

Avizul Autorității Europene pentru Protecția Datelor privind propunerea de regulament al Parlamentului European și al Consiliului de modificare a Regulamentului (CEE) nr. 3821/85 privind aparatura de înregistrare în transportul rutier și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului

(2012/C 37/02)

AUTORITATEA EUROPEANĂ PENTRU PROTECȚIA DATELOR,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 16,

având în vedere Carta drepturilor fundamentale a Uniunii Europene, în special articolele 7 și 8,

având în vedere Directiva 95/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 24 octombrie 1995 privind protecția persoanelor fizice în ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal și libera circulație a acestor date ⁽¹⁾,

având în vedere Regulamentul (CE) nr. 45/2001 al Parlamentului European și al Consiliului din 18 decembrie 2000 privind protecția persoanelor în ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal de către instituțiile și organismele comunitare și privind libera circulație a acestor date ⁽²⁾, în special articolul 28 alineatul (2),

ADOPTĂ PREZENTUL AVIZ:

I. INTRODUCERE

I.1. Consultarea AEPD

1. La 19 iulie 2011, Comisia a adoptat o propunere de regulament al Parlamentului European și al Consiliului de modificare a Regulamentului (CEE) nr. 3821/85 privind aparatura de înregistrare în transportul rutier și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului (denumită în continuare „propunerea”) ⁽³⁾. Propunerea este însoțită de o comunicare denumită „Tahograful digital: Foaia de parcurs a activităților viitoare” (denumită în continuare „comunicarea”) ⁽⁴⁾. Propunerea și comunicarea au fost trimise către AEPD pentru consultare în aceeași zi.
2. AEPD a fost deja consultată informal în cursul lunii aprilie 2011 cu privire la o versiune anterioară a propunerii, pe marginea căreia a formulat observații informale, la 13 mai 2011. AEPD salută consultarea informală care a permis îmbunătățirea textului din punctul de vedere al protecției datelor și într-o etapă timpurie a procesului de redactare. Unele dintre aceste observații au fost luate în considerare în propunere. AEPD salută trimiterea la prezentul aviz în preambulul propunerii.

I.2. Context general

3. Propunerea vizează instalarea și utilizarea aparaturii de înregistrare pe vehicule utilizate pentru transportul rutier de pasageri și de mărfuri, pentru a verifica respectarea de către conducătorii auto profesioniști din domeniul transportului rutier a legislației sociale referitoare la timpul de conducere și la perioadele de repaus ⁽⁵⁾.
4. Începând din 1985, un sistem de tahograf a fost creat în acest sens, pe baza aparaturii de înregistrare și a cardurilor de tahograf ⁽⁶⁾. Echipamentul înregistrează, stochează, afișează, imprimă și furnizează date în legătură cu activitățile conducătorului auto. Cardul de tahograf este un card de memorie destinat utilizării împreună cu aparatura de înregistrare, permițându-i acestuia să identifice posesorul cardului, precum și datele care urmează să fie transferate și stocate.

⁽¹⁾ JO L 281, 23.11.1995, p. 31.

⁽²⁾ JO L 8, 12.1.2001, p. 1.

⁽³⁾ COM(2011) 451 final.

⁽⁴⁾ COM(2011) 454 final.

⁽⁵⁾ A se vedea, în special, Regulamentul (CE) nr. 561/2006 privind timpul de conducere și perioadele de repaus, Directiva 2002/15/CE privind organizarea timpului de lucru al persoanelor care efectuează activități mobile de transport rutier, și Directiva 92/6/CEE privind instalarea și utilizarea dispozitivelor limitatoare de viteză pentru anumite categorii de vehicule din cadrul Comunității.

⁽⁶⁾ Cardurile de tahograf pot fi de următoarele tipuri: (i) cardul conducătorului auto; (ii) card de control; (iii) card al atelierului; și (iv) card al societății; a se vedea definițiile prevăzute la articolul 2 din propunere.

