

Udtalelse fra Den Europæiske Tilsynsførende for Databeskyttelse om forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 om kontrolapparatet inden for vejtransport og om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006

(2012/C 37/02)

DEN EUROPÆISKE TILSYNSFØRENDE FOR DATABESKYTTELSE HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 16,

under henvisning til Den Europæiske Unions charter om grundlæggende rettigheder, særlig artikel 7 og 8,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 95/46/EF af 24. oktober 1995 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger og om fri udveksling af sådanne oplysninger ⁽¹⁾,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 45/2001 af 18. december 2000 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger i fællesskabsinstitutionerne og -organerne og om fri udveksling af sådanne oplysninger ⁽²⁾, særlig artikel 28, stk. 2, —

VEDTAGET FØLGENDE UDTALELSE:

I. INDLEDNING

I.1. Høring af den tilsynsførende

1. Den 19. juli 2011 vedtog Kommissionen et forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 om kontrolapparatet inden for vejtransport og om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 (»forslaget«) ⁽³⁾. Forslaget blev ledsaget af en meddelelse med titlen »Digitale fartskrivere: Køreplan for kommende aktiviteter« (»meddelelsen«) ⁽⁴⁾. Forslaget og meddelelsen blev sendt til den tilsynsførende med henblik på høring samme dag.
2. Den tilsynsførende var allerede blevet hørt uformelt i løbet af april 2011 om en tidligere version af forslaget, hvortil han fremsatte en række uformelle bemærkninger den 13. maj 2011. Den tilsynsførende glæder sig over den uformelle høring, som i forhold til databeskyttelse har bidraget til at forbedre teksten i en tidlig fase af udfærdigelsesprocessen. Nogle af disse bemærkninger er blevet indarbejdet i forslaget. Den tilsynsførende glæder sig over henvisningen til denne udtalelse i forslagets præambel.

I.2. Generelle baggrundsoplysninger

3. Forslaget vedrører installation og anvendelse af kontrolapparater i køretøjer, der benyttes til personbefordring eller godstransport ad vej, med henblik på at kontrollere, at førere af køretøjer til vejtransport overholder bestemmelserne i sociallovgivningen om køretider og hvileperioder ⁽⁵⁾.
4. I 1985 blev der indført et fartskriversystem til dette formål på grundlag af kontrolapparater og fartskriverkort ⁽⁶⁾. Kontrolapparatet registrerer, lagrer, viser og udskriver data om førerens aktiviteter. Fartskriverkortet er et chipkort, som er beregnet til brug sammen med kontrolapparatet, og det gør det muligt for kontrolapparatet at identificere kortholderen samt at overføre og lagre data.

⁽¹⁾ EFT L 281 af 23.11.1995, s. 31.

⁽²⁾ EFT L 8 af 12.1.2001, s. 1.

⁽³⁾ KOM(2011) 451 endelig.

⁽⁴⁾ KOM(2011) 454 endelig.

⁽⁵⁾ Se navnlig forordning (EF) nr. 561/2006 om køretider og hvileperioder, direktiv 2002/15/EF om tilrettelæggelse af arbejdstid for personer, der udfører mobile vejtransportaktiviteter, og direktiv 92/6/EØF om montering og anvendelse af hastighedsbegrænsende anordninger i visse klasser af motorkøretøjer i Fællesskabet.

⁽⁶⁾ Der findes følgende typer fartskriverkort: i) førerkort, ii) kontrolkort, iii) værkstedskort og iv) virksomhedskort; se definitioner i forslagets artikel 2.

