

**Euroopan tietosuojavaltuutetun lausunto ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi, joka muuttaa neuvoston asetusta (ETY) N:o 3821/85 tieliikenteen valvontalaitteista ja Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EY) N:o 561/2006**

(2012/C 37/02)

EUROOPAN TIETOSUOJAVALTUUTETTU, joka ottaa huomioon

Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 16 artiklan,

Euroopan unionin perusoikeuskirjan ja erityisesti sen 7 ja 8 artiklan,

yksilöiden suojelusta henkilötietojen käsittelyssä ja näiden tietojen vapaasta liikkuvuudesta 24 päivänä lokakuuta 1995 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 95/46/EY<sup>(1)</sup>,

yksilöiden suojelusta yhteisöjen toimielinten ja elinten suorittamassa henkilötietojen käsittelyssä ja näiden tietojen vapaasta liikkuvuudesta 18 päivänä joulukuuta 2000 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 45/2001<sup>(2)</sup>, ja erityisesti sen 28 artiklan 2 kohdan,

ON ANTANUT SEURAAVAN LAUSUNNON:

## I JOHDANTO

### I.1 Euroopan tietosuojavaltuutetun kuuleminen

1. Komissio antoi 19. päivänä heinäkuuta 2011 ehdotuksen Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi, jolla muutetaan neuvoston asetusta (ETY) N:o 3821/85 tieliikenteen valvontalaitteista ja Euroopan parlamentin ja neuvoston muutosasetusta (EY) N:o 561/2006 ("ehdotus")<sup>(3)</sup>. Ehdotuksen liitteenä on tiedonanto nimeltä "Digitaalinen ajopiirturi: Etenemissuunnitelma tulevaisuudessa toteutettaville toimille" ("tiedonanto")<sup>(4)</sup>. Ehdotus ja tiedonanto lähetettiin Euroopan tietosuojavaltuutetulle kuulemista varten samana päivänä.
2. Tietosuojavaltuutettua oli jo kuultu epävirallisesti huhtikuussa 2011 ehdotuksen aikaisemmasta versioista, jota koskevat epäviralliset huomautukset hän toimitti 13. toukokuuta 2011. Tietosuojavaltuutettu piti epävirallista kuulemista hyvänä, sillä sen ansiosta tekstiä voitiin kohentaa tietosuojan näkökulmasta jo luonnosteluprosessin varhaisessa vaiheessa. Jotkin näistä huomautuksista on otettu huomioon nyt käsiteltävänä olevassa ehdotuksessa. Tietosuojavaltuutettu katsoo, että ehdotuksen johdanto-osaan olisi hyvä lisätä viittaus tähän lausuntoon.

### I.2 Yleisiä taustatietoja

3. Ehdotus koskee valvontalaitteiden asentamista maanteiden matkustaja- tai tavaraliikenteessä käytettäviin ajoneuvoihin sekä niiden käyttöä sen valvomiseksi, että maantiekuljetuksissa työskentelevät ammattikuljettajat noudattavat sosiaalilainsäädännön mukaisia ajo- ja lepoaikoja<sup>(5)</sup>.
4. Tätä tarkoitusta varten vuodesta 1985 alkaen on ollut käytössä ajopiirturijärjestelmä, joka perustuu valvontalaitteisiin sekä ajopiirturikortteihin<sup>(6)</sup>. Valvontalaitteiston tallenteet, muistit, näytöt ja tulosteet antavat tietoa kuljettajan toiminnasta. Ajopiirturikortti on älykortti, joka on tarkoitettu käytettäväksi valvontalaitteiston kanssa. Ajopiirturikorttien avulla valvontalaitteisto voi tunnistaa kortin haltijan sekä siirtää ja tallentaa tietoa.

<sup>(1)</sup> EYVL L 281, 23.11.1995, s. 31.

<sup>(2)</sup> EYVL L 8, 12.1.2001, s. 1.

<sup>(3)</sup> KOM(2011) 451 lopullinen.

<sup>(4)</sup> KOM(2011) 454 lopullinen.

<sup>(5)</sup> Katso tarkemmin asetus (EY) N:o 561/2006 ajo- ja lepoajoista, direktiivi 2002/15/EY maantieliikenteen liikkuvissa tehtävissä toimivien henkilöiden työajan järjestämisestä sekä direktiivi 92/6/ETY tiettyjen moottoriajoneuvoluokkien nopeudenrajoittimien asentamisesta ja käytöstä yhteisössä.

<sup>(6)</sup> Ajopiirturikortti voi olla jokin seuraavista: i) kuljettajakortti, ii) valvontakortti, iii) korjaamokortti sekä iv) yrityskortti; ks. määritelmät ehdotuksen 2 artiklasta.

