

Eiropas datu aizsardzības uzraudzītāja atzinums attiecībā uz priekšlikumu par Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu, ar ko groza Padomes Regulu (EEK) Nr. 3821/85 par reģistrācijas kontrolierīcēm, ko izmanto autotransportā, un groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 561/2006

(2012/C 37/02)

EIROPAS DATU AIZSARDZĪBAS UZRAUDZĪTĀJS,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 16. pantu,

ņemot vērā Eiropas Savienības Pamattiesību hartu un jo īpaši tās 7. un 8. pantu,

ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes 1995. gada 24. oktobra Direktīvu 95/46/EK par personu aizsardzību attiecībā uz personas datu apstrādi un šādu datu brīvu apriti ⁽¹⁾,

ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes 2000. gada 18. decembra Regulu (EK) Nr. 45/2001 par fizisku personu aizsardzību attiecībā uz personas datu apstrādi Kopienas iestādēs un struktūrās un par šādu datu brīvu apriti ⁽²⁾ un jo īpaši tās 28. panta 2. punktu,

IR PIEŅĒMIS ŠO ATZINUMU.

I. IEVADS

I.1. Apspriešanās ar EDAU

1. Komisija 2011. gada 19. jūlijā pieņēma priekšlikumu par Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu, ar ko groza Padomes Regulu (EEK) Nr. 3821/85 par reģistrācijas kontrolierīcēm, ko izmanto autotransportā, un groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 561/2006 ("Priekšlikumu") ⁽³⁾ Priekšlikumam ir pievienots paziņojums, kura nosaukums ir "Digitālais tahogrāfs. Turpmāko pasākumu ceļvedis" ("Paziņojums") ⁽⁴⁾. Priekšlikumu un paziņojumu vienā un tajā pašā dienā nosūtīja apspriešanai ar EDAU.
2. Jau 2011. gada aprīlī ar EDAU tika neoficiāli apspriests agrīnāks Priekšlikuma variants, par kuru tas sniedza neoficiālas piezīmes 2011. gada 13. maijā. EDAU atzinīgi vērtē neoficiālo apspriešanu, kas ļāvuši uzlabot tekstu tā agrīnā tapšanas stadijā. Dažas no šīm piezīmēm Priekšlikumā ir ņemtas vērā. EDAU vēlētos, lai būtu atsauce uz šo atzinumu Priekšlikuma preambulā.

I.2. Vispārējs pamatojums

3. Priekšlikums ir veltīts reģistrācijas kontrolierīču uzstādīšanai un lietošanai autotransportā, ko izmanto pasažieru un kravu pārvadājumiem, lai pārbaudītu to, kā profesionālie ceļu transportlīdzekļu vadītāji ievēro sociālās jomas tiesību aktus par transportlīdzekļa vadīšanas laikposmiem un atpūtas laikposmiem ⁽⁵⁾.
4. Kopš 1985. gada šim nolūkam ir izveidota tahogrāfu sistēma, kurai pamatā ir reģistrācijas kontrolierīces un tahogrāfa kartes ⁽⁶⁾. Reģistrācijas kontrolierīce paredzēta ar vadītāja darbībām saistīto datu reģistrēšanai, glabāšanai un parādīšanai uz ekrāna, izdrukāšanai un izvadīšanai. Tahogrāfa karte ir viedkarte, kas paredzēta lietošanai reģistrācijas kontrolierīcē; tahogrāfa karte ļauj reģistrācijas kontrolierīcei identificēt kartes īpašnieku, kā arī pārsūtīt un saglabāt datus.

⁽¹⁾ OV L 281, 23.11.1995., 31. lpp.

⁽²⁾ OV L 8, 12.1.2001., 1. lpp.

⁽³⁾ COM(2011) 451 galīgā redakcija.

⁽⁴⁾ COM(2011) 454 galīgā redakcija.

⁽⁵⁾ Īpaši skatīt Regulu (EK) Nr. 561/2006 attiecībā uz transportlīdzekļa vadīšanas laikposmiem un atpūtas laikposmiem, Direktīvu 2002/15/EK par darba laika organizēšanu personām, kas ir autotransporta apkalpes locekļi, un Direktīvu 92/6/EEK par ātruma ierobežošanas ierīču uzstādīšanu un izmantošanu noteiktu kategoriju transportlīdzekļos Kopienā.

⁽⁶⁾ Var būt šādu veidu tahogrāfa kartes: i) vadītāja karte, ii) kontrolkarte, iii) darbnīcas karte un iv) uzņēmuma karte; skatīt definīcijas Priekšlikuma 2. pantā.