5. Udkastet til forslag ændrer den nuværende forordning (EØF) nr. 3821/85 om kontrolapparatet inden for vejtransport («forordningen») og opdaterer denne i tråd med den aktuelle teknologiske udvikling med henblik på at øge anvendelsen af den digitale fartskriver sammenholdt med analoge udgaver og at udvide dens funktionalitet og således udvikle en ny type digital fartskriver. Den nye digitale fartskriver forbedres med følgende teknologiske funktioner: i) den vil benytte geolokaliseringsudstyr til automatisk at indsamle visse data om førerens position, ii) den vil benytte fjernkommunikationsudstyr til fjernkontrol, og iii) den vil være udstyret med en standardiseret grænseflade til andre intelligente transporthænder (ITS), hvilket betyder, at den bliver en vigtig del af køretøjets ITS-plattform⁽⁷⁾.
6. Mange af de spørgsmål, der rejses i forslaget, vil kræve yderligere supplerende foranstaltninger, som er beskrevet i meddelelsen. I meddelelsen beskrives adskillige foranstaltninger, som Kommissionen skal træffe, herunder navnlig opdatering — ved hjælp af delegerede retsakter — af den digitale fartskrivers tekniske specifikationer, der er fastlagt i bilag IB til forordningen, opgradering af sikkerhedsmekanismer og ændring af direktiv 2006/126/EF om kørekort med henblik på at integrere det kort, som føreren benytter i fartskriverne, i den pågældendes kørekort.

1.3. Databeskyttelsesproblemer i forbindelse med forslaget

7. Anvendelse af kontrolapparater i vejtransport indebærer behandling af personoplysninger om føreren. En stor del af behandlingen er baseret på anvendelse af geolokaliserings- og fjernkommunikationsudstyr — teknologier, der i høj grad indvirker på beskyttelsen af privatlivets fred og personoplysninger.
8. Forslaget indvirker derfor på privatlivets fred for førerne på en meget synlig måde, især fordi det giver mulighed for konstant overvågning af førernes opholdssted, og fordi det sætter kontrolmyndighederne i stand til at foretage fjernkontrol og giver dem konstant direkte adgang til de data, der lagres i fartskriverne. Endvidere kan den påtænkte integration af førerkortet i kørekortet også have betydning for den nuværende beskyttelse af førernes data.
9. Det er derfor afgørende, at behandlingen af data i fartskrivere i EU sker i overensstemmelse med EU's rammer for databeskyttelse som fastlagt i artikel 7 og 8 i Den Europæiske Unions charter om grundlæggende rettigheder, artikel 16 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde samt direktiv 95/46/EF⁽⁸⁾ og direktiv 2002/58/EF⁽⁹⁾.
10. Det er værd at bemærke, at der, da forordningen blev vedtaget i 1985, ikke fandtes en omfattende databeskyttelsesramme i EU. Den aktuelle gennemgang af forordningen er derfor en oplagt mulighed for at opdatere denne i overensstemmelse med den nuværende databeskyttelsesordning.
11. Den tilsynsførende glæder sig især over, at forslaget indeholder en betragtning og en særlig bestemmelse om databeskyttelse⁽¹⁰⁾. Den tilsynsførende bemærker dog, at disse bestemmelser ikke i sig selv løser alle de databeskyttelsesproblemer, der opstår som følge af de forskellige foranstaltninger, som indgår i forslaget. Derfor skal der tilføjes yderligere garantier i forslaget og i de supplerende foranstaltninger, der er beskrevet i meddelelsen.
12. I denne udtalelse peger den tilsynsførende på flere aspekter af forslaget, som kræver yderligere overvejelser ud fra et databeskyttelsessynspunkt. Den tilsynsførende fokuserer især på følgende forhold, som vil blive drøftet enkeltvist i afsnit II nedenfor:

⁽⁷⁾ Jf. Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2010/40/EU af 7. juli 2010 om rammerne for indførelse af intelligente transporthænder på vejtransportområdet og for grænsefladerne til andre transportformer, (EUT L 207 af 6.8.2010, s. 1).

⁽⁸⁾ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 95/46/EF af 24. oktober 1995 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger og om fri udveksling af sådanne oplysninger, EFT L 281 af 23.11.1995, s. 31.

⁽⁹⁾ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/58/EF af 12. juli 2002 om behandling af personoplysninger og beskyttelse af privatlivets fred i den elektroniske kommunikationssektor (direktiv om databeskyttelse inden for elektronisk kommunikation) (EFT L 201 af 31.7.2002, s. 37).

⁽¹⁰⁾ Se betragtning 15 og artikel 34 i forslaget.

