

Stanovisko evropského inspektora ochrany údajů k návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se mění nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 o záznamovém zařízení v silniční dopravě a nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006

(2012/C 37/02)

EVROPSKÝ INSPEKTOR OCHRANY ÚDAJŮ,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na článek 16 této smlouvy,

s ohledem na Listinu základních práv Evropské unie, a zejména na články 7 a 8 této listiny,

s ohledem na směrnici Evropského parlamentu a Rady 95/46/ES ze dne 24. října 1995 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů a o volném pohybu těchto údajů ⁽¹⁾,

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 45/2001 ze dne 18. prosince 2000 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů orgány a institucemi Společenství a o volném pohybu těchto údajů ⁽²⁾, a zejména na čl. 28 odst. 2 tohoto nařízení,

PŘIJAL TOTO STANOVISKO:

I. ÚVOD

I.1 Konzultace s evropským inspektorem ochrany údajů

1. Dne 19. července 2011 přijala Komise návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se mění nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 o záznamovém zařízení v silniční dopravě a nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 (dále jen „návrh“) ⁽³⁾. Návrh je doplněn sdělením nazvaným „Digitální tachograf: Plán budoucích činností“ (dále jen „sdělení“) ⁽⁴⁾. Návrh a sdělení byly téhož dne zaslány ke konzultaci evropskému inspektorovi ochrany údajů.
2. Neformální konzultace s evropským inspektorem ochrany údajů proběhla již v průběhu dubna 2011, a to k předchozímu znění návrhu, k němuž evropský inspektor ochrany údajů vznesl dne 13. května 2011 neformální připomínky. Evropský inspektor ochrany údajů vítá neformální konzultaci, která přispěla ke zdokonalení textu z hlediska ochrany údajů již v rané fázi přípravy návrhu. Některé vznesené připomínky byly do návrhu zapracovány. Evropský inspektor ochrany údajů by uvítal odkaz na toto stanovisko v preambuli návrhu.

I.2 Obecné souvislosti

3. Návrh se týká zabudování a užívání záznamového zařízení ve vozidlech používaných pro silniční přepravu cestujících nebo zboží za účelem kontroly, zda profesionální řidiči silniční dopravy dodržují předpisy v sociální oblasti o dobách řízení a odpočinku ⁽⁵⁾.
4. Od roku 1985 slouží k tomuto účelu systém tachografů, který je založen na záznamovém zařízení a kartách tachografu ⁽⁶⁾. Záznamové zařízení zaznamenává, ukládá, zobrazuje, tiskne a poskytuje datové výstupy týkající se činnosti řidiče. Karta tachografu je čipová karta určená k použití se záznamovým zařízením: pomocí této karty může být záznamovým zařízením identifikován její držitel a mohou být přenášeny a ukládány údaje.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 281, 23.11.1995, s. 31.

⁽²⁾ Úř. věst. L 8, 12.1.2001, s. 1.

⁽³⁾ KOM(2011) 451 v konečném znění.

⁽⁴⁾ KOM(2011) 454 v konečném znění.

⁽⁵⁾ Viz zejména nařízení (ES) č. 561/2006 o dobách řízení a odpočinku, směrnice 2002/15/ES o úpravě pracovní doby osob vykonávajících mobilní činnosti v silniční dopravě a směrnice 92/6/EHS o montáži a použití omezovačů rychlosti u určitých kategorií motorových vozidel ve Společenství.

⁽⁶⁾ Rozlišují se tyto druhy karet tachografu: i) karta řidiče, ii) kontrolní karta, iii) karta dílny a iv) karta podniku; viz definice v článku 2 návrhu.