5. Priekšlikuma projekts groza Regulu (EEK) Nr. 3821/85 par reģistrācijas kontrolierīcēm, ko izmanto autotransportā, ("Regulu") un to aktualizē atbilstīgi esošajām izmaiņām tehnoloģijā, lai uzlabotu digitālā tahogrāfa izmantošanu salīdzinājumā ar tā analogajiem variantiem un paplašinātu tā funkcijas jauna veida digitālā tahogrāfa radīšanai. Jaunajam digitālajam tahogrāfam būs šādas papildu tehniskās funkcijas: i) tajā tiks izmantotas ģeolokācijas ierīces, ar kurām tiks automātiski vākti konkrēti dati par vadītāja atrašanās vietu; ii) tajā tiks izmantotas attālinātās saziņas iespējas, lai veiktu attālinātu pārbaudi, un iii) tam būs standartizēta saskarne ar citām intelektiskajām transporta sistēmām (ITS), kas ļaus tam kļūt par būtisku transportlīdzekļa ITS platformas elementu⁽⁷⁾.
6. Attiecībā uz daudziem Priekšlikumā izvirzītajiem jautājumiem būs jāveic turpmākas papildu darbības, kas aprakstītas Paziņojumā. Paziņojumā ir noteikti vairāki pasākumi, kas jāievieš Komisijai, kuru starpā ir Regulas IB pielikumā noteiktās digitālā tahogrāfa tehniskās specifikācijas atjaunināšana un drošības mehānismu uzlabošana ar deleģēto aktu starpniecību, kā arī Direktīvas 2006/126/EK par vadītāju apliecībām grozīšana tahogrāfos izmantoto profesionālo vadītāju karšu apvienošanai ar vadītāju apliecībām.

1.3. No priekšlikuma izrietošie datu aizsardzības jautājumi

7. Reģistrācijas kontrolierīču izmantošana ceļu satiksmē ir saistīta ar profesionālo autovadītāju personas datu apstrādi. Apstrāde lielā mērā ir atkarīga no ģeolokācijas ierīču un attālinātās saziņas iespēju izmantošanas – tehnoloģijām, kas ievērojami ietekmē indivīda privāto dzīvi un datu aizsardzību.
8. Tāpēc Priekšlikums ļoti tiešā veidā aizskar profesionālo vadītāju privātumu, jo īpaši tāpēc, ka kontroles iestādes, kurām būs nepārtraukta tieša piekļuve tahogrāfā glabātajiem datiem, varēs pastāvīgi sekot vadītāju atrašanās vietai un izmantot attālināto kontroli. Turklāt paredzētā vadītāja kartes apvienošana ar vadītāja apliecību varētu ietekmēt arī vadītāju datu pašreizējo aizsardzību.
9. Tāpēc ir būtiski, lai datu apstrāde, ko Eiropas Savienībā veic ar tahogrāfu starpniecību, notiktu saskaņā ar ES datu aizsardzības sistēmu, kas izklāstīta Eiropas Savienības Pamattiesību hartas 7. un 8. pantā, Līguma par Eiropas Savienības darbību 16. pantā, kā arī Direktīvā 95/46/EK⁽⁸⁾ un Direktīvā 2002/58/EK⁽⁹⁾.
10. Jāatzīmē, ka 1985. gadā, kad Regulu pieņēma, Eiropas Savienībā nebija visaptverošas datu aizsardzības sistēmas. Regulas pašreiz veiktā pārskatīšana tāpēc rada iespēju atjaunināt Regulu atbilstīgi spēkā esošajam datu aizsardzības režīmam.
11. EDAU pauž īpašu atzinību par to, ka Priekšlikumā ir iekļauts apsvēruma un noteikuma, kas īpaši attiecas uz datu aizsardzību⁽¹⁰⁾. Tomēr EDAU atzīmē, ka šie noteikumi paši par sevi vēl neatrisina visus tos datu aizsardzības jautājumus, kuri izriet no dažādajiem Priekšlikumā izvirzītajiem pasākumiem. Tāpēc Priekšlikumā un Paziņojumā aprakstītajos papildu pasākumos ir iekļaujamas papildu garantijas.
12. Šajā atzinumā EDAU norāda uz vairākiem Priekšlikuma aspektiem, kas papildus jāapsver no datu aizsardzības viedokļa. EDAU īpaši pievērsīsies šādiem jautājumiem, kuri savukārt tiks aplūkoti turpmākajā II sadaļā:

⁽⁷⁾ Kā norādīts Eiropas Parlamenta un Padomes 2010. gada 7. jūlija Direktīvā 2010/40/ES par pamatu inteligēnto transporta sistēmu ieviešanai autotransporta jomā un saskarnēm ar citiem transporta veidiem (OV L 207, 6.8.2010., 1. lpp.).

⁽⁸⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes 1995. gada 24. oktobra Direktīva 95/46/EK par personu aizsardzību attiecībā uz personas datu apstrādi un šādu datu brīvu apriti. OV L 281, 23.11.1995., 31. lpp.