- i) de generelle databeskyttelses- og sikkerhedskrav i de særlige bestemmelser i forslaget
- ii) proportionaliteten af den databehandling, der sker via fartskrivere
- iii) de nærmere betingelser for adgang til og videre anvendelse af de data, der registreres i fartskrivere
- iv) de specifikke problemer ved den foreslåede anvendelse af førerkort.

II. ANALYSE AF FORSLAGET

II.1. Generelle databeskyttelses- og sikkerhedskrav

Generelle databeskyttelsesforanstaltninger, der skal iværksættes af registeransvarlige, medlemsstater og udviklere af fartskrivere

13. Den tilsynsførende glæder sig over tilføjelsen af en særlig databeskyttelsesbestemmelse i forslagens artikel 34. Det fremgår klart af artikel 34, at ejere af køretøjer og/eller transportvirksomheder som registeransvarlige har pligt til at overholde den gældende databeskyttelseslovgivning. Dette betyder bl.a., at de skal informere førerne om behandlingen af dataene i deres fartskrivere, at de skal give førerne adgang til deres egne data, og at de skal korrigere urigtige eller ufuldstændige data. Den tilsynsførende understreger, at sådanne oplysninger om behandlingen skal være fuldstændige for alle de udførte behandlingsaktiviteter, og han glæder sig derfor over, at artikel 5, stk. 6, i forslaget indeholder en bestemmelse om, at de registeransvarlige specifikt skal informere deres førere om muligheden for, at kontrolmyndigheder udfører fjernkontrol. Den tilsynsførende understreger endvidere, at registeransvarlige skal anmelde behandlingen til tilsynsmyndighederne som fastlagt i artikel 18 til 20 i direktiv 95/46/EF.
14. I denne bestemmelse lægges der også særlig vægt på medlemsstaternes og de uafhængige tilsynsmyndigheders pligt til at sikre, at behandlingen af personoplysninger i fartskrivere, som anvendes til vejtransport, sker i overensstemmelse med den gældende databeskyttelseslovgivning. Dette kræver, at medlemsstaterne træffer særlige foranstaltninger for anvendelsen af specifikke teknologier, såsom det globale satellitnavigationssystem (GNSS), fjernkommunikation og ITS-grænseflader, eller for så vidt angår elektronisk udveksling af førerkortoplysninger og transportvirksomheders lagring af registrerede data. Databeskyttelsesmyndighederne i medlemsstaterne skal om muligt høres, før sådanne foranstaltninger vedtages, med henblik på at udvikle rammer, der er i overensstemmelse med gældende databeskyttelseskrav.
15. Den tilsynsførende glæder sig over, at princippet om privatlivets fred er en integreret del af forslaget, idet det hedder, at kontrolapparatet skal »udformes således, at privatlivets fred sikres«. Den tilsynsførende understreger, at de digitale fartskrivere skal konstrueres således, at privatlivets fred og databeskyttelse sikres. Disse »privatlivsvenlige« foranstaltninger skal afspejles i opdateringen af specifikationer i bilag IB.
16. Som understreget i punkt 11 ovenfor er artikel 34 og betragtning 15 ikke i sig selv tilstrækkelige til at løse alle de databeskyttelsesproblemer, der er forbundet med anvendelsen af fartskrivere. Derfor fremhæver den tilsynsførende i denne udtalelse de yderligere foranstaltninger, der er nødvendige for at garantere et tilfredsstillende databeskyttelsesniveau i forbindelse med fartskrivere.

Forslaget beskriver ikke i tilstrækkelig grad de sikkerhedskrav, der skal opfyldes i forbindelse med anvendelse af fartskrivere

17. Den tilsynsførende vurderer, at de sikkerhedskrav vedrørende den digitale fartskriver, der er beskrevet flere steder i forslaget og i artikel 15, ikke er tilstrækkeligt gennemarbejdet i forslaget. Endvidere understreger den tilsynsførende, at der ifølge forslaget skal udvikles en »ny digital fartskriver« ved hjælp af en lang række teknologier, hvor det nuværende bilag IB er forældet og hverken indeholder relevante specifikationer eller passende sikkerhedsforanstaltninger.
18. Den tilsynsførende understreger, at branchen kan komme til at lide under de uklare retlige rammer, der følger af vedtagelsen af en opdateret forordning med mange teknologiske ændringer, hvis tekniske

specifikationer ikke er beskrevet i de nuværende, forældede bilag. Der er således risiko for, at branchen vil træffe foranstaltninger og fastlægge rammer, der ikke sikrer privatlivets fred, før specifikationerne opdateres, og denne risiko vil foreligge, lige så længe disse bilag revideres, dvs. indtil slutningen af 2014.