5. Návrh pozměňuje stávající nařízení (EHS) č. 3821/85 o záznamovém zařízení v silniční dopravě (dále jen „nařízení“) a aktualizuje jej v souladu se současným technickým vývojem s cílem zlepšit používání digitálního tachografu oproti analogovým verzím a rozšířit jeho funkce tak, aby vznikl nový typ digitálního tachografu. Nový digitální tachograf bude mít tyto nové technické funkce: i) bude využívat zařízení určující zeměpisnou polohu k automatickému shromažďování některých údajů o poloze řidiče, ii) bude využívat prostředky dálkové komunikace k provádění dálkových kontrol a iii) bude mít standardizované rozhraní pro ostatní inteligentní dopravní systémy, takže se bude moci stát základní složkou platformy inteligentních dopravních systémů ve vozidle (7).
6. Mnoho bodů uvedených v návrhu bude vyžadovat další doplňující opatření, jež jsou popsána ve sdělení. Ve sdělení je uvedeno několik opatření, která bude iniciovat Komise, zejména změna (prostřednictvím aktů v přenesené pravomoci) technických specifikací digitálních tachografů stanovených v příloze IB nařízení a modernizace bezpečnostních mechanismů, jakož i změna směrnice 2006/126/ES o řídicích průkazech s cílem sloučit karty profesionálních řidičů v tachografech s jejich řídicími průkazy.

1.3 Otázky ochrany údajů vyplývající z návrhu

7. Použití záznamového zařízení v silniční dopravě zahrnuje zpracování osobních údajů týkajících se profesionálních řidičů. Velká část zpracování údajů závisí na používání zařízení určujícího zeměpisnou polohu a prostředků dálkové komunikace, což jsou technologie, které mají značný dopad na ochranu soukromí a údajů fyzických osob.
8. Návrh tedy velmi výrazně zasahuje do soukromí profesionálních řidičů, zejména proto, že umožňuje neustálé sledování místa pobytu řidičů a zavádí možnost dálkových kontrol ze strany kontrolních orgánů, které budou mít stálý přímý přístup k údajům uloženým v tachografech. Navíc může předjímané sloučení karty řidiče s jeho řídicím průkazem ovlivnit také současnou ochranu údajů řidičů.
9. Proto je velmi důležité, aby bylo zpracování údajů prostřednictvím tachografů v Evropské unii prováděno v souladu s rámcem EU pro ochranu údajů, jak je stanoveno v člancích 7 a 8 Listiny základních práv Evropské unie, v článku 16 Smlouvy o fungování Evropské unie, jakož i ve směrnici 95/46/ES (8) a směrnici 2002/58/ES (9).
10. Je třeba poznamenat, že v době, kdy bylo nařízení přijato, tedy v roce 1985, neexistoval v EU žádný komplexní rámec pro ochranu údajů. Současný přezkum nařízení je proto příležitostí k aktualizaci nařízení v souladu se stávajícím režimem ochrany údajů.
11. Evropský inspektor ochrany údajů zejména vítá skutečnost, že do návrhu byl zařazen bod odůvodnění a zvláštní ustanovení o ochraně údajů (10). Evropský inspektor ochrany údajů však konstatuje, že tato ustanovení sama o sobě neřeší všechny otázky ochrany údajů vyplývající z různých opatření uvedených v návrhu. Proto je třeba do návrhu a doplňkových opatření popsaných ve sdělení doplnit další záruky.
12. V tomto stanovisku evropský inspektor ochrany údajů upozorňuje na několik aspektů návrhu, které vyžadují další zvážení z hlediska ochrany údajů. Evropský inspektor ochrany údajů se zaměří zejména na tyto otázky, které jsou postupně přezkoumány níže v části II:

(7) Podle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2010/40/EU ze dne 7. července 2010 o rámci pro zavedení inteligentních dopravních systémů v oblasti silniční dopravy a pro rozhraní s jinými druhy dopravy, (Úř. věst. L 207, 6.8.2010, s. 1).

(8) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 95/46/ES ze dne 24. října 1995 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů a o volném pohybu těchto údajů, Úř. věst. L 281, 23.11.1995, s. 31.

(9) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/58/ES ze dne 12. července 2002 o zpracování osobních údajů a ochraně soukromí v odvětví elektronických komunikací (směrnice o soukromí a elektronických komunikacích), (Úř. věst. L 201, 31.7.2002, s. 37).

(10) Viz 15. bod odůvodnění a článek 34 návrhu.

- i) obecné požadavky na ochranu údajů a bezpečnost stanovené ve zvláštním ustanovení návrhu,
- ii) proporcionalita zpracování údajů, které se provádí prostřednictvím tachografů,
- iii) metody přístupu k údajům zaznamenaných v tachografech a jejich další využití a
- iv) konkrétní otázky vyplývající z navrhovaného použití karet řidiče.