5. Proiectul de propunere modifică actualul Regulament (CEE) nr. 3821/85 privind utilizarea aparaturii de înregistrare în transportul rutier (denumit în continuare „regulamentul”) și îl adaptează la nivelul tehnologic actual, în vederea îmbunătățirii utilizării tahografului digital, comparativ cu versiunile analoge, și în vederea extinderii funcționalităților acestuia, în scopul creării unui nou tahograf digital. Noul tahograf digital va fi îmbunătățit cu următoarele caracteristici tehnologice: (i) va utiliza aparatură de geolocalizare pentru a colecta automat anumite date privind locul în care se află conducătorii auto; (ii) va utiliza dispozitive de comunicare la distanță pentru a efectua verificări la distanță; și (iii) va avea o interfață standardizată cu alte sisteme de transport inteligente (STI) care îi permite să devină o componentă esențială a platformei STI a unui vehicul (7).
6. Numeroase aspecte care au fost ridicate în propunere vor necesita măsuri complementare suplimentare care sunt descrise în comunicare. Comunicarea identifică o serie de măsuri care trebuie inițiate de Comisie, în special actualizarea, prin acte delegate, a specificațiilor tehnice ale tahografului digital prevăzute în anexa IB la regulament și modernizarea mecanismelor de securitate, precum și modificarea Directivei 2006/126/CE privind permisele de conducere, pentru fuzionarea cardurilor conducătorilor auto profesioniști utilizate în tahografe cu permisele de conducere ale acestora.

I.3. Aspecte privind protecția datelor ridicate de propunere

7. Utilizarea aparaturii de înregistrare în transportul rutier implică prelucrarea de date cu caracter personal în legătură cu conducătorii auto profesioniști. O mare parte a prelucrării se bazează pe utilizarea aparaturii de geolocalizare și a dispozitivelor de comunicare la distanță, care sunt tehnologii cu un impact considerabil asupra confidențialității și protecției datelor persoanelor.
8. Prin urmare, propunerea aduce atingere confidențialității conducătorilor auto profesioniști într-un mod extrem de evident, în special deoarece permite monitorizarea constantă a locului în care se află conducătorii auto, și introduce posibilitatea efectuării unor controale la distanță de către autoritățile de control, care vor avea un acces direct constant la datele stocate în tahografe. De asemenea, fuzionarea preconizată a cardului conducătorului auto cu permisul de conducere ar putea afecta actuala protecție asigurată în legătură cu datele conducătorilor auto.
9. Prin urmare, este esențial ca prelucrarea datelor prin intermediul tahografelor în cadrul Uniunii Europene să se efectueze în conformitate cu cadrul UE privind protecția datelor, astfel cum se specifică la articolele 7 și 8 din Carta drepturilor fundamentale a Uniunii Europene, articolul 16 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, precum și în Directiva 95/46/CE (8) și Directiva 2002/58/CE (9).
10. Trebuie remarcat că în momentul adoptării regulamentului în 1985 în UE nu exista un cadru cuprinzător privind protecția datelor. Actuala revizuire a regulamentului este, prin urmare, o oportunitate de a actualiza regulamentul în conformitate cu regimul actual privind protecția datelor.
11. AEPD salută, în special, introducerea în propunere a unui considerent și a unei dispoziții specifice privind protecția datelor (10). Totuși, AEPD menționează că doar aceste dispoziții nu soluționează toate problemele legate de protecția datelor ridicate de diversele măsuri prevăzute în propunere. Prin urmare, în propunere și în măsurile complementare descrise în comunicare ar trebui să fie incluse garanții suplimentare.
12. În prezentul aviz, AEPD indică o serie de aspecte ale propunerii care necesită o analiză suplimentară din perspectiva protecției datelor. AEPD se va concentra, în special, pe următoarele aspecte, care vor fi examinate fiecare, în secțiunea II de mai jos:

(7) În conformitate cu Directiva 2010/40/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 7 iulie 2010 privind cadrul pentru utilizarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru interfețele cu alte moduri de transport (JO L 207, 6.8.2010, p. 1).

(8) Directiva 95/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 24 octombrie 1995 privind protecția persoanelor fizice în ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal și libera circulație a acestor date (JO L 281, 23.11.1995, p. 31).

(9) Directiva 2002/58/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 12 iulie 2002 privind prelucrarea datelor personale și protejarea confidențialității în sectorul comunicațiilor publice (Directiva asupra confidențialității și comunicațiilor electronice) (JO L 201, 31.7.2002, p. 37).

(10) Considerentul 15 și articolul 34 din propunere.

