

Mnenje Evropskega nadzornika za varstvo podatkov o predlogu Uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi Uredbe Sveta (EGS) št. 3821/85 o tahografu (nadzorni napravi) v cestnem prometu in spremembi Uredbe (ES) št. 561/2006 Evropskega parlamenta in Sveta

(2012/C 37/02)

EVROPSKI NADZORNIK ZA VARSTVO PODATKOV JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije in zlasti člena 16 Pogodbe,

ob upoštevanju Listine Evropske unije o temeljnih pravicah ter zlasti členov 7 in 8 Listine,

ob upoštevanju Direktive 95/46/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 24. oktobra 1995 o varstvu posameznikov pri obdelavi osebnih podatkov in o prostem pretoku takih podatkov ⁽¹⁾,

ob upoštevanju Uredbe (ES) št. 45/2001 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 18. decembra 2000 o varstvu posameznikov pri obdelavi osebnih podatkov v institucijah in organih Skupnosti in o prostem pretoku takih podatkov ⁽²⁾ ter zlasti člena 28(2) Uredbe –

SPREJEL NASLEDNJE MNENJE:

I. UVOD

I.1 Posvetovanje z ENVP

1. Komisija je 19. julija 2011 sprejela predlog Uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi Uredbe Sveta (EGS) št. 3821/85 o tahografu (nadzorni napravi) v cestnem prometu in spremembi Uredbe (ES) št. 561/2006 Evropskega parlamenta in Sveta (v nadaljnjem besedilu: predlog) ⁽³⁾. Predlogu je priloženo sporočilo z naslovom „Digitalni tahograf: Načrt za prihodnje dejavnosti“ (v nadaljnjem besedilu: sporočilo) ⁽⁴⁾. Predlog in sporočilo sta bila istega dne poslana ENVP v posvetovanje.
2. Neuradno posvetovanje z ENVP v zvezi s prejšnjo različico predloga je potekalo že aprila 2011, varuh je neuradne pripombe predložil 13. maja 2011. ENVP pozdravlja neuradno posvetovanje, zaradi katerega je bilo besedilo že na zgodnji stopnji nastajanja izboljšano z vidika varstva podatkov. Nekatere pripombe so bile upoštevane v predlogu. ENVP bi bil zadovoljen, če bi bilo v preambulo k predlogu vključeno sklicevanje na to mnenje.

I.2 Splošno ozadje

3. Predlog obravnava vgradnjo in uporabo tahografov v vozilih, ki se uporabljajo za prevoz oseb ali blaga po cesti, za preverjanje, ali poklicni vozniki v cestnem prometu upoštevajo socialno zakonodajo o času vožnje in počitka ⁽⁵⁾.
4. Od leta 1985 se za ta namen uporablja sistem tahografa, ki temelji na nadzorni napravi v kombinaciji s tahografskimi karticami ⁽⁶⁾. Tahograf zapisuje, hrani, prikazuje, tiska in izpisuje podatke o dejavnostih voznika. Tahografska kartica je pametna kartica, ki je predvidena za uporabo s tahografom; tahografske kartice omogočajo identifikacijo imetnika kartice ter prenos in hranjenje podatkov.

⁽¹⁾ UL L 281, 23.11.1995, str. 31.

⁽²⁾ UL L 8, 12.1.2001, str. 1.

⁽³⁾ COM(2011) 451 konč.

⁽⁴⁾ COM(2011) 454 konč.

⁽⁵⁾ Glej zlasti Uredbo (ES) št. 561/2006 o voznem času in času počitka, Direktivo 2002/15/ES o urejanju delovnega časa oseb, ki opravljajo spremljevalne dejavnosti v cestnem prometu, in Direktivo 92/6/EGS o vgradnji in uporabi naprav za omejevanje hitrosti za določene kategorije motornih vozil v Skupnosti.

⁽⁶⁾ Obstajajo naslednje vrste tahografskih kartic: (i) vozniška kartica, (ii) kontrolna kartica, (iii) kartica servisne delavnice in (iv) kartica podjetja; glej opredelitve pojmov v členu 2 predloga.