II. ANALÝZA NÁVRHU

II.1 Obecné požadavky na ochranu údajů a bezpečnost

Obecná opatření na ochranu údajů, jež by měla být uplatňována správci údajů, členskými státy a konstruktéry tachografů

13. Evropský inspektor ochrany údajů vítá uvedení zvláštního ustanovení o ochraně údajů v článku 34 návrhu. V článku 34 je jasně stanovena povinnost vlastníků vozidel anebo dopravních podniků jako správců údajů dodržovat platné právní předpisy o ochraně údajů. To mimo jiné vyžaduje, aby informovali profesionální řidiče o zpracování jejich údajů v tachografech, umožnili řidičům přístup k jejich údajům a opravit nesprávné či neúplné údaje. Evropský inspektor ochrany údajů podotýká, že uvedené informace o zpracování údajů musí být úplné a musí zahrnovat všechny činnosti prováděné v rámci zpracování údajů, a proto vítá skutečnost, že čl. 5 odst. 6 návrhu požaduje, aby správci údajů speciálně informovali řidiče o možnosti dálkové kontroly ze strany kontrolních orgánů. Evropský inspektor ochrany údajů dále zdůrazňuje, že správci údajů musí oznámit zpracování údajů orgánům dozoru, jak je stanoveno v člancích 18 až 20 směrnice 95/46/ES.
14. Toto ustanovení také konkrétně zdůrazňuje povinnost členských států a nezávislých orgánů dozoru zajistit, aby se zpracování osobních údajů v tachografech používaných v silniční dopravě provádělo v souladu s platnými předpisy o ochraně osobních údajů. To vyžaduje, aby členské státy přijaly konkrétní opatření v souvislosti s používáním konkrétních technologií, jako je globální družicový navigační systém (GNSS), dálkové komunikace a rozhraní inteligentních dopravních systémů, nebo v souvislosti s elektronickou výměnou informací o kartách řidiče a ukládáním záznamů v dopravních podnicích. Opatření je třeba (pokud možno) před přijetím konzultovat s úřady na ochranu údajů v členských státech, aby vznikaly takové rámce, které budou slučitelné s příslušnými požadavky na ochranu údajů.
15. Evropský inspektor ochrany údajů vítá skutečnost, že do návrhu je zapracována zásada ochrany soukromí již od návrhu, neboť návrh stanoví, že záznamové zařízení musí být „zkonstruováno takovým způsobem, aby byla zajištěna ochrana soukromí“. Evropský inspektor ochrany údajů zdůrazňuje, že digitální tachograf musí již od počáteční fáze konstruování zajišťovat ochranu soukromí a údajů. Tato opatření na zajištění ochrany soukromí by měla být adekvátně vyjádřena v aktualizovaných specifikacích uvedených v příloze IB.
16. Jak je však zdůrazněno výše v odstavci 11, článek 34 a 15. bod odůvodnění návrhu samy o sobě neřeší všechny obavy z hlediska ochrany údajů, které souvisejí s používáním tachografů. Evropský inspektor ochrany údajů proto v tomto stanovisku zdůrazňuje další opatření na zajištění uspokojivé úrovně ochrany údajů v tachografech.

Návrh nedostatečně popisuje bezpečnostní požadavky, které je třeba při používání tachografů splnit.

17. Evropský inspektor ochrany údajů se domnívá, že bezpečnostní požadavky na digitální tachografy uvedené v několika částech návrhu a v článku 15 jsou v návrhu nedostatečně propracovány. Evropský inspektor ochrany údajů rovněž poukazuje na skutečnost, že návrh zavádí použití mnoha technologií za účelem vytvoření „nového digitálního tachografu“, z jejichž hlediska je současná příloha IB již zastaralá a neobsahuje ani podstatné specifikace, ani vhodná bezpečnostní opatření.
18. Evropský inspektor ochrany údajů zdůrazňuje, že na toto odvětví může mít nepříznivý vliv nejasný právní rámec, který vznikne po přijetí aktualizovaného nařízení, které zavede mnoho technologických

změn, jejichž technické specifikace nebudou podrobně popsány ve stávajících, zastaralých přílohách. Existuje tedy riziko, že dokud nebudou specifikace aktualizovány, budou v rámci odvětví vznikat opatření a rámce nerespektující ochranu soukromí, a toto riziko bude existovat po celou dobu přezkoumávání těchto příloh, tzn. až do konce roku 2014.