19. Den tilsynsførende anbefaler på kraftigste, at indførelsen af ny teknologi (GNSS, fjernkommunikation og ITS) i fartskrivere understøttes på behørig vis af konsekvensvurderinger, for så vidt angår beskyttelse af privatlivets fred, med det formål at evaluere risici, der opstår som følge af anvendelse af disse teknologier.
20. Endvidere anbefaler den tilsynsførende at indføje en særlig artikel i forslaget om sikkerhedsniveauet for alle udviklingsfaser og anvendelsen af fartskrivere (ikke kun konstruktions- og monteringsfasen, men — hvad lige så vigtigt er — i forbindelse med anvendelse). Denne artikel skal indeholde følgende:
 - der skal træffes passende sikkerhedsforanstaltninger for at sikre dataenes fortrolighed, sikre dataintegritet og forebygge svig og ulovlig manipulation
 - sikkerhedskravene i artikel 17 i direktiv 95/46/EF skal opfyldes i hele behandlingskæden, som ikke kun omfatter kontrolapparatet og selve kortene, men også anvendelsen af fjernkommunikations- og GNSS-udstyr
 - den måde, de uafhængige evalueringsekspertes arbejder på, skal klarlægges af ansvarlighedshensyn
 - der skal gennemføres konsekvensvurderinger, for så vidt angår beskyttelse af privatlivets fred, før der foretages teknologiske opdateringer.
21. For at fremme god praksis med hensyn til databeskyttelse vil det være hensigtsmæssigt at opføre den tilsynsførende og databeskyttelsesmyndighedernes Artikel 29-gruppe på listen over deltagere i det fartskriverforum, der er beskrevet i forslagens artikel 41.

II.2. Databehandlingens proportionalitet

Forslaget skaber ikke klarhed og sikkerhed med hensyn til de nærmere betingelser for behandlingen, som først fastlægges i en senere opdatering af forordningens bilag IB

22. Forslaget er ikke tilstrækkeligt præcist og skaber ikke tilstrækkelig sikkerhed med hensyn til de mange betingelser for behandlingen. Disse betingelser skal imidlertid afklares, for at sikre at foranstaltningerne er i overensstemmelse med proportionalitetsprincippet i artikel 6, stk. 1, litra c), i direktiv 95/46/EF. Dette vedrører især de typer data, der behandles og registreres i fartskrivere og gennem anvendelse af geolokaliseringssystemer, det tidsrum, hvor sådanne data må opbevares, og de modtagere, der får adgang til dataene, navnlig i forbindelse med anvendelse af fjernkommunikation.
23. Mange af detaljerne vedrørende databehandling er for nærværende fastlagt i forordningens bilag IB, som er forældet, og som senere vil blive revideret gennem delegerede retsakter fra Kommissionen. Der er således ikke retlig sikkerhed for, at den planlagte behandling er i overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, eftersom der først træffes beslutning om mange af foranstaltningerne på et senere tidspunkt i regeludstedende komitéer. Endvidere er der risiko for, at branchen i løbet af den periode, hvor bilagene opdateres, vil udvikle sine egne ordninger, der kan medføre uoverensstemmelser.
24. Den tilsynsførende støtter ikke en sådan tilgang og anbefaler, at de almindelige betingelser for behandlingen klarlægges i selve forslaget, og at de nærmere detaljer behandles i bilagene. Den tilsynsførende beklager, at forslaget ikke længere indeholder en beskrivelse af de kategorier af data, der skal indsamles og registreres i de digitale fartskrivere, selv om dette fremgik tydeligt af artikel 5 i den tidligere version af forslaget, som blev fremsendt til den tilsynsførende (f.eks. køretøjets bevægelser og hastighed, tidsmåling, start- og slutpositionen for førerens arbejdsdag, førerens identitet, førerens aktiviteter, hændelser og fejl). Artikel 34, stk. 3, i forslaget fastlægger, at der kun må "behandles data, som er strengt nødvendige for behandlingens formål", uden at det angives, hvilke typer data der vil blive behandlet.