5. Osnutek predloga spreminja veljavno Uredbo (EGS) št. 3821/85 o uporabi tahografa (nadzorne naprave) v cestnem prometu (v nadaljnjem besedilu: Uredba) in jo posodablja v skladu s tehnološkim napredkom, da bi tako izboljšali uporabo digitalnega tahografa v primerjavi z analognimi različicami ter razširili njegove funkcionalnosti, na podlagi česar se bo razvil nov tip digitalnih tahografov. Novi digitalni tahograf bo izboljšán z naslednjimi tehnološkimi lastnostmi: (i) uporabo opreme za določanje geografskega položaja za samodejno zbiranje podatkov o kraju, kjer so nekateri vozniki; (ii) uporabo zmogljivosti za komunikacijo na daljavo za nadzor na daljavo in (iii) standardiziranim vmesnikom z drugimi inteligentnimi prometnimi sistemi (ITS), zaradi česar lahko postane bistven element platforme ITS v vozilih ⁽⁷⁾.
6. Glede številnih vprašanj, obravnavanih v predlogu, pa bodo potrebni dodatni dopolnilni ukrepi, ki so opisani v sporočilu. V sporočilu je opredeljenih več ukrepov, ki jih mora začeti izvajati Komisija in vključujejo predvsem posodabljanje tehničnih specifikacij digitalnega tahografa, ki so določene v Prilogi IB k Uredbi, z delegiranimi akti, ter posodabljanje varnostnih mehanizmov ter tudi spremembo Direktive 2006/126/ES o voznških dovoljenjih za združitev kartic poklicnih voznikov, ki se uporabljajo v tahografih, z njihovimi voznškimi dovoljenji.

1.3 Vprašanja varstva podatkov, ki jih sproža predlog

7. Uporaba tahografa v cestnem prometu vključuje obdelavo osebnih podatkov o poklicnih voznikih. Velik del obdelave temelji na opremi za določanje geografskega položaja in zmogljivostih za komunikacijo na daljavo, to pa sta tehnologiji, ki precej vplivata na zasebnost in varstvo podatkov posameznikov.
8. Predlog tako zelo očitno posega v zasebnost poklicnih voznikov, zlasti ker omogoča stalno spremljanje, kje so, in prinaša možnost, da nadzorni organi izvajajo nadzor na daljavo in imajo stalen neposreden dostop do podatkov, shranjenih v tahografih. Poleg tega predvidena združitev voznške kartice z voznškim dovoljenjem lahko vpliva na sedanjo raven varstva podatkov o voznikih.
9. Zaradi tega je bistveno, da v Evropski uniji obdelava podatkov v tahografih poteka v skladu z okvirom EU za varstvo podatkov, kot je določen v členih 7 in 8 Listine Evropske unije o temeljnih pravicah, členu 16 Pogodbe o delovanju Evropske unije ter Direktivi 95/46/ES ⁽⁸⁾ in Direktivi 2002/58/ES ⁽⁹⁾.
10. Treba je opozoriti, da v letu 1985, ko je bila sprejeta Uredba, v EU ni obstajal celosten okvir za varstvo podatkov. Sedanja sprememba Uredbe je torej priložnost za njeno posodobitev v skladu z veljavno ureditvijo za varstvo podatkov.
11. ENVP zlasti pozdravlja vključitev uvodne izjave in posebne določbe o varstvu podatkov v predlog ⁽¹⁰⁾. Vseeno pa opozarja, da samo s temi določbami ni mogoče rešiti vseh vprašanj o varstvu podatkov, ki se pojavljajo ob različnih predlaganih ukrepih v predlogu. Zaradi tega je treba v predlog in dopolnilne ukrepe, opisane v sporočilu, vključiti dodatna jamstva.
12. ENVP v tem mnenju opozarja na več vidikov predloga, ki zahtevajo dodatno preučitev z vidika varstva podatkov. Pri tem se bo zlasti usmeril na naslednja vprašanja, ki bodo obravnavana v oddelku II v nadaljevanju:

⁽⁷⁾ V skladu z Direktivo 2010/40/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 7. julija 2010 o okviru za uvajanje inteligentnih prometnih sistemov v cestnem prometu in za vmesnike do drugih vrst prevoza, (UL L 207, 6.8.2010, str. 1).

⁽⁸⁾ Direktiva 95/46/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 24. oktobra 1995 o varstvu posameznikov pri obdelavi osebnih podatkov in o prostem pretoku takih podatkov, UL L 281, 23.11.1995, str. 31.