19. Evropský inspektor ochrany údajů důrazně doporučuje, aby bylo zavedení každé technologické změny (GNSS, dálkové komunikace, inteligentních dopravních systémů) u tachografů řádně podpořeno provedením posouzení dopadů na soukromí, aby se posoudila rizika narušení soukromí vyplývající z používání těchto technologií.
20. Evropský inspektor ochrany údajů dále doporučuje vložit do návrhu zvláštní článek o úrovni zabezpečení, která má být dosažena ve všech stádiích vývoje a používání tachografů (nejen ve fázi konstruování a zabudování, ale také v průběhu jejich používání, což je ještě důležitější). V tomto článku by mělo být zdůrazněno toto:
 - musí být přijata vhodná bezpečnostní opatření na zachování důvěrnosti údajů, na zajištění integrity údajů a na zabránění podvodům a nezákonné manipulaci,
 - celý řetězec zpracování údajů, který zahrnuje nejen záznamové zařízení a vlastní karty, ale také systém dálkové komunikace a používání zařízení GNSS, musí dodržovat bezpečnostní požadavky dle článku 17 směrnice 95/46/ES,
 - pro účely stanovení odpovědnosti by se mělo upřesnit, jak budou nezávislí posuzovatelé vykonávat svou práci,
 - před zavedením každé technologické změny by mělo být provedeno posouzení dopadů na soukromí.
21. Aby byla podpořena správná praxe z hlediska ochrany údajů, bylo by vhodné zařadit do seznamu účastníků fóra pro tachografy předjímaného v článku 41 návrhu evropského inspektora ochrany údajů a pracovní skupinu úřadů na ochranu údajů zřízenou podle článku 29.

II.2 Proporcionalita zpracování údajů

Návrh není dostatečně jasný a určitý s ohledem na způsoby zpracování, které jsou ponechány na pozdější aktualizaci přílohy IB nařízení

22. Návrh není dostatečně přesný a určitý s ohledem na mnoho způsobů zpracování, které by však měly být objasněny, aby bylo zajištěno, že tato opatření jsou v souladu se zásadou proporcionality stanovenou v čl. 6 odst. 1 písm. c) směrnice 95/46/ES. To se týká zejména druhů údajů zpracovávaných a zaznamenávaných v tachografech a prostřednictvím zařízení určujícího zeměpisnou polohu, doby, po kterou mohou být tyto údaje uchovávány, a určení příjemců, kteří mohou mít přístup ke konkrétním údajům, zejména v souvislosti s použitím dálkové komunikace.
23. Mnoho podrobností o zpracování údajů je v současné době stanoveno v příloze IB nařízení, která již není aktuální a bude později přezkoumána prostřednictvím aktů v přenesené pravomoci Komise. Neexistuje tedy žádná právní jistota, zda předjímané zpracování údajů bude splňovat podmínky proporcionality, protože řada opatření má být stanovena až později v regulačních výborech. Navíc existuje riziko, že v době potřebné k aktualizaci příloh odvětví vyvine své vlastní programy, což může vést k eventuálním nesrovnalostem.
24. Evropský inspektor ochrany údajů takový přístup nepodporuje a doporučuje upřesnit obecné způsoby zpracování údajů ve vlastním návrhu a do příloh zařadit jen konkrétní podrobnosti. Evropský inspektor ochrany údajů vyslovuje politování, že v návrhu již nejsou popsány kategorie údajů, jež mají být shromažďovány a zaznamenávány v digitálních tachografech, přestože to bylo jasně stanoveno v článku 5 dřívější verze návrhu, která byla poslána evropskému inspektorovi ochrany údajů, (např. pohyb a rychlost vozidla, čas měření, místo začátku a konce denní pracovní doby řidiče, identita řidiče, činnost řidiče, události a chyby). V čl. 34 odst. 3 návrhu je nyní jen uvedeno, že „se zpracují pouze údaje nezbytně nutné pro účely zpracování“, aniž by byly upřesněny druhy údajů, které budou zpracovávány.