5. Ehdotusluonnoksella muutetaan nykyistä tieliikenteen valvontalaitteista annettua asetusta (ETY) N:o 3821/85 ("asetus") ja ajantasaistetaan se nykyisen tekniikan mukaiseksi. Tarkoituksena on lisätä digitaalisen ajopiirturin käyttöä analogisiin malleihin nähden sekä laajentaa sen toimintoja uudentyyppisen digitaalisen ajopiirturin luomiseksi. Uutta digitaalista ajopiirturia kehitetään seuraavien teknisten ominaisuuksien avulla: i) siinä käytetään paikannuslaitteistoa, jolla kerätään tiettyjä tietoja kuljettajien sijainnista automaattisesti; ii) siinä käytetään etäviestintävälineitä etätarkastuksia varten ja iii) siinä on standardinmukainen rajapinta muihin älykkäisiin liikennejärjestelmiin (intelligent transport systems, ITS), minkä ansiosta se muodostaa keskeisen osan ajoneuvon ITS-järjestelmälustaa<sup>(7)</sup>.
6. Monet ehdotuksessa esitetyt seikat edellyttävät lisätoimia, joita kuvataan tiedonannossa. Tiedonannossa määritetään useita toimia, jotka komission tulee käynnistää. Näitä ovat esimerkiksi digitaalisen ajopiirturin teknisten eritelmien päivitys asetuksen liitteen IB mukaisesti, turvallisuusmekanismien päivitys sekä ajokorteista annetun direktiivin 2006/126/EY muuttaminen ammattikuljettajien ajokorttien ja ajopiirtureissa käytettävien korttien yhdistämiseksi toisiinsa.

### I.3 Ehdotuksen sisältämät tietosuoaongelmat

7. Valvontalaitteiden käyttöön maantiekuljetuksissa kuuluu ammattikuljettajiin liittyvien henkilötietojen käsittelyä. Suuri osa käsittelystä tapahtuu paikannuslaitteiston ja etäviestintälaitteiden avulla. Kyseiset tekniikat vaikuttavat henkilön yksityisyyteen ja tietosuojaan merkittävästi.
8. Näin ollen ehdotus puuttuu ammattikuljettajien yksityisyyteen hyvin ilmeisellä tavalla: se mahdollistaa kuljettajien olinpaikan jatkuvan valvonnan, ja sen avulla valvontaviranomaiset voivat toteuttaa etätarkastuksia, koska ehdotus antaa heille jatkuvan ja suoran pääsyn ajopiirtureihin tallennettuihin tietoihin. Lisäksi suunniteltu kuljettajakortin liittäminen ajokorttiin mahdollisesti myös vaikuttaa kuljettajien tietojen nykyistä suojelua heikentävästi.
9. Sen vuoksi on tärkeää, että Euroopan unionissa ajopiirtureiden kautta saatavia tietoja käsitellään unionin tietosuojalainsäädännön mukaisesti, kuten Euroopan perusoikeuskirjan 7 ja 8 artiklassa, Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 16 artiklassa sekä direktiivissä 95/46/EY<sup>(8)</sup> ja direktiivissä 2002/58/EY<sup>(9)</sup> on säädetty.
10. Todettakoon, että kun asetus hyväksyttiin vuonna 1985, Euroopan unionissa ei vielä ollut kattavaa tietosuojalainsäädäntöä. Nyt toteutettava asetuksen tarkistus onkin mahdollisuus päivittää asetus myös nykyisen tietosuojalainsäädännön mukaiseksi.
11. Tietosuojavaltuutettu pitää erittäin hyvänä, että ehdotukseen on lisätty johdanto-osa ja että siinä on tietosuoja koskeva nimenomainen määräys<sup>(10)</sup>. Tietosuojavaltuutettu kuitenkin toteaa, että pelkästään nämä määräykset eivät ratkaise kaikkia ehdotuksen mukaisten toimien aiheuttamia tietosuoaongelmia. Sen vuoksi ehdotukseen ja tiedonannossa kuvattuihin täydentäviin toimiin olisi liitettävä lisätakeita.
12. Tässä lausunnossa tietosuojavaltuutettu käsittelee useita ehdotuksen kohtia, joita on syytä pohtia tietosuojan kannalta tarkemmin. Tietosuojavaltuutettu keskittyy etenkin seuraaviin seikkoihin, joita käsitellään jäljempänä luvussa III:

<sup>(7)</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2010/40/EU, annettu 7 päivänä heinäkuuta 2010, tieliikenteen älykkäiden liikennejärjestelmien käyttöönoton sekä tieliikenteen ja muiden liikennemuotojen rajapintojen puitteista, (EUVL L 207, 6.8.2010, s. 1).

<sup>(8)</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 95/46/EY, annettu 24 päivänä lokakuuta 1995, yksilöiden suojelusta henkilötietojen käsittelystä ja näiden tietojen vapaasta liikkuvuudesta, EYVL L 281, 23.11.1995, s. 31.

<sup>(9)</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2002/58/EY, annettu 12 päivänä heinäkuuta 2002, henkilötietojen käsittelystä ja yksityisyyden suojasta sähköisen viestinnän alalla (sähköisen viestinnän tietosuojadirektiivi), (EYVL L 201, 31.7.2002, s. 37).

<sup>(10)</sup> Ks. ehdotuksen johdanto-osan 15 kappale ja 34 artikla.

- i) ehdotuksen asianmukaisissa kohdissa tarkoitetut yleiset tietosuoja- ja tietoturva vaatimukset
- ii) ajopiirtureiden avulla toteutetun tiedonkäsittelyn oikeasuhteisuus
- iii) tietojen saatavuutta koskevat säännöt sekä ajopiirtureihin tallennettujen tietojen myöhempi käyttö
- iv) kuljettajakorttien ehdotettuun käyttöön liittyvät erityiskysymykset.