⁽⁹⁾ Direktiva 2002/58/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 12. julija 2002 o obdelavi osebnih podatkov in varstvu zasebnosti na področju elektronskih komunikacij (Direktiva o zasebnosti in elektronskih komunikacijah), (UL L 201, 31.7.2002, str. 37).

⁽¹⁰⁾ Glej uvodno izjavo 15 in člen 34 predloga.

- (i) splošne zahteve o varstvu in varnosti podatkov v posebnih določbah predloga,
- (ii) sorazmernost obdelave podatkov v tahografih,
- (iii) načine dostopa do podatkov in nadaljnjo uporabo podatkov, zapisanih v tahografih, ter
- (iv) posebna vprašanja, ki jih sproža predlagana uporaba vozniških kartic.

II. ANALIZA PREDLOGA

II.1 Splošne zahteve v zvezi z varstvom in varnostjo podatkov

Splošni ukrepi za varstvo podatkov, ki jih izvajajo nadzorniki podatkov, države članice in snovalci tahografov

13. ENVP pozdravlja vključitev posebne določbe o varstvu podatkov v člen 34 predloga. V členu 34 je jasno poudarjena odgovornost lastnikov vozil in/ali prevoznih podjetij kot nadzornikov podatkov, da ravnajo v skladu z veljavno zakonodajo o varstvu podatkov. To med drugim prinaša zahtevo, da obveščajo poklicne voznike o obdelavi njihovih podatkov v tahografih, da voznikom zagotovijo dostop do njihovih podatkov ter popravijo nepravilne in nepopolne podatke. ENVP poudarja, da morajo biti takšne informacije o obdelavi popolne za vse dejavnosti obdelave, ki potekajo, zato pozdravlja zahtevo iz člena 5(6) predloga, da nadzorniki podatkov izrecno obveščajo voznike, da jih nadzorni organi lahko nadzirajo na daljavo. ENVP še poudarja, da morajo nadzorniki podatkov o obdelavi uradno obvestiti nadzorne organe, kot je določeno v členih od 18 do 20 Direktive 95/46/ES.
14. V tej določbi je tudi posebej poudarjena dolžnost držav članic in neodvisnih nadzornih organov po zagotovitvi, da obdelava osebnih podatkov v tahografih, ki se uporabljajo v cestnem prevozu, poteka v skladu z veljavno zakonodajo o varstvu podatkov. Države članice bodo tako morale sprejeti posebne ukrepe v zvezi z uporabo posebnih tehnologij, kot so globalni satelitski navigacijski sistem (GNSS), komunikacija na daljavo in vmesniki ITS, ali v zvezi z elektronsko izmenjavo informacij o vozniških karticah in hranjenjem zapisov pri prevoznih podjetjih. Kadar je to mogoče, se je pred sprejetjem takšnih ukrepov treba posvetovati z organi za varstvo podatkov v državah članicah, da bodo okvirji pripravljeni v skladu z veljavnimi zahtevami o varstvu podatkov.
15. ENVP pozdravlja dejstvo, da je v predlog vključen koncept zagotavljanja zasebnosti z zasnovo, saj je določeno, da mora biti tahograf „zasnovan tako, da zagotavlja zasebnost“. ENVP poudarja, da mora biti elektronski tahograf že od začetnih stopenj načrtovanja zasnovan tako, da zagotavlja spoštovanje zasebnosti in varstva podatkov. Te ukrepe za spoštovanje zasebnosti je treba ustrezno upoštevati pri posodobitvi specifikacij v Prilogi IB.
16. Kot pa je bilo poudarjeno v odstavku 11 zgoraj, samo člen 34 in uvodna izjava 15 predloga ne obravnavata vseh pomislekov v zvezi z varstvom podatkov, povezanih z uporabo tahografov. ENVP zato v tem mnenju opozarja na dodatne ukrepe, ki so potrebni, da se zajamči zadovoljiva raven varstva podatkov v tahografih.