⁽⁹⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes 2002. gada 12. jūlija Direktīva 2002/58/EK par personas datu apstrādi un privātās dzīves aizsardzību elektronisko komunikāciju nozarē (direktīva par privāto dzīvi un elektronisko komunikāciju) (OV L 201, 31.7.2002., 37. lpp.).

⁽¹⁰⁾ Skatīt Priekšlikuma 15. apsvērumu un 34. pantu.

- i) vispārējās prasības par datu aizsardzību un drošību, kas izklāstītas attiecīgajos Priekšlikuma noteikumos;
- ii) ar tahogrāfa starpniecību veiktās datu apstrādes samērīgums;
- iii) piekļuves veidi datiem un tahogrāfos reģistrēto datu turpmākā izmantošana un
- iv) īpaši jautājumi, kurus rada priekšlikums par vadītāja karšu izmantošanu.

II. PRIEKŠLIKUMA ANALĪZE

II.1. Vispārējās prasības par datu aizsardzību un drošību

Vispārējās prasības par datu aizsardzību, kas īstenojamas datu kontrolētājiem, dalībvalstīm un tahogrāfu projektētājiem

13. EDAU atzinīgi vērtē īpaša datu aizsardzībai veltīta noteikuma iekļaušanu Priekšlikuma 34. pantā. Šajā 34. pantā ir skaidri izceltas transportlīdzekļu īpašnieku un/vai transporta uzņēmumu īpašnieku, kas darbojas kā datu kontrolieri, pienākums nodrošināt atbilstību spēkā esošajam regulējumam par datu aizsardzību. Cita starpā tas noteiks viņiem prasību informēt profesionālos autovadītājus par to, ka viņu dati tiek apstrādāti tahogrāfos, nodrošināt vadītājiem piekļuvi saviem datiem un labot nepareizas vai nepilnīgas ziņas. EDAU uzsver, ka šāda informācija par apstrādi jāsigatavo par visām uzsāktajām apstrādes darbībām, un tāpēc viņš atzinīgi vērtē Priekšlikuma 5. panta 6. punkta prasību par to, lai datu kontrolieri jo īpaši informētu vadītājus par attālināto kontroli, ko veic kontroles iestādes. EDAU tālāk uzsver, ka datu kontrolieriem par apstrādi jāpaziņo uzraudzības iestādēm, kā paredzēts Direktīvas 95/46/EK 18. līdz 20. pantā.
14. Šajā noteikumā arī jo īpaši uzsvērts dalībvalstu un neatkarīgo uzraudzības iestāžu pienākums nodrošināt, lai personas datu apstrāde tahogrāfos, ko izmanto autotransportā, notiktu, ievērojot spēkā esošo regulējumu datu aizsardzības jomā. Tas liks dalībvalstīm veikt īpašus pasākumus attiecībā uz konkrētu tehnoloģiju, tādu kā globālā navigācijas satelītu sistēma (GNSS), attālinātā saziņa un ITS saskarnes, izmantošanu vai elektronisko informācijas apmaiņu par vadītāja kartēm un transporta uzņēmumos veikto ierakstu glabāšanu. Kad vien tas iespējams, pirms šādu pasākumu pieņemšanas jāapspriežas ar datu aizsardzības iestādēm, lai veidotu sistēmas, kas ir saderīgas ar spēkā esošajām datu aizsardzības prasībām.
15. EDAU atzinīgi vērtē to, ka privātās dzīves neaizskaramības jēdziens jau sākotnēji ir iestrādāts Priekšlikumā, nosakot, ka reģistrācijas kontrolierīces "izstrādā tā, lai nodrošinātu privātumu". EDAU uzsver, ka jau digitālā tahogrāfa projektēšanas agrīnā stadijā jāņem vērā privātās dzīves neaizskaramības un datu aizsardzības apsvērumi. Šie pasākumi par labu privātās dzīves neaizskaramībai atbilstīgi jāatspoguļo atjauninātajā specifikācijā I B pielikumā.
16. Tomēr, kā jau uzsvērts 11. punktā, Priekšlikuma 34. pants un 15. apsvēruma paši par sevi neatrisina visas bažas par datu aizsardzību, kas saistītas ar tahogrāfu lietošanu. Tāpēc šajā atzinumā EDAU uzsver papildu pasākumus, kas nepieciešami, lai garantētu apmierinošu datu aizsardzības līmeni tahogrāfos.