- (i) cerințele generale privind protecția datelor și securitatea prevăzute în dispozițiile specifice ale propunerii;
- (ii) proporționalitatea prelucrării datelor efectuată prin intermediul tahografelor;
- (iii) modalitățile de acces la date și utilizarea ulterioară a datelor înregistrate în tahografe; și
- (iv) aspectele specifice ridicate de utilizarea propusă a cardurilor conducătorilor auto.

II. ANALIZA PROPUNERII

II.1. Cerințele generale privind securitatea și protecția datelor

Măsurile generale de protecție a datelor care trebuie puse în aplicare de operatorii de date, statele membre și proiectanții tahografelor

13. AEPD salută introducerea unei dispoziții specifice privind protecția datelor în articolul 34 din propunere. Articolul 34 subliniază în mod clar responsabilitatea proprietarilor vehiculelor și/sau a întreprinderilor de transport, în calitate de operatori de date, de a respecta legislația aplicabilă în materie de protecția datelor. Printre altele, această dispoziție le impune acestora să îi informeze pe conducătorii auto profesioniști cu privire la prelucrarea datelor acestora în tahografe, să le acorde conducătorilor auto accesul la datele personale și să rectifice datele incorecte sau incomplete. AEPD subliniază că astfel de informații referitoare la prelucrare trebuie să fie complete pentru toate activitățile de prelucrare desfășurate și, în consecință, salută faptul că articolul 5 alineatul (6) solicită operatorilor de date să informeze conducătorii auto în mod specific cu privire la posibilitatea controlului la distanță efectuat de autoritățile de control. AEPD subliniază, de asemenea, că operatorii de date trebuie să notifice orice prelucrare autorităților de supraveghere, astfel cum se prevede la articolele 18-20 din Directiva 95/46/CE.
14. Această dispoziție pune, de asemenea, un accent special pe sarcina statelor membre și a autorităților independente de supraveghere de a se asigura că prelucrarea datelor cu caracter personal din tahografele utilizate în transportul rutier este efectuată în conformitate cu legislația aplicabilă în materie de protecția datelor. Astfel, statele membre vor avea obligația de a adopta măsuri specifice în ceea ce privește utilizarea tehnologiilor specifice, precum Sistemul Global de Navigație prin Satelit (GNSS), comunicații la distanță și interfețele STI, sau în ceea ce privește schimbul electronic de informații privind cardurile conducătorilor auto și stocarea înregistrărilor de către întreprinderile de transport. În măsura în care este posibil, autoritățile responsabile cu protecția datelor din statele membre trebuie să fie consultate înainte de adoptarea unor astfel de măsuri, în vederea dezvoltării unor cadre compatibile cu cerințele aplicabile privind protecția datelor.
15. AEPD salută faptul că în propunere este integrat conceptul de confidențialitate prin dispoziția conform căreia aparatura de înregistrare trebuie „să fie proiectată în așa fel încât să se asigure protecția vieții private”. AEPD subliniază că, încă dintr-o etapă timpurie a proiectării tahografului digital, acesta trebuie să respecte viața privată și protecția datelor. Aceste măsuri de respectare a vieții private trebuie să fie reflectate în mod adecvat în actualizarea specificațiilor cuprinse în anexa IB.
16. Totuși, astfel cum se subliniază la punctul 11 de mai sus, doar articolul 34 și considerentul 15 din propunere pot aborda toate preocupările privind protecția datelor asociate utilizării tahografelor. Prin urmare, AEPD evidențiază în prezentul aviz măsurile suplimentare necesare pentru a garanta un nivel satisfăcător de protecție a datelor în tahografe.

Propunerea oferă o descriere insuficientă a cerințelor de securitate care trebuie îndeplinite în cadrul utilizării tahografelor

17. AEPD consideră că cerințele de securitate pentru tahograful digital, cuprinse în mai multe părți din propunere și în articolul 15, sunt insuficient elaborate în propunere. De asemenea, AEPD subliniază că propunerea introduce utilizarea unui număr mare de tehnologii, astfel încât să creeze un „nou tahograf digital”, cu privire la care actuala anexă IB este învechită și nu conține nici specificațiile pertinente, nici măsuri de securitate adecvate.
18. AEPD subliniază că industria ar putea fi afectată de cadrul juridic neclar care ar rezulta în urma adoptării unui regulament actualizat care introduce un număr mare de modificări tehnologice ale căror specificații tehnice nu sunt detaliate în anexele existente, învechite. Prin urmare, există

riscul ca, până la actualizarea specificațiilor, industria să elaboreze măsuri și cadre care aduc atingere vieții private, iar acest risc va exista atât timp cât va avea loc procesul de revizuire a acestor anexe, și anume până la sfârșitul anului 2014.