25. Evropský inspektor ochrany údajů důrazně doporučuje popsat obecné způsoby zpracování údajů v textu nařízení, které bude na rozdíl od příloh schvalováno běžným legislativním postupem. Tento přístup by přinesl větší právní jistotu pro profesionální řidiče, což by zase posílilo oprávněné použití údajů u soudu.
26. Evropský inspektor ochrany údajů zdůrazňuje, že při úpravě přílohy IB v souladu s technickým vývojem je rovněž třeba vzít v úvahu zásadu proporcionality. Důrazně doporučuje, aby při aktualizaci přílohy IB nařízení byl řádně konzultován evropský inspektor ochrany údajů. Evropský inspektor ochrany údajů je přesvědčen, že k této aktualizaci by mělo dojít co nejdříve, aby bylo zajištěno, že odvětví zapracuje do tachografů harmonizované technické specifikace.

Používání zařízení určujícího zeměpisnou polohu a zaznamenávání údajů o poloze

27. Evropský inspektor ochrany údajů konstatuje, že podle 5. bodu odůvodnění návrhu je zaznamenávání údajů o zeměpisné poloze odůvodněno jako podpora kontrolních pracovníků při kontrolách. S ohledem na zásadu omezení účelu stanovenou v čl. 6 odst. 1 písm. b) směrnice 95/46/ES evropský inspektor ochrany údajů zdůrazňuje, že údaje o poloze zaznamenané v tachografech by neměly být použity pro žádný jiný neslučitelný důvod.
28. Přestože podle článku 4 návrhu mají být zaznamenávány pouze dva konkrétní údaje o poloze (identifikace míst začátku a konce denní pracovní doby), evropský inspektor ochrany údajů se domnívá, že používání zařízení určujícího zeměpisnou polohu bude umožňovat průběžné určování polohy vozidla, a tedy i řidiče. To lze provádět za několika účely, například za účelem sledování rychlosti a směru, za účelem kontroly, zda se vozidlo pohybuje, či nikoli, atd. S ohledem na článek 4 návrhu a zásadu omezení účelu evropský inspektor ochrany údajů zdůrazňuje, že takováto využití by nebyla povolena. Evropský inspektor ochrany údajů zdůrazňuje, že zabudování a používání zařízení, jejichž přímým a hlavním účelem je umožnit zaměstnavatelům sledovat na dálku a v reálném čase činnost a místo pobytu jejich zaměstnanců by nemělo být povoleno.

II.3 Přístup k údajům zaznamenaným v digitálních tachografech a jejich další využití

29. Přístup k údajům uloženým v záznamovém zařízení lze poskytnout vždy i) kontrolním orgánům za účelem provedení kontroly a ii) příslušnému podniku, aby mohl splnit své zákonné povinnosti, zejména povinnosti stanovené v článcích 28 a 29 návrhu. Evropský inspektor ochrany údajů vítá skutečnost, že jsou definována omezená práva přístupu podle druhu anebo identity uživatele.

Dálková kontrola ze strany kontrolních orgánů

30. Podle 6. bodu odůvodnění je dálková komunikace pro kontrolní účely odůvodněna tím, že se tak usnadní cílené silniční kontroly a sníží administrativní zátěž namátkových kontrol u dopravců. Evropský inspektor ochrany údajů chápe výhodnost zavedení takového opatření, připomíná však, že s ohledem na rizika narušení soukromí, která vyplývají z neustálého dálkového přístupu k informacím uloženým v záznamovém zařízení, je třeba zavést přiměřená bezpečnostní opatření.
31. V této souvislosti evropský inspektor ochrany údajů s uspokojením konstatuje, že v článku 5 návrhu je uvedena řada důležitých bezpečnostních opatření, zejména že i) dálkový přístup je omezen pouze na příslušné kontrolní orgány, ii) rozsah údajů vyměňovaných s kontrolními orgány je omezen pouze na údaje, které jsou nezbytně nutné pro cílené silniční kontroly, iii) je jasně definována krátká doba uložení, a to dvě hodiny u údajů shromážděných v průběhu dálkových kontrol, iv) vlastník nebo držitel vozidla informuje o možnosti dálkových kontrol řidiče a v) musí být zavedena vhodná bezpečnostní opatření, aby byla zajištěna integrita a pravost údajů.
32. Evropský inspektor ochrany údajů se však domnívá, že není dostatečně jasné, jaké údaje se mohou vyměňovat prostřednictvím dálkové komunikace. Aby bylo zajištěno, že kontrolním orgánům nebude poskytnuto zbytečně mnoho údajů, evropský inspektor ochrany údajů doporučuje formulovat čl. 5 odst. 3 jinak. Navrhuje, aby byl v čl. 5 odst. 3 místo seznamu údajů, které nebudou poskytovány, uveden vyčerpávající seznam údajů, které poskytovat lze.
33. S ohledem na sankce evropský inspektor ochrany údajů také zdůrazňuje, že dálková kontrola by neměla vést k automatickému ukládání pokut nebo penále řidiči či podniku. Protože se dálková kontrola ve skutečnosti provádí bez vědomí dotčené osoby, je třeba před každým rozhodnutím učinit příslušné kroky. Dálkovou kontrolu je proto třeba chápat jako předběžné opatření, které může vést k hloubkové kontrole za přítomnosti řidiče, pokud kontrolní pracovníci zjistí v předběžné fázi nějaké anomálie.