## II EHDOTUKSEN ANALYYSI

### II.1 Yleiset tietosuojaa ja tietoturvaluutta koskevat vaatimukset

*Yleiset tietosuojatoimet, jotka rekisterinpitäjien, jäsenvaltioiden ja ajopiirturien suunnittelijoiden on toteutettava*

13. Tietosuojavaltuutettu panee tyytyväisenä merkille, että ehdotuksen 34 artiklaan on lisätty tietosuojaa koskeva nimenomainen määräys. Ehdotuksen 34 artiklassa korostetaan selvästi, että ajoneuvojen ja/tai kuljetusyritysten omistajien vastuuta sovellettavan tietosuojalainsäädännön noudattamisesta rekisterinpitäjänä. Heidän edellytetään esimerkiksi tiedottavan ammattikuljettajille siitä, että näiden tietoja käsitellään ajopiirtureissa, sekä antavan kuljettajille mahdollisuuden tarkastella omia tietojaan ja korjata virheelliset tai epätäydelliset tiedot. Tietosuojavaltuutettu korostaa, että tietojen käsittelystä tiedottamisen tulee koskea kaikkia toteutettavia käsittelytoimia, ja sen vuoksi hän panee tyytyväisenä merkille, että ehdotuksen 5 artiklan 6 kohdassa rekisterinpitäjien edellytetään tiedottavan kuljettajille eritoten siitä, että valvontaviranomaisilla on mahdollisuus etävalvontaan. Lisäksi tietosuojavaltuutettu painottaa, että rekisterinpitäjien on ilmoitettava tietojen käsittelystä valvontaviranomaisille direktiivin 95/46/EY 18, 19 ja 20 artiklan mukaisesti.
14. Tämä määräys korostaa etenkin jäsenvaltioiden ja riippumattomien valvontaviranomaisten velvollisuutta varmistaa, että maantiekuljetuksessa käytettävien ajopiirtureiden sisältämiä henkilötietoja käsitellään sovellettavan tietosuojalainsäädännön mukaisesti. Tämä edellyttää, että jäsenvaltiot hyväksyvät tiettyjä toimia tiettyjen tekniikoiden käytön osalta (esimerkiksi maailmanlaajuinen navigointisatelliittijärjestelmä (GNSS), etäviestintä sekä ITS-järjestelmäalusta). Tämä koskee myös sähköistä tietojenvaihtoa kuljettajakorttien osalta ja kuljetusyritysten velvollisuutta säilyttää tallenteita. Mikäli mahdollista, jäsenvaltioiden tietosuojaviranomaisia olisi kuultava ennen tällaisten toimien hyväksymistä, jotta voidaan kehittää sovellettavien tietosuojavaatimusten mukaisia toiminnan puitteita.
15. Tietosuojavaltuutettu panee tyytyväisenä merkille, että ehdotuksessa huomioidaan yksityisyyden käsite jo laitteiston suunnittelun osalta, sillä siinä säädetään, että valvontalaitteet on "suunniteltava siten, että yksityisyys voidaan taata". Tietosuojavaltuutettu tähdentää, että yksityisyyden suoja ja tietosuoja on huomioitava digitaalisten ajopiirtureiden suunnittelussa alusta alkaen. Tällaisten yksityisyyttä varmistavien toimenpiteiden tulisi näkyä asianmukaisesti myös liitteen IB eritelmien päivityksessä.
16. Kuten edellä 11 kohdassa on painotettu, ehdotuksen 34 artikla ja johdanto-osan 15 kappale eivät ole kuitenkaan yksinään riittäviä keinoja ajopiirtureiden käyttöön liittyvien tietosuojaongelmien ratkaisemiseksi. Siksi tietosuojavaltuutettu korostaa tässä lausunnossa, että lisätoimenpiteet ovat tarpeen, jotta riittävä tietosuoja ajopiirtureiden osalta voidaan taata.

*Ehdotuksessa ei kuvata riittävästi ajopiirtureiden käytön edellyttämiä tietoturvaluusvaatimuksia*

17. Tietosuojavaltuutettu katsoo, että digitaalisen ajopiirturin tietoturvaluusvaatimukset, joita on useissa ehdotuksen osissa ja 15 artiklassa, eivät ole riittävän kehittyneitä ehdotuksen tarkoituksia varten. Lisäksi tietosuojavaltuutettu korostaa, että ehdotuksen mukainen monien tekniikoiden käyttöönotto "uuden digitaalisen ajopiirturin luomiseksi" tarkoittaa sitä, että nykyinen liite IB on vanhentunut, eikä se näin ollen sisällä olennaisia eritelmiä tai asianmukaisia turvaluusustoimia.
18. Tietosuojavaltuutettu painottaa, että epäselvästä säädöskehiksestä voi aiheutua haittaa alalle. Tämä johtuu siitä, että on hyväksytty päivitetty asetukset, jonka nojalla otetaan käyttöön monia sellaisia teknisiä

muutoksia, joiden teknisiä vaatimuksia ei ole kuitenkaan esitetty yksityiskohtaisesti nykyisissä vanhentuneissa liitteissä. Sen vuoksi on olemassa riski, että alalla kehitetään toimia ja toimintapuitteita, jotka eivät takaa yksityisyyttä riittävästi siihen saakka, kunnes erittelyt saadaan päivitettyä. Riski on olemassa päivitettyjen liitteiden tarkistusprosessin ajan, toisin sanoen vuoden 2014 loppuun saakka.