25. Den tilsynsførende anbefaler på det kraftigste, at de almindelige betingelser for behandlingen medtages i forordningens tekst, der i modsætning til bilagene vedtages i henhold til den almindelige lovgivningsprocedure. Denne fremgangsmåde vil skabe større retlig sikkerhed for førerne og gøre det lettere at anvende dataene i retten.
26. Den tilsynsførende understreger, at der skal tages behørigt hensyn til proportionalitetsprincippet, når bilag IB ændres i tråd med den teknologiske udvikling. Han anbefaler stærkt, at han høres på behørig vis i forbindelse med opdateringen af forordningens bilag IB. Den tilsynsførende mener, at denne opdatering bør finde sted så hurtigt som muligt, for at sikre at branchen harmoniserer fartskrivernes tekniske specifikationer.

Anvendelse af geolokaliseringsudstyr og registrering af positionsdata

27. Den tilsynsførende bemærker, at registreringen af geolokaliseringsdata i henhold til betragtning 5 i forslaget kan retfærdiggøres, fordi dataene anvendes af kontrolansvarlige i forbindelse med kontroller. I lyset af princippet om formålsbegrænsning, der er fastlagt i artikel 6, stk. 1, litra b), i direktiv 95/46/EF, understreger den tilsynsførende, at positionsdata, der registreres i fartskrivere, ikke må anvendes til andre formål end de tiltænkte.
28. Selv om der kun registreres to former for positionsdata i henhold til forordningens artikel 4 (identifikation af start- og slutpositionen for førerens arbejdsdag), er det den tilsynsførendes opfattelse, at anvendelse af geolokaliseringsudstyr vil gøre det muligt at overvåge køretøjets og dermed førerens position konstant. Der kunne være flere grunde til at gøre dette, f.eks. at overvåge hastighed og retning, kontrollere, om køretøjet bevæger sig eller ikke, osv. I lyset af artikel 4 i forslaget og princippet om formålsbegrænsning understreger den tilsynsførende, at sådanne anvendelser ikke ville være tilladt. Den tilsynsførende understreger, at montering og anvendelse af udstyr med det primære formål at give arbejdsgivere mulighed for at foretage fjernovervågning i realtid af deres ansattes handlinger eller opholdssted ikke bør tillades.

II.3. Adgang til data registreret i digitale fartskrivere og videre anvendelse

29. Der kan til enhver tid gives adgang til de data, der registreres i kontrolapparater, til i) kontrolmyndigheder i forbindelse med kontroller og til ii) den relevante virksomhed, således at denne kan opfylde sine retlige forpligtelser som navnlig fastlagt i forslagets artikel 28 og 29. Den tilsynsførende bifalder, at der er indført begrænsninger på adgangsrettighederne, som afhænger af brugertype og/eller -identitet.