Priekšlikumā nav pietiekami sīki aprakstītas drošības prasības, kas jāievēro tahogrāfu lietošanā

17. EDAU uzskata, ka digitālajiem tahogrāfiem noteiktās drošības prasības, kas izklāstītas vairākās Priekšlikuma daļās un 15. pantā, Priekšlikumā nav pietiekami izstrādātas. Turklāt EDAU uzsver, ka Priekšlikumā ir ierosināts "jauna digitāla tahogrāfa" izveidošanai izmantot daudzas tehnoloģijas, attiecībā uz kurām pašreizējais I B pielikums ir novecojis un tajā nav nedz atbilstošu specifikāciju, nedz piemērotu drošības pasākumu.
18. EDAU uzsver, ka nozare varētu ciest no nepietiekami skaidra juridiskā pamata, ko radīs atjaunināta regula, ar kuru tiks ieviestas daudzas tehnoloģiskas pārmaiņas ar nepietiekami detalizētu tehnisko specifikāciju esošajos, novecojušajos pielikumos. Tāpēc ir risks, ka nozarē līdz laikam, kad specifikācijas

tiks atjauninātas, var tikt izstrādāti pasākumi un sistēmas, kas nav labvēlīgas privātās dzīves neaizskaramības ievērošanai, un šis risks saglabāsies visu pielikumu pārskatīšanas laiku, proti, līdz 2014. gada beigām.

19. EDAU ļoti iesaka papildus novērtēt ietekmi uz privātās dzīves neaizskaramību, ieviešot tahogrāfos jebkādu tehnoloģiskus papildinājumus (GNSS, attālināto saziņu, ITS), lai izvērtētu privātās dzīves aizskāruma risku, ko rada šo tehnoloģiju lietošana.
20. EDAU iesaka papildināt Priekšlikumu ar īpašu pantu par drošības līmeni, kas jāpanāk visās tahogrāfa izstrādes un lietošanas stadijās (ne vien projektēšanas un uzstādīšanas stadijās, bet – kas ir svarīgi – arī lietošanas stadijā). Pantā jāuzsver šādi jautājumi:
 - jāpieņem pienācīgi drošības pasākumi, lai saglabātu datu konfidencialitāti, nodrošinātu to neaizskaramību un novērstu krāpšanu un nelikumīgas manipulācijas,
 - visā apstrādes ķēdē, kas iekļauj ne vien reģistrācijas kontrolierīces un pašas kartes, bet arī attālinātās saziņas sistēmu un GNSS aprīkojuma lietošanu, jāievēro Direktīvas 95/46/EK 17. panta drošības prasības,
 - pārskatbaidības nolūkā jāpaskaidro, kā veiks darbu neatkarīgie vērtētāji,
 - pirms tehnoloģisku papildinājumu ieviešanas jāveic ietekmes novērtējums uz privātās dzīves neaizskaramību.
21. Lai veicinātu labu praksi datu aizsardzības jomā, būtu lietderīgi Tahogrāfa jautājumu forumā, kas paredzēts Priekšlikuma 41. pantā, iekļaut EDAU un 29. panta datu aizsardzības iestāžu darba grupu.

II.2. Datu apstrādes samērība

Priekšlikumā trūkst skaidrības un noteiktības par apstrādes veidiem, kas tiks aplūkoti vēlākā Regulas I B pielikuma atjauninājumā

22. Priekšlikumā trūkst precizitātes un noteiktības attiecībā uz daudziem apstrādes modalitātēm, kas tomēr būtu jāprecizē, lai nodrošinātu to, ka šajos pasākumos tiek ievērots Direktīvas 95/46/EK 6. panta 1. punkta c) apakšpunktā izklāstītais samērīguma princips. Tas jo īpaši attiecas uz apstrādāto un tahogrāfos reģistrēto datu veidiem un, ja tiek izmantots ģeolokācijas aprīkojums, uz datu glabāšanas laiku, un to, kuri saņēmēji drīkst piekļūt konkrētiem datu veidiem, jo īpaši attiecībā uz attālinātās saziņas izmantošanu.
23. Daudzi datu apstrādes jautājumi pašlaik ir izklāstīti Regulas I B pielikumā, kas ir novecojis un vēlāk tiks pārskatīts ar Komisijas deleģēto aktu starpniecību. Tāpēc nav juridiskas noteiktības par to, vai paredzētā apstrāde atbilst samērīguma nosacījumiem, jo par daudziem pasākumiem vēlāk spriedīs regulatīvās komitejas. Turklāt ir risks, ka laikā, ko aizņems pielikumu atjaunināšana, nozarē tiks izveidotas savas sistēmas, kuru rezultātā var veidoties nesaderība.
24. EDAU šādu pieeju neatbalsta un iesaka paskaidrot apstrādes vispārējos veidus pašā Priekšlikumā, veltot pielikumus tikai detaļu precizēšanai. EDAU ar nožēlu konstatē, ka Priekšlikumā vairs nav aprakstītas vācamo un digitālajos tahogrāfos reģistrējamo datu kategorijas, kaut arī tās tika nepārprotami norādītas agrākās Priekšlikuma versijas, kuru nosūtīja EDAU, 5. pantā (piemēram, transportlīdzekļa kustība un ātrums, laiks, autovadītāja atrašanās vieta dienas darba perioda sākumā un beigās, autovadītāja identifikācija, autovadītāja darbība, notikumi un kļūmes tajā). Priekšlikuma 34. panta 3. punktā pašlaik ir noteikts tikai tas, "ka apstrādāti tiek vienīgi tie dati, kas stingri nepieciešami nolūkiem, kādiem tiek veikta apstrāde", nekonkretizējot, kādi datu veidi tiks apstrādāti.