V predlogu so nezadostno opisane varnostne zahteve, ki jih je treba izpolniti pri uporabi tahografov

17. ENVP meni, da so varnostne zahteve za digitalni tahograf, ki so vključene v več delov predloga in člen 15, v predlogu premalo izoblikovane. ENVP poleg tega poudarja, da predlog prinaša uporabo veliko tehnologij za oblikovanje „novega digitalnega tahografa“. Sedanja Priloga IB pa je zanj zastarela in ne vsebuje niti ustreznih specifikacij niti ustreznih varnostnih ukrepov.
18. ENVP poudarja, da bi nejasen pravni okvir lahko imel negativne posledice za industrijo. S sprejetjem posodobljene uredbe bi namreč uvedli veliko tehnoloških sprememb, v sedanjih zastarelih prilogah pa ne bodo podrobneje obravnavane njihove tehnične specifikacije. Zato obstaja tveganje, da

bi industrija do posodobitve specifikacij razvijala ukrepe in okvire, ki ne zagotavljajo varovanja zasebnosti. To tveganje bo obstajalo, dokler ne bo končano spreminjanje teh prilog, torej do konca leta 2014.

19. ENVP močno priporoča, da se uvedba kakršne koli tehnološke posodobitve (GNSS, komunikacija na daljavo, ITS) v tahografih ustrezno podpre z oceno vpliva na zasebnost, pri kateri se ocenijo tveganja za zasebnost zaradi uporabe teh tehnologij.
20. ENVP poleg tega priporoča, da se v predlog vnese poseben člen o stopnji varnosti, ki jo je treba doseči na vseh stopnjah razvoja in uporabe tahografov (ne samo pri njihovem snovanju in vgradnji, temveč, kar je še bolj pomembno, tudi med njihovo uporabo). V tem členu je treba poudariti:
 - treba je sprejeti ustrezne varnostne ukrepe za ohranitev zaupnosti podatkov, integritete podatkov ter preprečevanje goljufij in nezakonitih zlorab;
 - v celotni verigi obdelave, ki ne vključuje zgolj tahografa in samih kartic, temveč tudi sistem sporočanja na daljavo in uporabo opreme GNSS, je treba upoštevati varnostne zahteve iz člena 17 Direktive 95/46/ES;
 - za namene odgovornosti je treba pojasniti, kako bodo neodvisni ocenjevalci opravljali svoje delo;
 - pred uvedbo kakršne koli tehnološke posodobitve je treba izvesti ocene vpliva na zasebnost.
21. Za spodbujanje dobrih praks varstva podatkov bi lahko na seznam članov foruma o tahografih iz člena 41 predloga vključili ENVP in Delovno skupino za varstvo podatkov iz člena 29.

II.2 Sorazmernost obdelave podatkov

Predlog ne določa dovolj jasno in nedvoumno načinov obdelave, ki naj bi bili pozneje določeni s posodobitvijo Priloge IB k Uredbi

22. Predlog ni dovolj natančen in nedvoumen glede veliko načinov obdelave, ki jih je vsekakor treba pojasniti za zagotovitev, da se pri teh ukrepih spoštuje načelo sorazmernosti iz člena 6(1)(c) Direktive 95/46/ES. To zadeva predvsem vrste podatkov, ki se obdelujejo in zapisujejo v tahografih ter z uporabo opreme za določanje geografskega položaja, obdobje hranjenja takšnih podatkov in opredelitev, kateri prejemniki imajo dostop do katerih podatkov, zlasti v zvezi z uporabo komunikacij na daljavo.
23. Veliko podrobnosti o obdelavi podatkov je sedaj določeno v Prilogi IB k Uredbi, ki ni več posodobljena in se bo pozneje spreminjala z delegiranimi akti Komisije. Zaradi tega ni pravne gotovosti, ali bo predvidena obdelava ustrezala pogojem sorazmernosti, saj bodo odločitve o veliko ukrepih na poznejših stopnjah sprejemali regulativni odbori. Poleg tega obstaja tveganje, da bo industrija v času, ki bo potreben za posodobitev priloge, razvila lastne sisteme, kar lahko privede do razhajanj.
24. ENVP ne podpira takšnega pristopa in priporoča, da se v samem predlogu pojasnijo splošni načini obdelave, v prilogah pa se obravnavajo samo bolj podrobna vprašanja. ENVP obžaluje, da predlog ne vključuje več kategorij podatkov, ki se zbirajo in zapisujejo v digitalnih tahografih, čeprav je bilo to jasno določeno v členu 5 prejšnje različice predloga, ki je bila sporočena ENVP (npr. gibanje in hitrost vozila, merjenje časa, kraj začetka in konca voznikovega delovnega dneva, identiteta voznika, dejavnost voznika, dogodki in okvare). V členu 34(3) predloga je sedaj določeno samo, da se „obdelujejo samo podatki, ki so nujno potrebni za obdelavo“, niso pa opredeljene vrste podatkov, ki se bodo obdelovali.