Fjernkontrol foretaget af kontrolmyndigheder

30. I henhold til betragtning 6 retfærdiggøres fjernkommunikation til kontrolformål af, at det bliver lettere at foretage målrettede vejsidekontroller, og at den administrative byrde ved stikprøvekontroller af transportvirksomheder reduceres. Den tilsynsførende anerkender, at det vil være praktisk at indføre en sådan foranstaltning, men minder om, at der skal træffes passende sikkerhedsforanstaltninger for at imødegå de risici, der er for krænkelse af privatlivets fred i forbindelse med en sådan løbende adgang til de oplysninger, der lagres i kontrolapparatet.
31. I denne henseende bemærker den tilsynsførende med tilfredshed, at forslagets artikel 5 indeholder en række sikkerhedsforanstaltninger, især at i) en sådan fjernadgang kun gives til de kompetente kontrolmyndigheder, ii) omfanget af de data, der udveksles med kontrolmyndigheder, skal begrænses til, hvad der er strengt nødvendigt for at kunne foretage målrettede vejsidekontroller, iii) der gælder en klart defineret kort opbevaringsperiode på to timer for data, der indsamles i forbindelse med fjernkontroller, iv) ejeren af køretøjet skal oplyse føreren om muligheden for fjernkontroller, og at v) der skal træffes passende sikkerhedsforanstaltninger for at sikre dataintegritet og -ægtedskontrol.
32. Den tilsynsførende mener imidlertid ikke, at det er tilstrækkeligt klart, hvilke data der kan udveksles via fjernkommunikation. For at sikre at den mængde data, der overføres til kontrolmyndigheder, ikke er for stor, anbefaler den tilsynsførende at omformulere artikel 5, stk. 3. I stedet for at opstille data, der ikke overføres, foreslår han, at der i artikel 5, stk. 3, angives en udtømmende liste over data, der kan blive overført.
33. Med hensyn til sanktioner understreger den tilsynsførende endvidere, at fjernkontrol ikke må føre til automatiske bøder eller straffe for hverken føreren eller virksomheden. Eftersom den faktiske fjernkontrol udføres, uden at den berørte person er vidende herom, skal der træffes passende foranstaltninger, inden en afgørelse træffes. Fjernkontrollen skal derfor ses som en foreløbig foranstaltning, som kan resultere i en dybdegående kontrol i nærværelse af føreren, såfremt de kontrolansvarlige har konstateret uregelmæssigheder i den indledende fase.

Grænseoverskridende udveksling af data

34. Af Kommissionens meddelelse fremgår det, at en række tredjelande anvender principperne i vejtransportforordningerne og fartskriverforordningen. Den eksisterende udgave af forslaget indeholder ingen bestemmelser om international udveksling af fartskriverdata. Det bør klarlægges i forslaget, om grænseoverskridende udveksling af data med myndigheder i tredjelande påtænkes. I så fald er der behov for passende databeskyttelsesforanstaltninger for at sikre et tilstrækkeligt beskyttelsesniveau ved overførsel af data til tredjelande i overensstemmelse med artikel 25 og 26 i direktiv 95/46/EF.

Videre anvendelse af dataene i intelligente transportsystemer (ITS)

35. At gøre fartskrivere til en integreret del af intelligente transportsystemer er forbundet med en række problemer med hensyn til privatlivets fred og databeskyttelse, hvilket blev understreget af den tilsynsførende i hans udtalelse om ITS-direktivet ⁽¹⁾.
36. Den videre behandling af data, som registreres i eller frembringes af fartskriveren til brug i ITS-applikationer, bør kun finde sted, såfremt en sådan videre behandling er i overensstemmelse med det oprindelige formål med dataindsamlingen. Denne vurdering foretages fra sag til sag.
37. De registeransvarlige skal sikre, at den videre behandling af fartskriverdata til brug i ITS-applikationer sker i overensstemmelse med retsgrundlaget i artikel 7 i direktiv 95/46/EF. Den tilsynsførende understreger, at blandt de forskellige typer retsgrundlag, der findes, kan førerens samtykke være problematisk i betragtning af det ansættelsesforhold, som behandlingen finder sted i. Føreren kan af sin arbejdsgiver blive presset til at anvende bestemte ITS-applikationer, som vedkommende således ikke har givet sit fulde samtykke til ⁽²⁾.
38. Derfor foreslår den tilsynsførende, at forslagets artikel 6, stk. 2, affattes som følgende: »køretøjer (...) skal have kontrolapparater monteret, der er udstyret med en harmoniseret grænseflade, hvormed de registrerede eller frembragte data kan benyttes til ITS-applikationer. Videre anvendelse af data registreret i fartskrivere er kun tilladt, såfremt føreren har givet sit samtykke til en sådan videre behandling, og alle andre krav i artikel 6 i direktiv 95/46/EF er opfyldt«.
39. Den tilsynsførende understreger endvidere, at alle data, der registreres i eller frembringes af fartskriveren, ikke automatisk bør kunne anvendes i andre ITS-applikationer, men kun de data, der er strengt nødvendige for behandlingen i den pågældende ITS-applikation. Dette bør fremhæves i forslagets artikel 6, stk. 3. Den tilsynsførende anbefaler, at der foretages en konkret vurdering af hver enkelt applikations indvirkning på privatlivets fred, for at fastslå, hvilke data der er strengt nødvendige for behandlingen, og hvor længe sådanne data skal opbevares.