Přeshraniční výměna údajů

34. Sdělení Komise ukazuje, že se zásady dle nařízení o silniční dopravě a nařízení o tachografech uplatňují v řadě třetích zemí. V nynější verzi návrhu není žádná zmínka o mezinárodní výměně údajů z tachografů. V návrhu by se mělo objasnit, zda se počítá s přeshraniční výměnou údajů s orgány třetích zemí. V takovém případě bude třeba zavést vhodná bezpečnostní opatření na ochranu údajů, aby bylo zajištěno, že je zaručena přiměřená úroveň ochrany při přenosu údajů do těchto třetích zemí (v souladu s články 25 a 26 směrnice 95/46/ES).

Další využití údajů v rámci inteligentních dopravních systémů

35. Jak evropský inspektor ochrany údajů zdůraznil ve svém stanovisku ke směrnici o inteligentních dopravních systémech⁽¹⁾, jakmile se tachografy stanou základní složkou inteligentních dopravních systémů, vznikne řada problémů v oblasti ochrany soukromí a osobních údajů.
36. Další zpracování údajů zaznamenávaných nebo zpracovávaných tachografy pro použití v aplikacích inteligentních dopravních systémů by mělo probíhat pouze v případě, že další zpracování není neslučitelné s původním účelem shromažďování údajů. To je třeba posuzovat případ od případu.
37. Správci dat musí zajistit, aby bylo další zpracování údajů z tachografů pro použití v aplikaci inteligentních dopravních systémů prováděno podle jednoho z právních důvodů uvedených v článku 7 směrnice 95/46/ES. Evropský inspektor ochrany údajů zdůrazňuje, že v rámci všech dostupných právních důvodů může být souhlas řidiče nepříliš spolehlivý vzhledem k zaměstnaneckému poměru, v jehož rámci ke zpracování dochází. Řidiči by mohli být svým zaměstnavatelem nuceni, aby používali některé aplikace inteligentních dopravních systémů, aniž by s tím skutečně dobrovolně souhlasili⁽¹²⁾.
38. Proto evropský inspektor ochrany údajů navrhuje upravit čl. 6 odst. 2 návrhu takto: „musí být vozidla (...) vybavena záznamovým zařízením s harmonizovaným rozhraním umožňujícím použití zaznamenaných nebo vytvořených údajů pro aplikace inteligentních dopravních systémů. Další použití údajů zaznamenaných v tachografech se povoluje pouze v případě, že řidič dobrovolně poskytl svůj souhlas s takovýmto dalším zpracováním a že jsou splněny všechny ostatní požadavky článku 6 směrnice 95/46/ES“.
39. Evropský inspektor ochrany údajů dále zdůrazňuje, že ne všechny údaje zaznamenané či vytvořené tachografem mají být automaticky přístupné pro použití v jiných aplikacích inteligentních dopravních systémů, ale platí to pouze pro údaje, které jsou nezbytně nutné pro zpracování v dané aplikaci inteligentních dopravních systémů. Toto by mělo být v čl. 6 odst. 3 návrhu zdůrazněno. Evropský inspektor ochrany údajů doporučuje, aby bylo u každé aplikace provedeno samostatné posouzení ochrany soukromí, aby mohlo být stanoveno, jaké údaje jsou nezbytně nutné pro zpracování, a aby mohla být určena doba, po kterou by tyto údaje měly být uchovávány.