25. EDAU ļoti iesaka vispārīgos apstrādes veidus raksturot Regulas tekstā, ko – pretstatā pielikumiem, kurus vēl tikai pieņems – apstiprinās parastajā likumdošanas kārtībā. Šāda pieeja palīdzētu radīt profesionāļiem autovadītājiem lielāku juridisko noteiktību, kas savukārt nostiprinātu datu likumīgu izmantošanu tiesā.
26. EDAU uzsver, ka, grozot I B pielikumu atbilstīgi tehnoloģiskajiem papildinājumiem, pienācīgi jāņem vērā arī samērīguma princips. Ļoti ieteicams, atjauninot Regulas I B pielikumu, laicīgi apspriesties ar EDAU. EDAU uzskata, ka šāda atjaunināšana jāveic pēc iespējas ātrāk, lai nodrošinātu to, ka tahogrāfi nozarē tiktu projektēti, ņemot vērā saskaņotas tehniskās specifikācijas.

Ģeoloģijas aprīkojuma izmantošana un datu par atrašanās vietu reģistrācija

27. EDAU atzīmē, ka saskaņā ar Priekšlikuma 5. apsvērumu atrašanās vietas datu reģistrācija ir pamatota, lai palīdzētu kontrolieriem kontroles veikšanas laikā. Ņemot vērā Direktīvas 95/46/EK 61. panta 1. punkta b) apakšpunktā izklāstīto nolūka ierobežošanas principu, EDAU uzsver, ka tahogrāfos reģistrētos datus par atrašanās vietu nedrīkst izmantot jebkādiem citiem mērķiem, kas nav saderīgi.
28. Kaut arī saskaņā ar Priekšlikuma 4. pantu tiktu reģistrēti tikai divu konkrētu veidu dati par atrašanās vietu (dienas darba perioda sākuma un beigu vietas), EDAU saprot, ka ģeoloģijas aprīkojuma lietošana ļauj pastāvīgi noteikt transportlīdzekļa – un tātad arī vadītāja – atrašanās vietu. To var veikt vairākos nolūkos, piemēram, lai kontrolētu ātrumu un kustību, pārbaudītu, vai transportlīdzeklis atrodas kustībā, utt. Ņemot vērā Priekšlikuma 4. pantu un nolūka ierobežošanas principu, EDAU uzsver, ka tāda izmantošana nav pieļaujama. EDAU uzsver, ka ierīces uzstādīšanu un izmantošanu tiešajam un galvenajam nolūkam – ļaut darba devējam attālināti un reālajā laikā kontrolēt savu darbinieku darbības vai atrašanās vietu – nedrīkst atļaut.

II.3. Piekļuve digitālajos tahogrāfos reģistrētajiem datiem un to turpmāka izmantošana

29. Pastāvīgu piekļuvi jebkurā laikā reģistrācijas ierīcēs glabātajiem datiem var piešķirt i) kontroles iestādēm kontrolpārbaūžu veikšanai un ii) attiecīgajam uzņēmumam, lai tas varētu ievērot savus juridiskos pienākumus, jo īpaši tos, kas izklāstīti Priekšlikuma 28. un 29. pantā. EDAU atzinīgi vērtē to, ka piekļuves tiesības datiem ir noteiktas atkarībā no lietotāja veida un/vai identitātes.