II.4. Førerkort

Integration af førerkortet i kørekortet

40. I artikel 27 påtænkes en sammenlægning af funktionerne i førerkort med kørekortets funktioner. I betragtning af den potentielle mængde oplysninger, der registreres om førerens aktiviteter, er førerkortet mere end blot et identitetskort til attestering af, at personen er erhvervschauffør. Det er derfor en mere indgribende løsning set ud fra et databeskyttessynspunkt, eftersom den sigter mod at overvåge førerens overholdelse af de sociale bestemmelser inden for vejtransport.
41. Integrationen af dette kort i kørekortet giver anledning til bekymring, for så vidt angår databeskyttelse, især i lyset af princippet om formålsbegrænsning og proportionalitetsprincippet. Endvidere er nødvendigheden af og fordelene ved at integrere førerkortet i kørekortet ikke tilstrækkeligt dokumenteret. Det

⁽¹⁾ Udtalelse fra Den Europæiske Tilsynsførende for Databeskyttelse af 22. juli 2009 om Kommissionens meddelelse om en handlingsplan for udbygning af intelligente transportsystemer i Europa og det ledsagende forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om fastlæggelse af rammerne for ibrugtagning af intelligente transportsystemer på vejtransportområdet og for grænsefladerne til andre transportmåder, EUT C 47 af 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

⁽²⁾ Se udtalelse nr. 15/2011 om samtykke fra Artikel 29-gruppen: http://ec.europa.eu/justice/data-protection/article-29/documentation/opinion-recommendation/files/2011/wp187_da.pdf

er især ikke dokumenteret, hvordan en sådan integration bedst kan bidrage til at bekæmpe svig og misbrug af førerkort. Den tilsynsførende anbefaler, at en sådan integration kun bør ske, efter at der er foretaget en konsekvensvurdering af følgerne for sikkerheden og privatlivets fred. Dette bør fremgå tydeligt af forslagens artikel 27.

42. Endvidere vil en sådan integration kræve, at direktiv 2006/126/EF om kørekort ændres, i hvilken forbindelse Kommissionen skal fremlægge et forslag. I betragtning af de databeskyttelsesproblemer, der er forbundet med sådanne ændringer, understreger den tilsynsførende, at han ønsker at blive hørt om dette forslag på behørig vis.

Udveksling af førerkortoplysninger via TACHONET

43. Der vil blive udvekslet førerkortoplysninger via nationale elektroniske registre, før et kørekort udstedes, for at kontrollere, at ansøgeren ikke allerede er i besiddelse af et sådant kort. Denne udveksling af oplysninger sker via et eksisterende system kaldet Tachonet. Artikel 26 udgør retsgrundlaget for denne elektroniske udveksling af oplysninger. Den tilsynsførende bifalder, at de specifikke data, der lagres i disse registre, er præciseret i forslagens artikel 26 sammen med opbevaringsperioden for og de godkendte modtagere af sådanne data. Den tilsynsførende understreger, at alle generelle betingelser for behandlingen i TACHONET bør fremgå af denne artikel, og at det udelukkende er tekniske specifikationer, der skal vedtages gennem gennemførelsesretsakter.
44. Den tilsynsførende bemærker, at Kommissionens rolle i sammenkoblingen af de elektroniske registre er noget uklar. Han understreger, at denne rolle skal tydeliggøres i forslagene til gennemførelsesretsakter. Han fremhæver også, at i tilfælde, hvor Kommissionen skal behandle personoplysninger, bør en sådan behandling være i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 45/2001.