25. ENVP močno priporoča, da se splošni načini obdelave opišejo v besedilu uredbe, ki bi jo v nasprotju s prilogami sprejemali z rednim zakonodajnim postopkom. S tem pristopom bi poklicnim voznikom zagotovili večjo pravno varnost, poleg tega bi imeli podatki večjo veljavo na sodišču.
26. ENVP poudarja, da je treba pri spreminjanju Priloge IB v skladu s tehnološkim razvojem tudi ustrezno razmisliti o načelu sorazmernosti. Močno priporoča, da se pri posodabljanju Priloge IB k Uredbi opravijo ustrezna posvetovanja z ENVP. ENVP meni, da je treba prilogo posodobiti čim prej in tako zagotoviti, da industrija v tahografe vgradi usklajene tehnične specifikacije.

Uporaba opreme za določanje geografskega položaja in zapisovanje podatkov o kraju

27. ENVP ugotavlja, da je v skladu z uvodno izjavo 5 predloga zapisovanje podatkov o geografskem položaju upravičeno za podporo inšpektorjem med nadzorom. ENVP zaradi upoštevanja načela omejitve namena iz člena 6(1)(b) Direktive 95/46/ES poudarja, da se podatki o kraju, ki jih zapiše tahograf, ne smejo uporabljati za noben drug nezdružljiv namen.
28. Čeprav se v skladu s členom 4 predloga zapišeta samo dva natančno določena podatka o kraju (ugotovitev začetnega in končnega kraja delovnega dneva), ENVP ugotavlja, da bo uporaba opreme za določanje geografskega položaja omogočala stalno določanje kraja vozila in torej tudi voznika. To bi lahko počeli z več nameni, na primer za spremljanje hitrosti in smeri, za preverjanje, ali se vozilo premika ali ne, itd. ENVP glede na člen 4 predloga in načelo omejitve namena poudarja, da takšne oblike uporabe ne bi bile dovoljene. ENVP poudarja, da se ne sme dovoliti vgradnja in uporaba naprave neposredno in zgolj zaradi tega, da lahko delodajalci na daljavo in v realnem času spremljajo dejanja ali kraj, na katerem so njihovi zaposleni.

II.3 Dostop do podatkov, zapisanih na tahografu, in nadaljnja uporaba

29. Dostop do podatkov, shranjenih na tahografu, se lahko vedno dovoli (i) nadzornim organom za nadzor in (ii) ustreznemu podjetju, da bo lahko izpolnjevalo zakonske zahteve, zlasti zahteve iz členov 28 in 29 predloga. ENVP pozdravlja dejstvo, da so bile določene restriktivne pravice dostopa glede na vrsto in/ali identiteto uporabnika.