19. Tietosuojavaltuutettu suosittelee painokkaasti, että erilaisten teknisten päivitysten (GNSS, etäviestintä, ITS) käyttöönottoa ajopiirtureissa tuetaan arvioimalla niiden yksityisyyden suojaan kohdistuvia vaikutuksia, jotta näiden tekniikoiden käytöstä syntyvät, yksityisyyteen kohdistuvat riskit voidaan määrittää.
20. Lisäksi tietosuojavaltuutettu suosittelee, että johdanto-osaan lisätään erityinen artikla ajopiirtureiden kehittämisen ja käytön kaikissa vaiheissa ylläpidettävän tietoturvallisuuden tasosta (ei siis pelkästään suunnittelu- ja asennusvaiheissa vaan myös ja eritoten ajopiirtureiden käytön aikana). Artiklassa olisi korostettava seuraavia seikkoja:
  - On määrättävä asianmukaisia turvallisuustoimia, joiden avulla voidaan säilyttää tietojen luottamuksellisuus ja varmistaa tietojen eheys sekä estää petokset ja tietojen laiton manipulointi.
  - Koko käsittelyprosessissa, johon sisältyy valvontalaitteiston ja varsinaisten korttien lisäksi myös etävalvontajärjestelmä ja GNSS-laitteiston käyttö, on noudatettava direktiivin 95/46/EY 17 artiklassa tarkoitettuja turvallisuusvaatimuksia.
  - Vastuuvollisuuden osalta olisi selvennettävä tapaa, jolla riippumattomat arvioijat tekevät työtään.
  - Yksityisyyteen kohdistuvien vaikutusten arvioinnit olisi toteutettava ennen minkään teknisen päivityksen käyttöönottoa.
21. Hyvien tietosuojakäytänteiden edistämiseksi olisi hyödyllistä, että tietosuojavaltuutettu sekä 29 artiklan mukainen tietosuojaviranomaisten työryhmä lisittäisiin ehdotuksen 41 artiklassa tarkoitetun ajopiirtureita koskevan keskustelufoorummin (Tachograph Forum) osallistujaluetteloon.

## II.2 Tietojen käsittelyn oikeasuhteisuus

*Ehdotus on epäselvä ja epämääräinen siltä osin, että tietojen käsittelyn säännöt on jätetty laadittavaksi vasta asetuksen liitteen IB myöhemmin tehtävässä päivityksessä*

22. Ehdotus on epätarkka ja epämääräinen monien tietojen käsittelyyn liittyvien muodollisuuksien osalta. Niitä olisi kuitenkin selvennettävä sen varmistamiseksi, että nämä toimet ovat direktiivin 95/46/EY 6 artiklan 1 kohdan c alakohdassa tarkoitetun suhteellisuusperiaatteen mukaisia. Tämä koskee etenkin ajopiirtureissa käsiteltävien ja niihin tallennettujen tietojen tyyppejä, niiden käyttöä paikannuslaitteiden avulla, tällaisten tietojen säilytysaikaa sekä sitä, ketkä vastaanottajat pääsevät käsiksi mihinkin tietoihin etenkin etäviestintäjärjestelmien osalta.
23. Monista tietojen käsittelyn yksityiskohdista säädetään nykyisin asetuksen liitteessä IB, joka ei siis ole enää ajan tasalla ja jota tarkistetaan myöhemmin komission delegoiduilla säädöksillä. Sen vuoksi ei ole oikeusvarmuutta siitä, täyttääkö suunniteltu käsittely suhteellisuusperiaatteet, koska monista toimista päätetään myöhemmin sääntelykomiteoissa. Näin ollen on olemassa riski, että liitteiden päivittämiseen kuluvana aikana alalla kehitetään omia malleja, jotka puolestaan voivat johtaa eroavuuksiin.
24. Tietosuojavaltuutettu ei kannata tällaista toimintatapaa, vaan suosittelee selventämään ehdotuksen sisältämiä tietojen käsittelyn yleisiä sääntöjä ja jättämään ainoastaan tarkat yksityiskohdat käsiteltäviksi liitteissä. Tietosuojavaltuutettu pahoittelee sitä, ettei ehdotuksessa enää kuvata digitaalisiin ajopiirtureihin kerättävien ja tallennettävien tietojen luokkia, vaikka ne oli määritetty selvästi tietosuojavaltuutetulle toimitetun ehdotuksen aikaisemman version 5 artiklassa (esimerkiksi ajoneuvon liikkeet ja nopeus, ajan mittaus, kuljettajan vuorokautisen työjakson alkamis- ja päättymispaikka, kuljettajan henkilöllisyys, kuljettajan toimet, tapahtumat ja häiriöt). Nyt ehdotuksen 34 artiklan 3 kohdassa määrätään vain, että "vain tietoja, jotka ovat ehdottoman tarpeellisia käsittelyä varten, voidaan käsitellä", eikä käsiteltävien tietojen tyyppejä enää täsmennetä.