III. KONKLUSION

45. Den tilsynsførende glæder sig over at blive hørt om et forslag, der indvirker på privatlivets fred for førere på en meget synlig måde. Han bifalder især, at forslaget indeholder en særlig databeskyttelsesbestemmelse. Den tilsynsførende bemærker dog, at denne bestemmelse ikke i sig selv løser alle de databeskyttelsesproblemer, der opstår som følge af de foranstaltninger, der fremsættes i forslaget. Der kræves derfor yderligere garantier i forslaget og i de supplerende foranstaltninger, som er beskrevet i meddelelsen.
46. Den tilsynsførende mener, at de almindelige betingelser for behandling af oplysninger i fartskrivere bør fastlægges i selve forslaget og ikke i bilagene til forordningen. De vigtigste aspekter af behandlingen bør fremgå af selve forslaget, f.eks. de typer data, der registreres i fartskrivere og gennem anvendelse af geolokaliseringssystemer, modtagere og opbevaringsperioder. Bilagene til forordningen bør kun indeholde rent tekniske detaljer vedrørende generelle principper, der er fastlagt i selve forordningen.
47. Endvidere bemærker den tilsynsførende, at de eksisterende bilag er forældede, hvilket kan skabe uoverensstemmelser i forbindelse med branchens udvikling af fartskrivere. Med forslaget indføres en lang række teknologiske opdateringer, for hvilke der ikke er fastlagt relevante tekniske specifikationer i de eksisterende bilag til forordningen. Der er risiko for, at branchen vil fastlægge rammer, som ikke sikrer privatlivets fred i den periode, hvor bilagene til forordningen opdateres. Den tilsynsførende opfordrer Kommissionen til at opdatere forordningens bilag så hurtigt som muligt.
48. Den tilsynsførende anbefaler følgende ændringer til forslaget:
- indsættelse af en særlig bestemmelse om sikkerhedsniveauet for fartskrivere og sikring af, at der foretages en konsekvensvurdering for så vidt angår privatlivets fred, før en teknologisk opdatering indføres
 - klarlæggelse af de konkrete og legitime formål for løbende geolokalisering. Det bør fremgå klart af forslaget, at montering og anvendelse af udstyr med det primære formål at give arbejdsgivere mulighed for at foretage fjernovervågning i realtid af deres ansattes handlinger eller opholdssted, ikke tillades
 - angivelse i artikel 5, stk. 3, af en udtømmende liste over data, der kan udveksles med kontrolmyndigheder, og sikring af at fjernkontroller ikke fører til automatiske sanktioner

- klarlæggelse af, om der vil ske grænseoverskridende dataudveksling med kontrolmyndigheder i tredjelande, og i givet fald vedtage passende databeskyttelsesforanstaltninger for at sikre overensstemmelse med artikel 25 og 26 i direktiv 95/46/EF
 - krav om, at registeransvarlige sikrer, at videre behandling af data registreret i fartskrivere til brug i ITS-applikationer sker i overensstemmelse med direktiv 95/46/EF, og navnlig at førere giver udtrykkeligt samtykke til dette, og at en sådan videre behandling er i overensstemmelse med det oprindelige formål med dataindsamlingen. Endvidere bør det fremhæves i artikel 6, stk. 3, at adgangen til dataene i fartskriverudstyret skal være begrænset til de data, der er strengt nødvendige for behandlingen i ITS-applikationen
 - angivelse i artikel 27 af, at integrationen af førerkort i kørekort kun bør ske, efter at der er foretaget en konsekvensvurdering af følgerne for sikkerheden og privatlivets fred
 - videre klarlægning af Kommissionens rolle i udvekslingen af førerkortoplysninger via nationale elektroniske registre og betingelserne for denne udveksling.
49. Den tilsynsførende opfordrer medlemsstaterne til at høre tilsynsmyndighederne for databeskyttelse før vedtagelse af foranstaltninger vedrørende fartskrivere, navnlig foranstaltninger vedrørende anvendelse af geolokaliseringsudstyr, fjernkommunikation, ITS-grænseflader og TACHONET.
50. For at sikre at Kommissionen tager tilstrækkeligt hensyn til gældende databeskyttelseskrav i yderligere supplerende aktioner, ønsker den tilsynsførende at blive opført på listen over deltagere i fartskriverforummet og at blive hørt i forbindelse med opdateringen af bilag IB og forslaget til ændring af direktiv 2001/126/EF om kørekort.

Udfærdiget i Bruxelles, den 5. oktober 2011.

Giovanni BUTTARELLI
*Europæisk assisterende tilsynsførende for
databeskyttelse*