19. AEPD recomandă ferm ca introducerea oricărei actualizări tehnice (GNSS, comunicare la distanță, STI) în tahografe să fie însoțită în mod corespunzător de evaluări ale impactului asupra vieții private, pentru a evalua riscurile în acest sens prin utilizarea acestor tehnologii.
20. De asemenea, AEPD recomandă introducerea în propunere a unui articol specific privind nivelul securității care ar trebui să fie respectat în toate etapele dezvoltării și utilizării tahografelor (nu doar în etapele de proiectare ci și, chiar mai important, în cursul utilizării acestora). Acest articol ar trebui să sublinieze următoarele aspecte:
 - trebuie adoptate măsuri de securitate adecvate pentru a păstra confidențialitatea datelor, pentru a asigura integritatea datelor și pentru a preveni fraudă și manipularea ilegală;
 - întregul lanț al prelucrării, care include nu doar echipamentul de înregistrare, ci și cardurile și sistemul de comunicare la distanță și utilizarea echipamentului GNSS, trebuie să respecte cerințele de securitate prevăzute la articolul 17 din Directiva 95/46/CE;
 - pentru contabilitate, trebuie clarificat modul în care evaluatorii independenți își vor desfășura activitatea;
 - ar trebui să se efectueze evaluări ale impactului asupra vieții private, înainte de introducerea oricărei actualizări tehnologice.
21. Pentru a promova bunele practici în materie de protecție a datelor, ar fi util ca AEPD și Grupul de lucru pentru protecția persoanelor în ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal al autorităților de protecție a datelor să fie incluse în lista participanților la Forumul privind tahograful prevăzut la articolul 41 din propunere.

II.2. Proportionalitatea prelucrării datelor

Propunerea nu prezintă cu claritate și certitudine modalitățile de prelucrare, care urmează să facă obiectul unei actualizări ulterioare a anexei IB la regulamentul

22. Propunerea nu prezintă cu claritate și certitudine numeroase modalități de prelucrare, care ar trebui, totuși, să fie clarificate pentru a se asigura că respectă principiul proporționalității prevăzut la articolul 6 alineatul (1) litera (c) din Directiva 95/46/CE. Sunt vizate, în special, tipurile de date prelucrate și înregistrate în tahografe și prin utilizarea aparatului de geolocalizare, perioada de păstrare a acestor date și tipul de destinatari care au acces la anumite tipuri de date, în special în ceea ce privește utilizarea comunicării la distanță.
23. Multe dintre aceste detalii ale prelucrării datelor sunt prevăzute în prezent în anexa IB la regulamentul, care nu mai este actuală și va fi supusă ulterior unei revizuii prin intermediul unor acte delegate ale Comisiei. Prin urmare, nu există nicio certitudine juridică în ceea ce privește îndeplinirea condițiilor de proporționalitate de către prelucrarea preconizată, întrucât numeroase măsuri urmează să fie decise ulterior în cadrul comitetelor de reglementare. De asemenea, există riscul ca, pe durata actualizării anexelor, industria să își elaboreze propriile scheme, ceea ce poate conduce la eventuale discrepanțe.
24. AEPD nu sprijină o astfel de abordare și recomandă să se clarifice în cadrul propunerii modalitățile generale de prelucrare, urmând ca doar detaliile exacte să fie abordate în anexe. AEPD regretă faptul că propunerea nu mai descrie categoriile de date care urmează să fie colectate și înregistrate în tahografele digitale, deși acestea erau specificate în mod clar în articolul 5 din versiunea anterioară a propunerii comunicate AEPD (de exemplu, deplasarea și viteza vehiculului, măsurarea timpului, identificarea locului unde începe și unde se încheie perioada de activitate zilnică a conducătorului auto, identitatea conducătorului auto, activitatea acestuia, evenimente și defecțiuni). Articolul 34 alineatul (3) din propunere prevede în prezent că „se prelucrează doar datele strict necesare” fără a se specifica tipul de date care vor fi prelucrate.