25. Tietosuojavaltuutettu suosittelee painokkaasti, että käsittelyn yleiset säännöt kuvattaisiin asetuksen tekstissä, sillä toisin kuin liitteet, ne hyväksytään tavanomaisessa lainsäädäntömenettelyssä. Tällaisen toimintatavan avulla voitaisiin lisätä ammattikuljettajien oikeusvarmuutta, joka taas puolestaan lisäisi tietojen käytön kelvollisuutta tuomioistuimissa.
26. Tietosuojavaltuutettu korostaa, että myös suhteellisuusperiaatetta olisi harkittava asianmukaisesti muuttaessa liitettä IB teknistä kehitystä vastaavasti. Tietosuojavaltuutettu suosittelee vakavasti, että häntä kuullaan asetuksen liitettä IB päivitettäessä. Tietosuojavaltuutetun mielestä päivitys olisi tehtävä mahdollisimman pian, jotta alalla varmistettaisiin yhdenmukaisten teknisten määritelmien saaminen ajopiirtureihin.

#### *Paikannuslaitteiston käyttö ja sijaintitietojen tallennus*

27. Tietosuojavaltuutettu toteaa, että ehdotuksen johdanto-osan 5 kappaleen mukaan maantieteellistä sijaintia koskevat tiedot ovat perusteltuja, koska niiden avulla voidaan helpottaa valvontaviranomaisten työtä valvonnan aikana. Direktiivin 95/46/EY 6 artiklan 1 kohdan b alakohdan mukaisen käyttötarkoituksen rajoittamisen periaatteen kannalta tietosuojavaltuutettu korostaa, että ajoapiirtureihin tallennettuja sijaintitietoja ei tule käyttää mihinkään muihin, määräystenvastaisiin tarkoituksiin.
28. Vaikka ehdotuksen 4 artiklan mukaisesti vain kaksi sijaintitietoa tallennettaisiin (vuorokautisen työajan aloituspaikka ja päättymispaikka), tietosuojavaltuutettu tietää, että paikannuslaitteiston avulla ajoneuvon ja myös kuljettajan jatkuva paikannus on mahdollista. Näin voitaisiin tehdä monia tarkoituksia varten, esimerkiksi nopeus- ja ajosuuntaseurantaan tai tarkistamaan, liikkuuko ajoneuvo vai ei. Ehdotuksen 4 artiklan ja käyttötarkoituksen rajoittamisen periaatteen osalta tietosuojavaltuutettu painottaa, etteivät tällaiset käyttötarkoitukset ole sallittuja. Tietosuojavaltuutettu tähdentää, että laitteiden asennusta ja käyttöä sitä varten, että työnantajat voisivat suoraan ja ensisijaisesti seurata työntekijöidensä tekemisiä tai sijaintia etänä ja tosiajassa, ei tule sallia.

### **II.3 Pääsy digitaalisiin ajoapiirtureihin tallennettuihin tietoihin ja niiden myöhempi käyttö**

29. Pääsy tallennuslaitteisiin tallennettuihin tietoihin koska tahansa on oltava i) valvontaviranomaisilla valvontatarkastuksia varten sekä ii) kyseisellä yrityksellä, jotta se voi täyttää lakisääteiset velvollisuutensa etenkin ehdotuksen 28 ja 29 artiklassa säädetyn mukaisesti. Tietosuojavaltuutettu panee tyytyväisenä merkille, että tietojen käyttöoikeutta on rajoitettu käyttäjän tyyppin ja/tai henkilöllisyyden perusteella.

#### *Valvontaviranomaisten toteuttama etävalvonta*

30. Johdanto-osan 6 kappaleen mukaan etäyhteydet ovat perusteltuja valvontatarkastuksia varten kohdistettujen tienvarsitarkastusten toteuttamiseksi, ja ne myös auttavat vähentämään kuljetusyrityksiin tehtävistä satunnaistarkastuksista johtuvaa hallinnollista taakkaa. Tietosuojavaltuutettu ymmärtää tällaisen toimenpiteen käyttöönoton helpottavan työtä, mutta hän myös muistuttaa, että tallennuslaitteisiin tallennettuihin tietoihin jatkuvaan etäpääsyyn liittyy yksityisyydensuojaa koskevia riskejä, joiden vuoksi on syytä toteuttaa riittäviä suojaustoimia.
31. Tältä osin tietosuojavaltuutettu panee tyytyväisenä merkille, että ehdotuksen 5 artiklassa on joukko keskeisiä suojaustoimia ja erityisesti seuraavaa: i) etäyhteys rajataan ainoastaan toimivaltaisiin tarkastusviranomaisiin, ii) valvontaviranomaiset voivat vaihtaa ainoastaan sellaisia tietoja, jotka ovat ehdottoman tarpeellisia kohdistettujen tienvarsitarkastusten toteuttamiseksi, iii) etätarkastuksen aikana kerätyille tiedoille on selvästi määritetty lyhyt kahden tunnin säilytysaika, iv) ajoneuvon omistajan tai haltijan on ilmoitettava etäyhteydsmahdollisuudesta ja v) asianmukaisia turvallisuustoimia on toteutettava tietojen eheyden ja vahvistamisen varmistamiseksi.
32. Tietosuojavaltuutettu katsoo, ettei ole riittävän selvää, mitä tietoja voidaan vaihtaa etäyhteyksien kautta. Jotta varmistetaan, ettei valvontaviranomaisille välitettävien tietojen määrä ole liiallinen, tietosuojavaltuutettu suosittelee 5 artiklan 3 kohdan muotoilemista eri tavalla. Hän ehdottaa, että sen sijaan, että kohdassa luetellaan ne tiedot, joita ei välitetä, 5 artiklan 3 kohdassa esitetään kattava luettelo tiedoista, jotka voidaan välittää.
33. Rangaistusten osalta tietosuojavaltuutettu korostaa, että etävalvonnan ei tulisi johtaa siihen, että kuljettajalle tai yritykselle annetaan automaattisesti sakkoja tai muita rangaistuksia. Koska varsinaista etävalvontaa toteutetaan asianosaisen henkilön tietämättä, on noudatettava tarkoituksenmukaisia menettelyjä ennen minkäänlaisen päätöksen tekemistä. Näin ollen etävalvontaa tulisi pitää alustavana toimena, joka voi johtaa tarkempaan tarkastukseen kuljettajan läsnä ollessa, jos valvontaviranomaiset ovat havainneet poikkeavuuksia alustavassa vaiheessa.