Attālināta kontrole, ko veic kontroles iestādes

30. Saskaņā ar 6. apsvērumu attālināta saziņa kontroles vajadzībām ir pamatota, jo tā atvieglo mērķtiecīgas pārbaudes uz ceļa, ļaujot samazināt administratīvo slogu, ko rada transporta uzņēmumu pārbaudes pēc nejaušības principa. EDAU saprot no šāda pasākuma ieviešanas izrietošās ērtības, bet atgādina, ka jāievieš pienācīgi drošības pasākumi, ņemot vērā privātās dzīves aizskāruma risku, ko rada šāda pastāvīga attālināta piekļuve informācijai, kas glabājas reģistrācijas kontrolierīcēs.
31. Šajā ziņā EDAU ar gandarījumu atzīmē, ka Priekšlikuma 5. pantā ir noteikti vairāki svarīgi drošības pasākumi, jo īpaši tas, ka i) šāda attālināta piekļuve tiek piešķirta tikai kompetentajām kontroles iestādēm; ii) datu apmaiņa ar kontroles iestādēm aprobežojas ar datiem, kas nepieciešami tikai, lai veiktu mērķtiecīgas pārbaudes uz ceļa; iii) attālināto pārbaūžu laikā savāktu datu glabāšanai ir skaidri noteikts īss saglabāšanas laiks – divas stundas; iv) transportlīdzekļa īpašniekam vai valdītājam ir jāsniedz vadītājam informācija par attālinātas kontroles iespēju; v) jāievieš atbilstīgi drošības pasākumi, lai nodrošinātu datu integritāti un autentifikāciju.
32. Tomēr EDAU uzskata, ka nav pietiekami skaidrs, ar kādiem datiem var apmainīties attālināti. Lai nodrošinātu to, ka kontroles iestādēm paziņoto datu apjoms nav pārmērīgs, EDAU iesaka mainīt 5. panta 3. punkta formulējumu. Tā vietā, lai uzskaitītu tos datus, kas netiks paziņoti, viņš ierosina 5. panta 3. punktā norādīt izsmeļošu to datu sarakstu, kurus drīkst paziņot.
33. Attiecībā uz sankcijām EDAU arī uzsver, ka attālinātās saziņas rezultātā autovadītājam vai uzņēmumam nedrīkst tikt automātiski uzlikta sodanauda vai sankcijas. Tā kā faktiskā attālinātā kontrole tiek veikta bez attiecīgās personas ziņas, pirms lēmuma pieņemšanas ir jāveic atbilstīgie pasākumi. Tāpēc attālinātā kontrole ir uzskatāma par sākotnēju pasākumu, kura rezultātā autovadītāja klātbūtnē var tikt veikta pamatīgāka kontrole, ja kontrolieri sākotnējā stadijā ir atklājuši kādas novirzes.

Pārrobežu apmaiņa ar datiem

34. Komisijas paziņojumā ir norādīts, ka ceļu satiksmes noteikumu un tahogrāfa noteikumu principus ievēro vairākās trešās valstīs. Priekšlikuma pašreizējā variantā nav norādes par starptautisku apmaiņu ar tahogrāfa datiem. Priekšlikumā jāpaskaidro, vai tiek domāts par datu pārrobežu apmaiņu ar trešo valstu iestādēm un kādos gadījumos vajadzīgas atbilstīgas drošības procedūras, lai nodrošinātu pietiekamu aizsardzības līmeni, kad dati tiek pārsūtīti uz šīm trešajām valstīm, ievērojot Direktīvas 95/46/EK 25. un 26. pantu.

Datu turpmāka izmantošana saistībā ar intelektiskajām transporta sistēmām (ITS)

35. Tahogrāfiem kļūstot par intelektisko transporta sistēmu būtisku elementu, privātuma un datu aizsardzības jomā rodas vairāki jautājumi, kurus EDAU jau uzsvēris atzinumā par ITS direktīvu ⁽¹⁾.
36. Turpmāku tahogrāfa reģistrēto vai radīto datu apstrādi izmantošanai intelektisko transporta sistēmu lietotnēm var veikt tikai tad, ja turpmākā apstrāde nav nesaderīga ar vākšanas sākotnējo mērķi. Tas katrā gadījumā ir jāizvērtē atsevišķi.
37. Datu kontrolieriem ir jānodrošina, lai tahogrāfa datu turpmāka izmantošana ITS lietotnēm tiktu veikta saskaņā ar kādu no juridiskajiem pamatiem, kas uzskaitīti Direktīvas 95/46/EK 7. pantā. EDAU uzsver, ka starp esošajiem juridiskajiem pamatiem, autovadītāja piekrišana var neiedvest paļāvību, ņemot vērā nodarbinātību, saistībā ar kuru apstrādes darbības tiek veiktas. Darba devēji var uzspiest autovadītājiem konkrētas ITS lietotnes, kuru lietošanai tie paši nebūtu brīvi piekrituši ⁽²⁾.
38. Tāpēc EDAU ierosina grozīt Priekšlikuma 6. panta 2. punktu, nosakot, ka "transportlīdzekļos (...) uzstāda reģistrācijas kontrolierīci, kas aprīkota ar harmonizētu saskarni, kura reģistrētos vai radītos datus ļauj lietot inteligēnto transporta sistēmu lietotnēm. Tahogrāfa reģistrēto datu turpmāka izmantošana ir atļauta tikai tad, ja autovadītājs ir paudis brīvu piekrišanu šādai apstrādei un ir izpildītas visas citas Direktīvas 95/46/EK 6. panta prasības."
39. EDAU papildus uzsver, ka ne visi tahogrāfa reģistrētie vai radītie dati drīkst būt automātiski pieejami izmantošanai citās ITS lietotnēs, bet gan tikai tie, kas ir pilnīgi nepieciešami apstrādei konkrētajā ITS lietotnē. Tas jāuzsver Priekšlikuma 6. panta 3. punktā. EDAU iesaka katrai lietotnei veikt konkrētu privātuma novērtējumu, lai noteiktu, kuri dati apstrādei ir pilnīgi nepieciešami un maksimālo šādu datu glabāšanas laiku.