25. AEPD recomandă cu insistență descrierea modalităților generale de prelucrare în textul regulamentului care, spre deosebire de anexe, este aprobat prin procedură legislativă ordinară. Această abordare va fi utilă în obținerea unui grad mai mare de certitudine juridică pentru conducătorii auto profesioniști, ceea ce ar consolida, la rândul său, validitatea utilizării datelor în instanță.
26. AEPD subliniază că trebuie să se acorde importanța necesară principiului proporționalității și în contextul modificării anexei IB în conformitate cu dezvoltările tehnologice. AEPD recomandă ferm să fie consultată în mod corespunzător în timpul actualizării anexei IB la regulament. AEPD consideră că această actualizare ar trebui să aibă loc cât mai curând pentru a se asigura că specificațiile tehnice armonizate sunt încorporate în tahografe de industrie.

Utilizarea aparatului de geolocalizare și înregistrarea datelor de localizare

27. AEPD menționează că, potrivit considerentului 5 din propunere, înregistrarea datelor de geolocalizare se justifică funcționarilor însărcinați cu geolocalizarea pe parcursul controalelor. Având în vedere principiul limitării la un scop specific prevăzut în articolul 6 alineatul (1) litera (b) din Directiva 95/46/CE, AEPD subliniază că datele de localizare înregistrate în tahografe nu trebuie utilizate în niciun alt scop incompatibil.
28. Deși doar două părți specifice din datele de localizare sunt înregistrate în conformitate cu articolul 4 din propunere (identificarea locului unde începe și unde de încheie perioada de activitate zilnică), AEPD înțelege că utilizarea aparatului de geolocalizare va permite poziționarea constantă a vehiculului și, astfel, a conducătorului auto. Aceasta se poate realiza urmărind mai multe obiective, de exemplu pentru a monitoriza viteza și direcția, pentru a verifica dacă vehiculul se deplasează sau nu etc. Având în vedere articolul 4 din propunere și principiul limitării la un scop specific, AEPD subliniază că astfel de utilizări nu sunt aprobate. AEPD evidențiază faptul că instalarea și utilizarea dispozitivelor în scopul direct și principal de a permite angajatorilor să monitorizeze de la distanță și în timp real acțiunile și locul în care se află angajații acestora nu sunt autorizate.

II.3. Accesul la datele înregistrate în tahografele digitale și utilizarea ulterioară

29. Accesul la datele înregistrate în aparatură poate fi acordat oricând: (i) autorităților de control, în scopul verificărilor; și (ii) întreprinderii relevante, pentru ca aceasta să respecte obligațiile juridice, în special astfel cum se prevede la articolele 28 și 29 din propunere. AEPD salută faptul că drepturile restrictive de acces la date au fost definite în funcție de tipul și/sau identitatea utilizatorului.

Controlul la distanță exercitat de autoritățile de control

30. În conformitate cu considerentul 6, comunicațiile la distanță în scopul controlului sunt justificate pentru a facilita efectuarea de controale selective în trafic și pentru a reduce sarcina administrativă creată de controalele aleatorii la întreprinderile de transport. AEPD înțelege avantajele introducerii unei astfel de măsuri, însă reamintește că trebuie puse în aplicare garanții adecvate, având în vedere riscurile în ceea ce privește viața privată reprezentate de accesul continuu la distanță la informațiile stocate în aparatura de înregistrare.
31. În această privință, AEPD observă cu satisfacție că articolul 5 din propunere prevede o serie de măsuri importante, în special că: (i) accesul la distanță este restricționat doar la autoritățile de control competente; (ii) sfera datelor care fac obiectul schimburilor cu autoritățile de control este limitată la cele strict necesare pentru controalele selective în trafic; (iii) există o perioadă scurtă clar definită, de două ore, de păstrare a datelor colectate în timpul controalelor la distanță; (iv) informațiile referitoare la posibilitatea controalelor la distanță trebuie furnizate conducătorilor auto de către proprietarul sau deținătorul vehiculului; și (v) trebuie puse în aplicare măsuri de securitate adecvate pentru a asigura integritatea și autenticitatea datelor.
32. Totuși, AEPD consideră că nu este suficient de clar ce date trebuie să facă obiectul schimburilor prin comunicațiile la distanță. Pentru a se asigura că volumul de date comunicate autorităților de control nu este excesiv, AEPD recomandă formularea diferită a articolului 5 alineatul (3). În loc să enumere datele care nu vor fi comunicate, aceasta sugerează că articolul 5 alineatul (3) furnizează o listă cuprinzătoare a datelor care pot fi comunicate.
33. În ceea ce privește sancțiunile, AEPD subliniază, de asemenea, faptul că un control la distanță nu trebuie să conducă la amenzi sau sancțiuni automate pentru conducător sau întreprindere. Întrucât actualul control la distanță este efectuat fără cunoștința persoanei în cauză, trebuie adoptate măsuri adecvate înainte de luarea oricărei decizii. Prin urmare, controlul la distanță trebuie considerat drept o măsură preliminară care poate determina efectuarea unui control amânat în prezența conducătorului auto, în cazul în care funcționarii responsabili cu controlul au detectat vreo abatere în etapa preliminară.