Nadzor nadzornih organov na daljavo

30. V skladu z uvodno izjavo 6 je komunikacija na daljavo za namene nadzora upravičena, da olajša ciljna cestna preverjanja in zmanjša upravne obremenitve, ki nastajajo z naključnimi pregledi prevoznih podjetij. ENVP razume, da je uvedba takšnega ukrepa praktična, vendar opozarja, da je treba izvesti ustrezne varnostne ukrepe zaradi tveganj za zasebnost, ki jih prinaša takšen stalen dostop na daljavo do informacij, shranjenih v tahografu.
31. ENVP v tem smislu z zadovoljstvom ugotavlja, da je v členu 5 predloga predvidenih več pomembnih zaščitnih ukrepov, in sicer zlasti, da (i) je takšen dostop na daljavo omejen samo na pristojne nadzorne organe; (ii) so podatki, izmenjani z nadzornimi organi, omejeni na podatke, nujno potrebne za ciljna cestna preverjanja; (iii) je za podatke, zbrane med preverjanji na daljavo, jasno določeno kratko obdobje hranjenja dve uri; (iv) lastnik ali imetnik vozila obvesti voznika o možnosti komuniciranja na daljavo in (v) je treba sprejeti ustrezne varnostne ukrepe za zagotovitev integritete podatkov in istovetnosti.
32. ENVP pa vseeno meni, da ni dovolj jasno, katere podatke je mogoče izmenjavati s komunikacijo na daljavo. Za zagotovitev, da se nadzornim organom ne sporoči preveč podatkov, ENVP priporoča drugačno formulacijo člena 5(3). Namesto naštevanja podatkov, ki se ne bodo sporočali, predlaga, da se v členu 5(3) zagotovi izčrpen seznam podatkov, ki se lahko sporočajo.
33. Kar zadeva sankcije, ENVP tudi poudarja, da nadzor na daljavo ne sme samodejno privedi do izrekanja glob ali kazni za voznika ali podjetje. Ker dejanski nadzor na daljavo poteka brez vednosti zadevne osebe, je treba pred sprejetjem kakršne koli odločitve ustrezno ukrepati. Zato je treba nadzor na daljavo obravnavati kot predhodni ukrep, ki lahko privede do poglobljenega nadzora v prisotnosti voznika, če inšpektorji ugotovijo kakršne koli nepravilnosti na predhodni stopnji.

Čezmejna izmenjava podatkov

34. Sporočilo Komisije kaže, da več tretjih držav uporablja načela predpisov s področja cestnega prometa in uredbe o tahografih. V sedanji različici predloga mednarodna izmenjava podatkov, pridobljenih s tahografom, ni omenjena. V predlogu je treba pojasniti, ali se z organi tretjih držav razmišlja o možnosti za čezmejne izmenjave podatkov, pri čemer bodo potrebni ustrezni zaščitni ukrepi za varstvo podatkov, ki zagotavljajo ustrezno raven varstva podatkov v skladu s členoma 25 in 26 Direktive 95/46/ES pri prenosu podatkov tem tretjim državam.

Nadaljnja uporaba podatkov v okviru inteligentnih prometnih sistemov (ITS)

35. Dejstvo, da so tahografi bistven element inteligentnih prometnih sistemov, sproža vrsto vprašanj glede zasebnosti in varstva podatkov, ki jih je ENVP poudaril v svojem mnenju o Direktivi ITS ⁽¹¹⁾.
36. Nadaljnja obdelava podatkov, ki jih zapiše ali ustvari tahograf za uporabo v aplikacijah inteligentnih prevoznih sistemov, je dovoljena samo, če ni nezdržljiva s prvotnim namenom zbiranja. To je treba presojati za vsak primer posebej.
37. Nadzorniki podatkov morajo zagotoviti, da nadaljnja obdelava podatkov tahografa za uporabo v aplikaciji ITS poteka v skladu z eno od pravnih podlag, naštetih v členu 7 Direktive 95/46/ES. ENVP poudarja, da bo mogoče zaradi zaposlitvenega okolja, v katerem potekajo obdelave, med vsemi razpoložljivimi pravnimi podlagami mogoče težko izhajati iz privoljenja voznikov, saj delodajalec lahko pritiska nanje, da uporabljajo nekatere aplikacije ITS, v katere sicer ne bi privolili res prostovoljno ⁽¹²⁾.
38. ENVP zato predlaga spremembo člena 6(2) predloga, v katerem bi bilo navedeno, da so „vozila [...] opremljena s tahografom z usklajenim vmesnikom, ki omogoča uporabo podatkov, ki jih je zabeležil ali izdelal tahograf, za aplikacije inteligentnih prometnih sistemov. Nadaljnja uporaba podatkov, ki so bili zapisani s tahografom, je dovoljena samo, če je voznik prostovoljno privolil v takšno nadaljnjo obdelavo in če so izpolnjene vse druge zahteve iz člena 6 Direktive 95/46/ES.“
39. ENVP poleg tega poudarja, da ne smejo biti samodejno na voljo za uporabo v drugih aplikacijah ITS vsi podatki, ki jih je zapisal ali izdelal tahograf, temveč so to samo podatki, ki so nujno potrebni za obdelavo v navedeni aplikaciji ITS. To je treba poudariti v členu 6(3) predloga. ENVP priporoča, da se za vsako aplikacijo izvede posebna ocena zasebnosti, s katero se določi, kateri podatki so nujno potrebni za obdelavo in kako dolgo je treba takšne podatke hraniti.