II.4 Karty řidiče

Sloučení karet řidiče s řidičskými průkazy

40. Článek 27 předjímá sloučení funkcí karet řidiče s řidičskými průkazy. Vzhledem k možnému množství informací zaznamenaných o činnosti řidiče je karta řidiče více než jen pouhý identifikační průkaz osvědčující, že daná osoba je profesionální řidič. Proto je z hlediska ochrany údajů rušivější, protože jejím cílem je sledovat dodržování předpisů v sociální oblasti v silniční dopravě.
41. Sloučení této karty s řidičským průkazem zvyšuje obavy s ohledem na ochranu údajů, zejména pak s ohledem na zásadu omezení účelu a zásadu proporcionality. Navíc nebyla dostatečně prokázána nutnost a výhody sloučení karty řidiče do řidičského průkazu. Zejména není prokázáno, jak by

⁽¹⁾ Stanovisko evropského inspektora ochrany údajů ze dne 22. července 2009 ke sdělení Komise o akčním plánu zavádění inteligentních dopravních systémů v Evropě a k souvisejícímu návrhu směrnice Evropského parlamentu a Rady, kterou se stanoví rámec pro zavedení inteligentních dopravních systémů v silniční dopravě a jejich styčné body s jinými druhy dopravy, Úř. věst. C 47, 25.2.2010, s. 6.
http://www.edps.europa.eu/EDPSWEB/webdav/site/mySite/shared/Documents/Consultation/Opinions/2009/09-07-22_Intelligent_Transport_Systems_EN.pdf

⁽¹²⁾ Viz stanovisko pracovní skupiny zřízené podle článku 29 č. 15/2011 k souhlasu: http://ec.europa.eu/justice/data-protection/article-29/documentation/opinion-recommendation/files/2011/wp187_cs.pdf

mohlo být takové sloučení tím nejlepším způsobem boje s podvody a zneužíváním karet řidiče. Evropský inspektor ochrany údajů doporučuje, aby bylo toto sloučení zvažováno až po posouzení dopadů na soukromí a bezpečnost. To by mělo být v článku 27 návrhu jasně uvedeno.

42. Navíc bude takové sloučení vyžadovat změnu směrnice 2006/126/ES o řídičských průkazech. Návrh na tuto změnu předloží Komise. S ohledem na aspekty ochrany údajů, které sebou tyto změny nesou, evropský inspektor ochrany údajů zdůrazňuje, že si přeje, aby s ním byl tento návrh řádně konzultován.

Výměna informací o kartách řidiče prostřednictvím systému TACHONET

43. Informace o kartě řidiče budou před vydáním karty předávány elektronicky prostřednictvím vnitrostátních elektronických rejstříků, čímž se zkontroluje, zda žadatel již takovou kartu nevládní. Tato výměna informací bude probíhat ve stávajícím systému TACHONET. V článku 26 je dán právní základ pro takovou elektronickou výměnu informací. Evropský inspektor ochrany údajů vítá skutečnost, že v článku 26 návrhu jsou jasně uvedeny konkrétní osobní údaje zaznamenané v těchto rejstřících, jakož i doba jejich uchovávání a oprávnění příjemci údajů. Evropský inspektor ochrany údajů zdůrazňuje, že v tomto článku by měly být popsány všechny obecné způsoby zpracování údajů v systému TACHONET a že v prováděcích předpisech by měly být stanoveny jen čistě technické specifikace.
44. Evropský inspektor ochrany údajů konstatuje, že role Komise v propojování elektronických rejstříků není dostatečně jasná. Zdůrazňuje, že tato role by měla být blíže objasněna v navrhovaných prováděcích předpisech. Dále zdůrazňuje, že pokud bude tato role zahrnovat zpracování osobních údajů Komisí, musí být takové zpracování v souladu s nařízením (ES) č. 45/2001.