Schimburile de date transfrontaliere

34. Comunicarea Comisiei indică faptul că o serie de țări terțe aplică principiile regulamentelor privind transportul rutier și ale regulamentului privind tahograful. În versiunea actuală a propunerii, nu există nicio indicație cu privire la un schimb internațional de date referitoare la tahografe. Ar trebui să se clarifice în propunere dacă se are în vedere un schimb transfrontalier de date cu autoritățile dintr-o țară terță, caz în care vor fi solicitate garanții adecvate privind protecția datelor pentru a se asigura garantarea unui nivel adecvat de protecție în momentul transferului de date către țări terțe, în conformitate cu articolele 25 și 26 din Directiva 95/46/CE.

Utilizarea ulterioară a datelor în contextul sistemelor de transport inteligente (STI)

35. Faptul că tahografele devin o componentă esențială a sistemelor inteligente de transport ridică o serie de probleme privind confidențialitatea și protecția datelor, care au fost subliniate de AEPD în avizul său privind Directiva STI ⁽¹¹⁾.
36. Prelucrarea ulterioară a datelor înregistrate de tahograf în vederea utilizării în aplicațiile sistemelor inteligente de transport ar trebui să aibă loc doar dacă prelucrarea ulterioară nu este compatibilă cu scopul inițial al colectării. Această situație trebuie evaluată de la caz la caz.
37. Operatorii de date trebuie să se asigure că prelucrarea ulterioară a datelor din tahograf în vederea utilizării într-o aplicație STI se efectuează în conformitate cu unul dintre temeiurile juridice enumerate în articolul 7 din Directiva 95/46/CE. AEPD subliniază că, dintre toate temeiurile juridice disponibile, este dificil să se invoce consimțământul conducătorilor auto, având în vedere contextul ocupării forței de muncă în momentul în care au loc operațiunile de prelucrare. Conducătorii auto ar putea fi obligați de angajator să utilizeze anumite aplicații STI pentru care nu și-au exprimat în mod real consimțământul liber ⁽¹²⁾.
38. Prin urmare, AEPD sugerează modificarea articolului 6 alineatul (2) din propunere, pentru a stipula că „vehiculele [...] sunt echipate cu aparatură de înregistrare dotată cu o interfață armonizată care să permită aplicațiilor sistemelor inteligente de transport să utilizeze datele înregistrate sau produse. Utilizarea ulterioară a datelor înregistrate în tahografe este permisă cu condiția ca șoferul să își fi exprimat consimțământul liber și ca toate celelalte cerințe prevăzute la articolul 6 din Directiva 95/46/CE să fie îndeplinite”.
39. În plus, AEPD subliniază că nu toate datele înregistrate sau produse de tahograf ar trebui să fie accesibile în mod automat pentru utilizare în alte aplicații STI, ci doar cele care sunt strict necesare pentru prelucrarea în respectiva aplicație STI. Acest aspect ar trebui subliniat în articolul 6 alineatul (3) din propunere. AEPD recomandă efectuarea unei evaluări specifice a confidențialității pentru fiecare aplicație, pentru a se stabili ce date sunt strict necesare pentru prelucrare și termenul-limită de păstrare a acestor date.