*Rajat ylittävä tietojen vaihto*

34. Komission tiedonannon mukaan joukko kolmansia maita soveltaa maantiekuljetusasetusten ja ajopiirturiasetuksen periaatteita. Ehdotuksen nykyisessä versiossa ei ole mainintaa ajopiirturitietojen vaihdosta kansainvälisesti. Ehdotuksessa olisi selvennettävä, onko rajat ylittävää tiedonvaihtoa kolmansien maiden viranomaisten kanssa suunnitteilla. Jos näin on, tällöin tarvitaan asianmukaisia tietosuojatakeita sen varmistamiseksi, että asianmukainen suojaustaso on taattu siirrettäessä tietoja kyseisiin kolmansiin maihin direktiivin 95/46/EY 25 artiklan ja 26 artiklan mukaisesti.

*Tietojen myöhempi käyttö älykkäiden liikennejärjestelmien (ITS) osalta*

35. Jos ajopiirturit kuuluvat keskeisenä osana älykkäisiin liikennejärjestelmiin, siitä aiheutuu monia yksityisyyden suojeluun ja tietosuojaan liittyviä ongelmia, joita tietosuojavaltuutettu tähdensi ITS-direktiiviä koskevassa lausunnossaan <sup>(1)</sup>.
36. Ajopiirturiin tallennettuja tai sen tuottamia tietoja saisi käyttää myöhemmin älykkäissä liikennejärjestelmäsovelluksissa vain, jos myöhempi käsittely on alkuperäisen tiedonkeruutarkoituksen mukaista. Tämä on arvioitava aina tapauskohtaisesti.
37. Rekisterinpitäjien on varmistettava, että ajopiirturitietojen myöhempi käyttö ITS-sovelluksessa on jonkin direktiivin 95/46/EY 7 artiklassa luetellun oikeusperustan mukaista. Tietosuojavaltuutettu korostaa, että kaikkien käytettävissä olevien oikeusperustojen osalta kuljettajien suostumusta saattaa olla vaikea saada ottaen huomioon, että tietojen käsittely liittyy työsuhteeseen. Työnantajat saattavat painostaa työntekijöitään käyttämään tiettyjä ITS-sovelluksia, joiden käyttämiseen he eivät muutoin suostuisi vapaaehtoisesti <sup>(12)</sup>.
38. Näin ollen tietosuojavaltuutettu ehdottaa, että ehdotuksen 6 artiklan 2 kohtaa muutetaan seuraavasti: "... ajoneuvoissa on – oltava valvontalaite, jossa on yhteensopiva rajapinta, jonka avulla tietoja voidaan kirjata tai tuottaa älykkäissä liikennejärjestelmäsovelluksissa käytettäväksi. Ajopiirtureihin tallennettujen tietojen myöhempi käyttö on sallittava vain, jos kuljettaja on vapaaehtoisesti suostunut tietojen myöhempään käyttöön ja jos kaikki muut direktiivin 95/46/EY 6 artiklan vaatimukset täyttyvät".
39. Lisäksi tietosuojavaltuutettu tähdentää, että kaikkia ajopiirturiin tallennettuja tai sen tuottamia tietoja ei tule saattaa automaattisesti käytettäväksi muissa ITS-sovelluksissa, vaan niissä tulee käyttää vain niitä tietoja, jotka ovat ehdottoman tarpeellisia kyseisessä ITS-sovelluksessa käsittelyä varten. Tätä olisi korostettava etenkin ehdotuksen 6 artiklan 3 kohdassa. Tietosuojavaltuutettu suosittelee, että kunkin sovelluksen osalta toteutetaan erityinen yksityisyyden arviointi, jotta voidaan määrittää, mitkä tiedot ovat ehdottoman välttämättömiä tietojen käsittelyä varten ja mikä on näiden tietojen säilyttämisaika.