III. ZÁVĚR

45. Evropský inspektor ochrany údajů vítá skutečnost, že byl konzultován ve věci návrhu, který velmi viditelně zasahuje do soukromí profesionálních řidičů. Zvláště pak vítá skutečnost, že v návrhu je uvedeno zvláštní ustanovení o ochraně údajů. Evropský inspektor ochrany údajů však konstatuje, že pouze toto ustanovení nemůže vyřešit všechny otázky ochrany údajů, které vznikají v souvislosti s opatřeními uvedenými v návrhu. Proto je třeba do návrhu a doplňkových opatření popsaných ve sdělení doplnit další záruky.
46. Evropský inspektor ochrany údajů se domnívá, že obecné způsoby zpracování údajů v tachografech by měly být stanoveny v samotném návrhu, a nikoli v přílohách k nařízení. V návrhu by měly být popsány hlavní aspekty zpracování údajů, jako jsou druhy údajů zaznamenávaných v tachografech a prostřednictvím zařízení určujícího zeměpisnou polohu, příjemci a doby uchovávání údajů. V přílohách k nařízení by měly být stanoveny jen čistě technické podrobnosti k obecným zásadám, které byly upraveny ve vlastním nařízení.
47. Evropský inspektor ochrany údajů dále konstatuje, že stávající přílohy jsou zastaralé, což může vést k nesrovnalostem ve způsobu vývoje tachografů odvětvím. Návrh zavádí mnoho technologických změn, jejichž technické specifikace nejsou podrobně popsány ve stávajících přílohách nařízení. Existuje riziko, že odvětví vytvoří rámec nerespektující soukromí, dokud nebudou přílohy k nařízení aktualizovány. Evropský inspektor ochrany údajů vyzývá Komisi, aby přílohy k nařízení co nejdříve aktualizovala.
48. Evropský inspektor ochrany údajů doporučuje doplnění těchto změn do návrhu:
- vložit zvláštní ustanovení o úrovni bezpečnosti, které má být dosaženo u tachografů, a stanovit, že před zavedením každé technologické změny je třeba provést posouzení dopadů na soukromí,
 - upřesnit konkrétní a oprávněné důvody, proč má být prováděno průběžné určování zeměpisné polohy. V návrhu by mělo být jasně uvedeno, že zabudování a používání zařízení, jejichž přímým a hlavním účelem je umožnit zaměstnavatelům sledovat na dálku a v reálném čase činnost a místo pobytu jejich zaměstnanců není povoleno,
 - definovat v čl. 5 odst. 3 vyčerpávající seznam údajů, které si lze vyměňovat s kontrolními orgány, a zajistit, aby dálkové kontroly nevedly k automatickým sankcím,

- upřesnit, zda bude probíhat přeshraniční výměna údajů s kontrolními orgány třetích zemí, a v kladném případě přijmout vhodná opatření na ochranu údajů, aby bylo zajištěno dodržování článků 25 a 26 směrnice 95/46/ES,
 - vyžadovat, aby správci údajů zajistili, že další zpracování údajů zaznamenaných v tachografech pro použití v aplikacích inteligentních dopravních systémů bylo prováděno v souladu se směrnicí 95/46/ES, zejména aby s ním profesionální řidiči poskytli svůj výslovný a dobrovolný souhlas, a že další zpracování tohoto typu nebylo neslučitelné s původním účelem shromažďování údajů. Navíc je třeba v čl. 6 odst. 3 zdůraznit, že přístup k údajům uloženým v tachografovém zařízení bude omezen pouze na účely nezbytně nutné pro zpracování v aplikaci inteligentních dopravních systémů,
 - stanovit v článku 27, že sloučení karet řidiče s řidičskými průkazy by mělo být zvažováno až po provedení posouzení dopadů na soukromí a bezpečnost,
 - dále objasnit roli Komise při výměně informací o kartách řidiče prostřednictvím vnitrostátních elektronických rejstříků a způsoby této výměny.
49. Evropský inspektor ochrany údajů vyzývá členské státy, aby vnitrostátní opatření pro tachografy, zejména pak opatření k používání zařízení určujícího zeměpisnou polohu, dálkových komunikací, rozhraní inteligentních dopravních systémů a systému TACHONET, před přijetím konzultovaly s orgány dozoru na ochranu údajů.
50. Aby bylo zajištěno náležité zvážení požadavků na ochranu údajů v dalších doplňkových opatřeních Komise, evropský inspektor ochrany údajů si přeje být zařazen na seznam účastníků fóra pro tachografy a konzultován ve věci aktualizace přílohy IB a návrhu na změnu směrnice 2001/126/ES o řidičských průkazech.

V Bruselu dne 5. října 2011.

Giovanni BUTTARELLI
zástupce evropského inspektora ochrany údajů