II.4. Cardurile de conducător auto*Integrarea cardurilor de conducător auto cu permisele de conducere*

40. Articolul 27 prevede fuzionarea funcționalităților cardurilor conducătorilor auto cu cele ale permiselor de conducere. Având în vedere volumul posibil de informații înregistrate referitoare la activitățile conducătorilor auto, cardul conducătorului auto este mai mult decât un simplu card de identitate care certifică faptul că o persoană este un conducător auto profesionist. Prin urmare, este mai intruziv din perspectiva protecției datelor, întrucât urmărește monitorizarea respectării de către o persoană a regulamentelor sociale în domeniul transportului rutier.
41. Integrarea acestui card cu permisul de conducere generează preocupări din perspectiva protecției datelor, în special având în vedere principiul limitării la un scop specific și principiul proporționalității. De asemenea, necesitatea și beneficiul integrării cardului conducătorului auto în permisul de conducere nu au fost suficient demonstrate. În special, nu s-a demonstrat cum această integrare ar fi cel mai

⁽¹¹⁾ Avizul AEPD din 22 iulie 2009 privind Comunicarea Comisiei privind un plan de acțiune pentru implementarea sistemelor de transport inteligente în Europa și propunerea conexă de directivă a Parlamentului European și a Consiliului de instituire a cadrului pentru implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru interfețele cu alte moduri de transport (JO C 47, 25.2.2010, p. 6).
http://www.edps.europa.eu/EDPSWEB/webdav/site/mySite/shared/Documents/Consultation/Opinions/2009/09-07-22_Intelligent_Transport_Systems_EN.pdf

⁽¹²⁾ A se vedea articolul 29 din Avizul nr. 15/2011 al Grupului de lucru pentru protecția persoanelor în ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal privind consimțământul: http://ec.europa.eu/justice/data-protection/article-29/documentation/opinion-recommendation/files/2011/wp187_en.pdf

bun mijloc de combatere a fraudei și a utilizării eronate a permiselor de conducere. AEPD recomandă ca această integrare să fie avută în vedere doar ulterior unei evaluări a impactului asupra vieții private și securității. Acest aspect trebuie specificat în mod clar în articolul 27 din propunere.

42. De asemenea, această integrare va necesita modificarea Directivei 2006/126/CE privind permisele de conducere, Comisia urmând să prezinte o propunere în acest sens. Având în vedere aspectele privind protecția datelor ridicate de aceste modificări, AEPD subliniază că dorește să fie consultată corespunzător cu privire la această propunere.

Schimbul de informații privind cardurile conducătorilor auto prin intermediul TACHONET

43. Informațiile privind cardurile conducătorilor auto vor fi comunicate pe cale electronică prin registrele electronice naționale înainte de emiterea acestor carduri, pentru a se verifica dacă solicitantul nu deține deja un astfel de card. Acest schimb de informații va fi efectuat printr-un sistem existent, TACHONET. Articolul 26 oferă temeiul juridic pentru un astfel de schimb de informații. AEPD salută faptul că anumite date cu caracter personal înregistrate în aceste registre sunt specificate clar în articolul 26 din propunere, precum și perioada lor de păstrare și destinatarii autorizați ai datelor. AEPD subliniază că toate modalitățile generale ale prelucrării în TACHONET trebuie descrise în acest articol și că doar specificațiile pur tehnice trebuie adoptate prin intermediul actelor delegate.
44. AEPD notează că rolul Comisiei în interconectarea registrelor electronice nu este suficient de clar. AEPD subliniază că acest rol trebuie clarificat în mai mare detaliu în actele de punere în aplicare propuse. AEPD subliniază, de asemenea, că ori de câte ori acest rol implică prelucrarea de date cu caracter personal de către Comisie, această prelucrare trebuie să respecte Regulamentul (CE) nr. 45/2001.

