·
 - καθορισμός, μέσω του άρθρου 5 παράγραφος 3, ενός πλήρους καταλόγου των δεδομένων που μπορούν να ανταλλάσσονται με τις ελεγκτικές αρχές και διασφάλιση της μη κατάληξης των εξ αποστάσεως ελέγχων σε αυτόματες κυρώσεις·

- αποσαφήνιση του επιτρεπτού τυχόν διασυννοριακών ανταλλαγών δεδομένων με ελεγκτικές αρχές τρίτων χωρών και, εφόσον αυτές επιτρέπονται, υιοθέτηση των κατάλληλων εγγυήσεων προστασίας δεδομένων ώστε να διασφαλίζεται η συμμόρφωση προς τα άρθρα 25 και 26 της οδηγίας 95/46/EK·
 - πρόβλεψη περί της διασφάλισης εκ μέρους των υπευθύνων επεξεργασίας των δεδομένων ότι η περαιτέρω προστασία των δεδομένων που καταγράφονται από ταχογράφους για χρήση σε εφαρμογές ΕΣΜ γίνεται σύμφωνα με την οδηγία 95/46/EK, ειδικότερα δε ότι οι επαγγελματίες οδηγοί συναινούν ρητά και απεριόριστα σε αυτό, καθώς και ότι η περαιτέρω επεξεργασία δεν είναι ασυμβίβαστη με τον αρχικό σκοπό της συλλογής των δεδομένων. Επιπλέον, το άρθρο 6 παράγραφος 3 πρέπει να ορίζει ρητά ότι η πρόσβαση στα δεδομένα που αποθηκεύονται στους ταχογράφους περιορίζεται μόνο σε ό,τι είναι απολύτως αναγκαίο για την επεξεργασία στην εφαρμογή ΕΣΜ·
 - πρόβλεψη, μέσω του άρθρου 27, ότι η συγχώνευση της κάρτας οδηγού με την άδεια οδήγησης πρέπει να εξετασθεί μόνο αφότου έχει θα διενεργηθεί εκτίμηση επιπτώσεων ως προς την ιδιωτική ζωή και την ασφάλεια·
 - περαιτέρω αποσαφήνιση του ρόλου της Επιτροπής στην ανταλλαγή πληροφοριών για τις κάρτες οδηγού μέσω εθνικών ηλεκτρονικών μητρώων, καθώς και των όρων της ανταλλαγής αυτής.
49. Ο ΕΕΠΔ καλεί τα κράτη μέλη να συμβουλευούνται τις αρμόδιες αρχές προστασίας δεδομένων πριν από την έγκριση τυχόν μέτρων για τους ταχογράφους, ειδικότερα δε όταν πρόκειται για μέτρα που αφορούν εξοπλισμό εντοπισμού θέσης, εξ αποστάσεως επικοινωνίες, διεπαφές ΕΣΜ και το TACHONET.
50. Για τη διασφάλιση της ορθής εξέτασης των απαιτήσεων περί προστασίας δεδομένων όσον αφορά μελλοντικές συμπληρωματικές ενέργειες της Επιτροπής, ο ΕΕΠΔ επιθυμεί να συμπεριληφθεί στον κατάλογο συμμετεχόντων στο φόρουμ για τον ταχογράφο και να ζητηθεί η γνώμη του σχετικά με την επικαιροποίηση του παραρτήματος IB και της πρότασης για τροποποίηση της οδηγίας 2006/126/EK για τις άδειες οδήγησης.

Βρυξέλλες, 5 Οκτωβρίου 2011.

Giovanni BUTTARELLI
Αναπληρωτής Ευρωπαίος Επόπτης Προστασίας
Δεδομένων