II.4. Vadītāja kartes

Vadītāja karšu apvienošana ar vadītāja apliecībām

40. Priekšlikuma 27. pantā ir paredzēts apvienot vadītāja karšu un vadītāja apliecību funkcijas. Ņemot vērā potenciālo reģistrēto informācijas apjomu par autovadītāja darbībām, vadītāja karte ir vairāk nekā vienkārša identifikācijas karte, kas apliecina, ka attiecīgā persona ir profesionāls autovadītājs. Tāpēc no datu aizsardzības viedokļa tā vairāk aizskar privāto dzīvi, jo tās mērķis ir kontrolēt, kā persona ievēro sociālās jomas noteikumus autotransportā.
41. Kartes apvienošana ar vadītāja apliecību rada bažas no datu aizsardzības viedokļa, jo īpaši ņemot vērā nolūka ierobežošanas principu un samērīguma principu. Turklāt nav pietiekami pierādīta vajadzība un ieguvums, ko dod vadītāja kartes apvienošana ar vadītāja apliecību. Jo īpaši nav pierādīts, kāpēc šāda

⁽¹⁾ Eiropas Datu aizsardzības uzraudzītāja 2009. gada 22. jūlija atzinums sakarā ar Komisijas paziņojumu par rīcības plānu Eiropā ieviest inteligēntas transporta sistēmas un tam pievienoto ierosināto Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvu, ar ko nosaka pamatu inteligēnto transporta sistēmu ieviešanai autotransporta jomā un saskarnēm ar citiem transporta veidiem. OV C 47, 25.2.2010., 6. lpp.
http://www.edps.europa.eu/EDPSWEB/webdav/site/mySite/shared/Documents/Consultation/Opinions/2009/09-07-22_Intelligent_Transport_Systems_EN.pdf

⁽²⁾ Skatīt 29. panta Darba grupas atzinumu 15/2011 par piekrišanu – http://ec.europa.eu/justice/data-protection/article-29/documentation/opinion-recommendation/files/2011/wp187_en.pdf

apvienošana būtu labākais veids cīņai pret krāpšanu un vadītāja kartes ļaunprātīgu izmantošanu. EDAU iesaka paredzēt šādu apvienošanu tikai pēc tam, kad būs veikts ietekmes novērtējums uz privātās dzīves neaizskaramību un drošību. Tas skaidri jānorāda Priekšlikuma 27. pantā.

42. Turklāt tādai apvienošanai būs jāgroza Direktīva 2006/126/EK par vadītāju apliecībām, Komisijai izvirzot attiecīgu priekšlikumu. Ņemot vērā no šāda grozījuma izrietošos datu aizsardzības aspektus, EDAU uzsver, ka vēlas, lai šis priekšlikums tiktu apspriests ar viņu.

Informācijas apmaiņa par vadītāju kartēm, izmantojot TACHONET

43. Informācijas apmaiņa par vadītāju kartēm notiks elektroniski ar valstu elektronisko reģistru starpniecību pirms vadītāja karšu izsniegšanas, lai pārbaudītu, vai pieteikuma iesniedzējam jau nav šādas kartes. Šī informācijas apmaiņa tiks veikta, izmantojot esošo sistēmu TACHONET. Priekšlikuma 26. pantā ir juridiskais pamats šādai elektroniskai informācijas apmaiņai. EDAU atzinīgi vērtē to, ka reģistros iekļautie konkrētie personas dati, kā arī glabāšanas laiks un pilnvarotie datu saņēmēji ir skaidri izklāstīti Priekšlikuma 26. pantā. EDAU uzsver, ka šajā pantā jāapraksta visi vispārējie ar TACHONET veiktie apstrādes veidi un īstenošanas tiesību akti jāparedz tikai tīri tehnisku specifikāciju pieņemšanai.
44. EDAU atzīmē, ka Komisijas funkcijas elektronisko reģistru sasaistīšanā nav pietiekami skaidri noteiktas. Viņš uzsver, ka šīs funkcijas precīzāk jāpaskaidro ierosinātajos īstenošanas tiesību aktos. Viņš turklāt uzsver, ka visos tajos gadījumos, kad šīs funkcijas ir saistītas ar Komisijas veikto personas datu apstrādi, šādā apstrāde jāveic, ievērojot Regulu (EK) Nr. 45/2001.