III. CONCLUZIE

45. AEPD salută faptul că este consultată cu privire la o propunere care aduce atingere vieții private a conducătorilor auto profesioniști într-un mod extrem de vizibil. AEPD salută în special faptul că o dispoziție specifică privind protecția datelor este prevăzută în propunere. Totuși, AEPD remarcă faptul că doar această dispoziție nu soluționează toate aspectele privind protecția datelor ridicate de măsurile prezentate în propunere. Prin urmare, garanții suplimentare trebuie incluse în propunere, și măsuri complementare, descrise în comunicare.
46. AEPD consideră că modalitățile generale ale prelucrării în tahografe ar trebui să fie prevăzute în propunere, nu în anexele la regulament. Principalele aspecte ale prelucrării ar trebui să fie descrise în propunere, precum tipurile de date înregistrate în tahografe și prin aparatura de geolocalizare, destinatarii și perioadele de păstrare a datelor. Anexele la regulament ar trebui să includă doar detalii pur tehnice ale principiilor generale stabilite în regulamentul propriu-zis.
47. De asemenea, AEPD remarcă faptul că anexele existente sunt învechite, ceea ce ar putea conduce la discrepanțe în ceea ce privește modul în care tahografele sunt dezvoltate de industrie. Propunerea introduce numeroase actualizări tehnologice, pentru care anexele la regulament existente nu conțin nicio specificație tehnică. Atât timp cât actualizarea anexelor la regulament nu se realizează, există riscul dezvoltării de către industrie a unor cadre care aduc atingere vieții private. AEPD adresează un apel ferm Comisiei în sensul actualizării anexelor la regulament cât mai curând posibil.
48. AEPD recomandă introducerea următoarelor modificări în propunere:
- să se introducă o dispoziție specifică privind nivelul de securitate care ar trebui respectat de tahografe și o condiție ca o evaluare a impactului asupra confidențialității să fie efectuată înainte de introducerea oricărei actualizări tehnologice;
 - să se clarifice scopurile specifice și legitime pentru care va fi efectuată geolocalizarea constantă. Propunerea ar trebui să specifice în mod clar că instalarea și utilizarea dispozitivelor în scopul direct și principal de a permite angajatorilor să monitorizeze la distanță și în timp real acțiunile sau locul în care se află angajații lor nu sunt autorizate;
 - să se definească la articolul 5 alineatul (3) o listă cuprinzătoare cu datele care pot face obiectul schimburilor cu autoritățile de control și să se asigure că controalele la distanță nu determină sancțiuni automate;

- să se clarifice dacă va exista un schimb transfrontalier de date cu autoritățile de control din țări terțe și, în caz afirmativ, să se adopte garanții adecvate de protecție a datelor, pentru a asigura respectarea articolelor 25 și 26 din Directiva 95/46/CE;
 - să se solicite operatorilor de date să se asigure că prelucrarea ulterioară a datelor înregistrate în tahografe în scopul utilizării în aplicații STI este efectuată în conformitate cu Directiva 95/46/CE, în special exprimarea consimțământului expres și liber al conducătorilor auto profesioniști în acest sens, și că o astfel de prelucrare nu este incompatibilă cu scopul original al prelucrării. De asemenea, în articolul 6 alineatul (3) ar trebui să se sublinieze faptul că accesul la datele stocate în tahograf trebuie limitat doar la datele strict necesare pentru prelucrare în aplicațiile STI;
 - să se prevadă la articolul 27 că fuzionarea cardurilor conducătorilor auto cu permisele de conducere ar trebui avută în vedere doar în urma efectuării unei evaluări a impactului asupra vieții private și securității;
 - să se clarifice în mai mare detaliu rolul Comisiei în schimbul de informații privind cardurile conducătorilor auto prin registrele electronice naționale și modalitățile prin care se efectuează acest schimb.
49. AEPD solicită statelor membre să consulte autoritățile pentru protecția datelor înainte de adoptarea măsurilor naționale privind tahografele, în special acele măsuri privind utilizarea echipamentelor de geolocalizare, comunicațiile la distanță, interfețele STI și TACHONET.
50. Pentru a se asigura luarea în considerare în mod adecvat a cerințelor privind protecția datelor în măsurile complementare ulterioare întreprinse de Comisie, AEPD dorește să fie inclusă în lista participanților la Forumul privind tahograful și să fie consultată cu privire la actualizarea anexei IB și la propunerea de modificare a Directivei 2001/126/CE privind permisele de conducere.

Adoptat la Bruxelles, 5 octombrie 2011.

Giovanni BUTTARELLI
*Adjunctul Autorității Europene pentru Protecția
Datelor*