**II.4 Kuljettajakortit***Kuljettajakorttien yhdistäminen ajokortteihin*

40. Ehdotuksen 27 artiklassa suunnitellaan kuljettajakorttien toimintojen yhdistämistä ajokortteihin. Koska kuljettajan toimintaa koskevia tietoja voidaan tallentaa määrällisesti paljonkin, kuljettajakortti on paljon muutakin kuin henkilökortti, joka todistaa, että kyseinen henkilö on ammattikuljettaja. Tietosuojan kannalta kortti puuttuu yksityisyyteen, kun sillä on tarkoitus seurata, noudattaako henkilö maantiekuljetuksista annettua sosiaalilainsäädäntöä.
41. Kortin yhdistäminen ajokorttiin herättää huolta tietosuojasta etenkin käyttötarkoituksen rajoittamisen periaatteen ja suhteellisuusperiaatteen osalta. Kuljettajakortin ja ajokortin yhdistämisen tarpeellisuutta ja

<sup>(1)</sup> Katso Euroopan tietosuojavaltuutetun lausunto komission tiedonannosta "Toimintasuunnitelma älykkäiden liikennejärjestelmien käyttöönottamiseksi Euroopassa" ja siihen liittyvästä ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi tieliikennealan älykkäiden liikennejärjestelmien käyttöönoton sekä tieliikenteen ja muiden liikennemuotojen rajapintojen puitteista, annettu 22. heinäkuuta 2009, EUVL 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\\_FI.pdf](http://www.edps.europa.eu/EDPSWEB/webdav/site/mySite/shared/Documents/Consultation/Opinions/2009/09-07-22_Intelligent_Transport_Systems_FI.pdf)

<sup>(12)</sup> Katso työryhmän lausunnon 15/2011 29 artikla suostumuksesta: [http://ec.europa.eu/justice/data-protection/article-29/documentation/opinion-recommendation/files/2011/wp187\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/justice/data-protection/article-29/documentation/opinion-recommendation/files/2011/wp187_en.pdf)

siitä koituvia hyötyjä ei ole myöskään osoitettu riittävästi. Varsinkaan ei ole osoitettu sitä, onko tällainen yhdistäminen paras tapa edistää petosten torjuntaa ja kuljettajakorttien väärinkäyttöä. Tietosuojavaltuutettu suosittelee, että yhdistämisen suunnittelua jatkettaisiin vasta sitten, kun yksityisyyteen ja turvallisuuteen liittyvien vaikutusten arviointi on toteutettu. Tämä olisi mainittava selvästi ehdotuksen 27 artiklassa.

42. Yhdistäminen edellyttäisi myös ajokorteista annetun direktiivin 2006/126/EY muuttamista. Muutosehdotuksesta vastaa komissio. Koska tällaiset muutokset vaikuttavat tietosuojaan, tietosuojavaltuutettu pitää erittäin tärkeänä, että häntä kuultaisiin asianmukaisesti tästä ehdotuksesta.

*Kuljettajakortteja koskevien tietojen vaihto TACHONETin kautta*

43. Kuljettajakortteja koskevia tietoja vaihdetaan sähköisesti kansallisten sähköisten rekistereiden kautta ennen kuljettajakorttien myöntämistä sen varmistamiseksi, ettei hakijalla jo ole korttia. Nämä tiedot vaihdetaan olemassa olevan, TACHONET-nimisen järjestelmän avulla. Ehdotuksen 26 artiklassa säädetään sähköisen tietojenvaihdon oikeusperustasta. Tietosuojavaltuutettu pitää hyvänä, että näihin rekistereihin tallennettavat tietyt henkilötiedot, niiden säilytysaika sekä tietojen viralliset vastaanottajat on määritetty selvästi ehdotuksen 26 artiklassa. Tietosuojavaltuutettu korostaa, että kaikki tietojen käsittelyä TACHONETissä koskevat yleiset säännöt olisi kuvattava tässä artiklassa ja että täytäntöönpanosäädösten avulla hyväksyttäisiin ainoastaan tekniset vaatimukset.
44. Tietosuojavaltuutettu katsoo, että komission roolia sähköisten rekistereiden yhteenliittämisessä ei ole määritetty riittävän selvästi. Hän korostaa, että tätä roolia olisi selvennettävä myös ehdotetuissa täytäntöönpanosäädöksissä. Lisäksi tietosuojavaltuutettu painottaa, että jos komission tehtävään sisältyy henkilötietojen käsittelyä, siinä noudatettaisiin asetusta (EY) N:o 45/2001.