II.4 Vozniške kartice*Združitev vozniških kartic z vozniškimi dovoljenji*

40. Člen 27 predvideva združitev funkcij vozniških kartic z vozniškimi dovoljenji. Ob upoštevanju mogoče količine informacij o dejavnosti voznika, ki se zapišejo, je vozniška kartica več kot zgolj preprosta kartica za identifikacijo, ki potrjuje, da je oseba poklicni voznik. Zaradi tega je bolj občutljiva z vidika varstva podatkov, saj je namenjena spremljanju, koliko oseba upošteva socialne predpise na področju cestnega prevoza.
41. Združitev te kartice z vozniškim dovoljenjem sproža več pomislekov o varstvu podatkov, zlasti glede načela omejitve namena in načela sorazmernosti. Poleg tega niso bile zadovoljivo dokazane potreba in prednosti združitve vozniške kartice z vozniškim dovoljenjem. Zlasti ni dokazano, kako bi

⁽¹¹⁾ Mnenje ENVP z dne 22. julija 2009 o sporočilu Komisije z naslovom Akcijski načrt za uvajanje inteligentnih prometnih sistemov v Evropi ter spremljajočem predlogu direktive Evropskega parlamenta in Sveta o določitvi okvira za uvajanje inteligentnih prometnih sistemov v cestnem prometu in vmesnike do drugih vrst prevoza, UL C 47, 25.2.2010, str. 6.
http://www.edps.europa.eu/EDPSWEB/webdav/site/mySite/shared/Documents/Consultation/Opinions/2009/09-07-22_Intelligent_Transport_Systems_EN.pdf

⁽¹²⁾ Glej mnenje Delovne skupine iz člena 29 št. 15/2011 o soglasju: http://ec.europa.eu/justice/data-protection/article-29/documentation/opinion-recommendation/files/2011/wp187_en.pdf

združitev najbolje prispevala k preprečevanju goljufij in zlorab vozniških kartic. ENVP priporoča, da se ta združitev predvidi šele po opravljeni oceni vpliva na zasebnost in varnost. To je treba izrecno navesti v členu 27 predloga.

42. Poleg tega bo takšna združitev zahtevala spremembo Direktive 2006/126/ES o vozniških dovoljenjih, ki jo bo predlagala Komisija. Zaradi vprašanj varstva podatkov, ki jih vzbujajo takšne spremembe, se ENVP zavzema, da se opravijo ustrezna posvetovanja z njim o tem predlogu.

Izmenjava informacij o vozniških karticah prek sistema TACHONET

43. Informacije o vozniških karticah se bodo pred izdajo vozniških kartic izmenjavale v elektronski obliki prek nacionalnih elektronskih registrov, in sicer zaradi preverjanja, ali prosilec že nima takšne kartice. Ta izmenjava informacij bo potekala prek obstoječega sistema TACHONET. Pravna podlaga za takšno elektronsko izmenjavo informacij je člen 26. ENVP pozdravlja dejstvo, da so posebni osebni podatki, zapisani v teh registrih, jasno navedeni v členu 26 predloga, kar velja tudi za obdobje njihovega hranjenja in pooblaščenim prejemnikom podatkov. ENVP poudarja, da morajo biti v tem členu opisani vsi splošni načini obdelave v sistemu TACHONET in da se z izvedbenimi akti sprejmejo samo gole tehnične specifikacije.
44. ENVP ugotavlja, da Komisija nima dovolj jasne vloge pri medsebojnem povezovanju teh elektronskih registrov. Poudarja, da je treba to vlogo dodatno pojasniti v predlaganih izvedbenih aktih. Poleg tega poudarja, da mora vsakič, kadar ta vloga vključuje obdelavo osebnih podatkov s strani Komisije, takšna obdelava potekati v skladu z Uredbo (ES) št. 45/2001.