III. SECINĀJUMS

45. EDAU pauž atzīnību par apspriešanos attiecībā uz priekšlikumu, kas ļoti nepārprotamā veidā aizskar profesionālo autovadītāju privāto dzīvi. Viņš īpaši atzinīgi vērtē tieši datu aizsardzībai veltīta noteikuma iekļaušanu Priekšlikumā. Tomēr EDAU atzīmē, ka šis noteikums pats par sevi vēl neatrisina visus datu aizsardzības jautājumus, kas izriet no Priekšlikumā izvirzītajiem pasākumiem. Tāpēc Priekšlikumā un Paziņojumā aprakstītajos papildu pasākumos ir vajadzīgas papildu garantijas.
46. EDAU uzskata, ka apstrādes vispārējās modalitātes, izmantojot tahogrāfu, jāizklāsta pašā Priekšlikumā un nevis Regulas pielikumos. Apstrādes galvenie aspekti, tādi kā datu veidi, ko reģistrē tahogrāfos un ar ģeolokācijas aprīkojumu, to saņēmēji un glabāšanas laiks, jāapraksta pašā Priekšlikumā. Regulas pielikumos jānodrošina Regulā izklāstīto vispārējo principu tīri tehniska detalizācija.
47. Turklāt EDAU atzīmē, ka esošie pielikumi ir novecojuši un tas varētu izraisīt nesaderību ar veidu, kādā tahogrāfi nozarē tiks pilnveidoti. Priekšlikumā ir ieviesti daudzi tehnoloģiski papildinājumi, kuriem esošajos Regulas pielikumos nav noteikta attiecīga tehniskā specifikācija. Pastāv risks, ka līdz Regulas pielikumu atjaunināšanai tiks radītas privātam nelabvēlīgas sistēmas. EDAU lūdz Komisiju pēc iespējas ātrāk atjaunināt Regulas pielikumus.
48. EDAU iesaka ieviest Priekšlikumā šādus grozījumus:
- iekļaut īpašu noteikumu par tahogrāfos panākamo drošības līmeni un nodrošināt to, ka pirms jebkādu tehnoloģisko papildinājumu ieviešanas tiek veikts ietekmes novērtējums uz privātās dzīves neaizskaramību,
 - noskaidrot konkrētos un likumīgos nolūkus, kuros tiks veikta pastāvīga atrašanās vietas noteikšana; Priekšlikumā skaidri jānorāda, ka ierīces uzstādīšana un izmantošana tiešā un galvenajā nolūkā – ļaut darba devējam attālināti un reālajā laikā kontrolēt savu darbinieku darbības vai atrašanās vietu – nav atļauta,
 - noteikt 5. panta 3. punktā izsmeļošu to datu sarakstu, kuru apmaiņa ar kontroles iestādēm ir atļauta, un nodrošināt to, ka attālinātās kontroles rezultātā sankcijas netiks automātiski piemērotas,

- paskaidrot, vai tiks veikta pārrobežu datu apmaiņa ar kontroles iestādēm trešās valstīs, un attiecīgajos gadījumos pieņemt pienācīgas procedūras datu aizsardzībai, lai nodrošinātu Direktīvas 95/46/EK 25. un 26. panta ievērošanu,
 - pieprasīt datu kontrolieriem nodrošināt, lai tahogrāfos reģistrēto datu turpmākā apstrāde izmantošanai ITS lietotnēs tiktu veikta, ievērojot Direktīvu 95/46/EK, un jo īpaši lai šāda apstrāde tiktu veikta ar profesionālo vadītāju skaidri paustu brīvu piekrišanu un nebūtu nesaderīga ar vākšanas sākotnējo mērķi. Turklāt 6. panta 3. punktā jāuzsver, ka tahogrāfu ierīcēs glabātajiem datiem drīkst piekļūt tikai tie, kam tā pilnīgi nepieciešama apstrādei ITS lietotnē,
 - Priekšlikuma 27. pantā jānosaka, ka vadītāja karšu apvienošana ar autovadītāju apliecībām jāparedz tikai pēc tam, kad būs veikts ietekmes novērtējums uz privātās dzīves neaizskaramību un drošību,
 - sīkāk paskaidrot Komisijas funkcijas informācijas apmaiņā par vadītāju kartēm, kas tiks veikta ar valstu elektronisko reģistru starpniecību, un apmaiņas modalitātes.
49. EDAU aicina dalībvalstis apspriesties ar datu aizsardzības uzraudzības iestādēm, pirms tiks pieņemti valstu pasākumi attiecībā uz tahogrāfiem, jo īpaši pasākumi par ģeolokācijas aprīkojuma, attālinātās saziņas, ITS saskarņu un TACHONET izmantošanu.
50. Lai nodrošinātu, ka datu aizsargāšanas prasības tiek atbilstīgi ņemtas vērā Komisijas turpmāk veiktajās papildu darbībās, EDAU vēlas, lai to iekļauj Tahogrāfa jautājumu foruma dalībnieku sarakstā un lai ar viņu tiek apspriests atjauninātais I B pielikums un Priekšlikums par grozījumiem Direktīvā 2001/126/EK par vadītāju apliecībām.

Briselē, 2011. gada 5. oktobrī

Giovanni BUTTARELLI
Eiropas Datu aizsardzības uzraudzītāja palīgs