### III PÄÄTELMÄT

45. Tietosuojavaltuutettu on tyytyväinen siihen, että häntä on kuultu ehdotuksesta, jolla puututaan ammatikulkijain yksityisyyteen hyvin ilmeisellä tavalla. Tietosuojavaltuutettu panee tyytyväisenä merkille, että ehdotukseen on lisätty tietosuoja koskeva nimenomainen määräys. Tietosuojavaltuutettu kuitenkin toteaa, että pelkästään tämä määräys ei ratkaise kaikkia ehdotuksen mukaisten toimien aiheuttamia tietosuojaongelmia. Sen vuoksi ehdotukseen ja tiedonannossa kuvattuihin täydentäviin toimiin olisi liitettävä lisätakeita.
46. Tietosuojavaltuutettu katsoo, että tietojen käsittelyä ajopiirtureissa koskevat yleiset säännöt olisi annettava ehdotuksessa itsessään eikä asetuksen liitteissä. Tietojen käsittelyn keskeiset näkökohdat olisi kuvattava ehdotuksessa. Tämä koskee esimerkiksi ajopiirtureihin ja paikannuslaitteiden avulla tallennettavien tietojen tyyppiä, vastaanottajia sekä tietojen säilytysaikoja. Asetuksen liitteissä olisi säädettävä ainoastaan asetuksessa säädettyjä yleisiä periaatteita koskevista yksityiskohdista, jotka ovat puhtaasti teknisiä.
47. Lisäksi tietosuojavaltuutettu toteaa, että nykyiset liitteet ovat vanhentuneita, minkä vuoksi ajopiirtureita saatetaan kehittää alalla epäyhtenäisellä tavalla. Ehdotus tuo mukanaan monia teknisiä päivityksiä, joiden asianmukaisia teknisiä määräyksiä ei ole annettu asetuksen nykyisissä liitteissä. On siis olemassa riski, että niin kauan kun asetuksen liitteiden päivitys on kesken, alalla kehitetään tuotteita, jotka eivät ole yksityisyydensuojaa koskevan lainsäädännön mukaisia. Tietosuojavaltuutettu kehottaa komissiota päivittämään asetuksen liitteet niin pian kuin mahdollista.
48. Euroopan tietosuojavaltuutettu suosittelee, että ehdotukseen tehdään seuraavat muutokset:
- Lisätään nimenomainen määräys ajopiirtureissa tarvittavan tietoturvallisuuden tasosta ja säädetään, että vaikutukset yksityisyyteen arvioidaan ennen minkään teknisen päivityksen käyttöönottoa.
  - Selvennetään nimenomaiset ja lailliset tarkoitukset, joita varten jatkuvaa olinpaikan paikannusta toteutetaan. Ehdotuksessa olisi täsmennettävä selvästi, että laitteiden asennus ja käyttö sitä varten, että työnantajat voisivat suoraan ja ensisijaisesti seurata työntekijöidensä tekemisiä tai sijaintia etänä ja tosijassa, ei ole sallittu.
  - Määritetään 5 artiklan 3 kohtaan kattava luettelo tiedoista, joita voidaan vaihtaa valvontaviranomaisten kanssa, ja varmistetaan, etteivät etävalvontatoimet johda automaattisiin rangaistuksiin.

- Selvennetään, tarvitaanko rajat ylittävää tietojenvaihtoa kolmansien maiden valvontaviranomaisten kanssa, ja jos tarvitaan, annetaan asianmukaiset tietosuojatakeet varmistamaan, että direktiivin 95/46/EY 25 artiklaa ja 26 artiklaa noudatetaan.
  - Edellytetään rekisterinpitäjiä varmistamaan, että ajopiirtureihin tallennettujen tietojen myöhempi käsittely ITS-sovelluksissa käyttöä varten tehdään direktiivin 95/46/EY mukaisesti etenkin siltä osin, että ammattikuljettajat antavat selvän ja vapaaehtoisen suostumuksensa siihen ja että tietojen myöhempi käsittely ei ole ristiriidassa tietojen keruun alkuperäisen käyttötarkoituksen kanssa. Lisäksi 6 artiklan 3 kohdassa olisi korostettava, että pääsy ajopiirturiin tallennettuihin tietoihin on rajattava vain niihin henkilöihin, joille se on ehdottoman tarpeellista ITS-sovelluksessa käsittelyä varten.
  - Ehdotuksen 27 artiklassa olisi säädettävä, että kuljettajakorttien ja ajokorttien yhdistämisen suunnittelua olisi jatkettava vasta sitten, kun yksityisyyteen ja turvallisuuteen liittyvien vaikutusten arviointi on toteutettu.
  - Komission roolia kuljettajakortteja koskevien tietojen vaihdossa kansallisten sähköisten rekistereiden vaihdossa ja vaihtoa koskevia sääntöjä olisi selvennettävä.
49. Tietosuojavaltuutettu kehottaa jäsenvaltioita kuulemaan tietosuojaviranomaisia ennen ajopiirtureita koskevien kansallisten toimien hyväksymistä eritoten niiden toimien osalta, jotka koskevat paikannuslaitteistoja, etäviestintäyhteyksiä, ITS-rajapintoja sekä TACHONETiä.
50. Jotta voidaan varmistaa, että tietosuojavaatimukset otetaan asianmukaisesti huomioon komission myöhemmissä täydentävissä toimissa, tietosuojavaltuutettu toivoo, että hänet lisätään Tachograph Forumin osallistujaluetteloon ja että häntä kuullaan liitteen IB päivityksestä sekä ajokorteista annetun direktiivin 2001/126/EY muutosehdotuksesta.

Tehty Brysselissä 5 päivänä lokakuuta 2011.

Giovanni BUTTARELLI  
*Euroopan apulaistietosuojavaltuutettu*

---