III. SKLEP

45. ENVP pozdravlja dejstvo, da so bila z njim opravljena posvetovanja glede predloga, ki očitno posega v zasebnost poklicnih voznikov. Zlasti izraža zadovoljstvo, da predlog vključuje posebno določbo o varstvu podatkov. Vseeno pa opozarja, da samo s to določbo ni mogoče rešiti vseh vprašanj o varstvu podatkov, ki se pojavljajo ob različnih predlaganih ukrepih v predlogu. Zaradi tega je treba v predlog vključiti dodatna jamstva in dopolnilne ukrepe, opisane v sporočilu.
46. ENVP meni, da je treba splošne načine obdelave v tahografih določiti v samem predlogu, ne pa v prilogah k Uredbi. Glavne vidike obdelave je treba opisati v samem predlogu, na primer vrste podatkov, ki se zapisujejo v tahografih in z opremo za določanje geografskega položaja, prejemnike in čas hranjenja. Priloge k Uredbi morajo vključevati samo tehnične podrobnosti v zvezi s splošnimi načeli, ki so bila določena v sami Uredbi.
47. ENVP poleg tega ugotavlja, da so sedanje priloge zastarele, kar bi lahko privedlo do razhajanj pri razvoju tahografov v industriji. Predlog prinaša veliko tehnoloških posodobitev, za katere ni ustreznih tehničnih specifikacij v sedanjih prilogah k Uredbi. Obstaja tveganje, da bi industrija pred posodobitvijo priloge k Uredbi razvijala okvire, ki ne bi zagotavljali zasebnosti. ENVP poziva Komisijo, da čim prej posodobi priloge k Uredbi.
48. ENVP priporoča, da se v predlog vključijo naslednje spremembe:
- vključi se posebna določba o stopnji varnosti, ki jo morajo dosegati tahografi, in zagotovi se izvedba ocene tveganja pred uvedbo tehnološke posodobitve;
 - pojasni se poseben in legitimen namen, za katerega se izvaja stalno določanje geografskega položaja. V predlogu je treba jasno določiti, da se ne sme dovoliti vgradnja in uporaba naprave za neposreden in glaven namen, da lahko delodajalci na daljavo in v realnem času spremljajo dejanja ali kraj, na katerem so njihovi zaposleni;
 - v členu 5(3) se določi izčrpen seznam podatkov, ki se lahko izmenjujejo z nadzornimi organi, in zagotovi se, da nadzor na daljavo ne privede do samodejnega izreka sankcij;

- pojasni se, ali bo potekala čezmejna izmenjava podatkov z nadzornimi organi v tretjih državah, v tem primeru se sprejmejo ustrezni zaščitni ukrepi za varstvo podatkov za zagotovitev skladnosti s členoma 25 in 26 Direktive 95/46/ES;
 - od nadzornikov podatkov se zahteva, da nadaljnja obdelava podatkov, ki so bili zapisani v tahografih za uporabo v aplikacijah ITS, poteka v skladu z Direktivo 95/46/ES, zlasti da poklicni vozniki dajo izrecno in prostovoljno soglasje k temu ter da nadaljnja obdelava ni nezdržljiva s prvotnim namenom zbiranja. Poleg tega je treba v členu 6(3) poudariti, da je dostop do podatkov, shranjenih v tahografu, omejen samo na to, kar je resnično potrebno za obdelavo v aplikaciji ITS;
 - v členu 27 se zagotovi, da je treba združevanje voznških kartic z voznškimi dovoljenji predvideti šele po tem, ko bo opravljena ocena vpliva na zasebnost in varnost;
 - dodatno se pojasni vloga Komisije pri izmenjavi informacij na voznških karticah prek nacionalnih elektronskih registrov in načini izmenjave.
49. ENVP poziva države članice, da se posvetujejo z nadzornimi organi za varstvo podatkov, preden sprejmejo nacionalne ukrepe za tahografe, zlasti ukrepe o uporabi opreme za določanje geografskega položaja, komuniciranje na daljavo, vmesnikih ITS in sistemu TACHONET.
50. Da bi zagotovili ustrezno upoštevanje zahtev varstva podatkov v dodatnih dopolnilnih ukrepih Komisije, ENVP izraža željo, da ga vključijo na seznam udeležencev foruma o tahografu ter da se z njim opravijo posvetovanja o posodobitvi Priloge IB ter o predlogu za spremembo Direktive 2001/126/ES o voznških dovoljenjih.

V Bruslju, 5. oktobra 2011

Giovanni BUTTARELLI
*Pomočnik Evropskega nadzornika za varstvo
podatkov*
