

**Stanovisko európskeho dozorného úradníka pre ochranu údajov k návrhu nariadenia Európskeho parlamentu a Rady, ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie Rady (EHS) č. 3821/85 o záznamovom zariadení v cestnej doprave a nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006**

(2012/C 37/02)

EURÓPSKY DOZORNÝ ÚRADNÍK PRE OCHRANU ÚDAJOV,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 16,

so zreteľom na Chartu základných práv Európskej únie, a najmä na jej články 7 a 8,

so zreteľom na smernicu Európskeho parlamentu a Rady 95/46/ES z 24. októbra 1995 o ochrane fyzických osôb pri spracovaní osobných údajov a voľnom pohybe týchto údajov <sup>(1)</sup>,

so zreteľom na nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 45/2001 z 18. decembra 2000 o ochrane jednotlivcov so zreteľom na spracovanie osobných údajov inštitúciami a orgánmi Spoločenstva a o voľnom pohybe takýchto údajov <sup>(2)</sup>, a najmä na jeho článok 28 ods. 2,

PRIJAL TOTO STANOVISKO:

## I. ÚVOD

### I.1. Konzultácia s EDPS

1. Dňa 19. júla 2011 Komisia prijala návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady, ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie Rady (EHS) č. 3821/85 o záznamovom zariadení v cestnej doprave a nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 (ďalej len „návrh“) <sup>(3)</sup>. K návrhu je pripojené oznámenie s názvom Digitálny tachograf: Plán budúcich činností (ďalej len „oznámenie“) <sup>(4)</sup>. Návrh a oznámenie boli v ten istý deň zaslané európskemu dozornému úradníkovi na konzultáciu.
2. V apríli 2011 sa už s európskym dozorným úradníkom pre ochranu údajov uskutočnili neformálne konzultácie o skoršom znení návrhu, ku ktorému európsky dozorný úradník pre ochranu údajov predložil neformálne pripomienky 13. mája 2011. Európsky dozorný úradník pre ochranu údajov víta neformálnu konzultáciu, ktorá prispela k zlepšeniu textu z hľadiska ochrany údajov v ranej fáze návrhu. Niektoré z uvedených pripomienok sa zohľadnili v návrhu. Európsky dozorný úradník pre ochranu údajov by privítal odkaz na toto stanovisko v preambule návrhu.

### I.2. Všeobecné východiská

3. Návrh upravuje inštalovanie a používanie záznamových zariadení vo vozidlách používaných na cestnú osobnú a nákladnú dopravu s cieľom kontrolovať dodržiavanie sociálnych právnych predpisov o čase jazdy a čase odpočinku profesionálnych vodičov cestnej dopravy <sup>(5)</sup>.
4. Od roku 1985 sa na tento účel zaviedol systém tachografov založený na záznamovom zariadení spolu s tachografovou kartou <sup>(6)</sup>. Záznamové zariadenie zaznamenáva, ukladá, zobrazuje, tlačí a poskytuje výstup údajov týkajúcich sa činností vodiča. Tachografová karta je inteligentná karta určená na používanie so záznamovým zariadením; tachografové karty umožňujú záznamovým zariadeniam určiť držiteľa karty a prenos a ukladanie údajov.

<sup>(1)</sup> Ú. v. ES L 281, 23.11.1995, s. 31.

<sup>(2)</sup> Ú. v. ES L 8, 12.1.2001, s. 1.

<sup>(3)</sup> KOM(2011) 451 v konečnom znení.

<sup>(4)</sup> KOM(2011) 454 v konečnom znení.

<sup>(5)</sup> Pozri najmä nariadenie (ES) č. 561/2006 v súvislosti s časom jazdy a dobou odpočinku, smernicu 2002/15/ES o organizácii pracovnej doby osôb vykonávajúcich mobilné činnosti v cestnej doprave, a smernicu 92/6/EHS o montáži a používaní zariadení obmedzujúcich rýchlosť pre určité kategórie motorových vozidiel v Spoločenstve.

<sup>(6)</sup> Rozlišujú sa tieto druhy tachografovej karty: i) karta vodiča; ii) kontrolná karta; iii) dielenská karta; a iv) podniková karta; pozri vymedzenia pojmov v článku 2 návrhu.

5. Návrhom nariadenia sa mení a dopĺňa súčasné nariadenie (EHS) č. 3821/85 o záznamovom zariadení v cestnej doprave (ďalej len „nariadenie“) a aktualizuje sa v súlade so súčasným technologickým vývojom s cieľom zlepšiť používanie digitálneho tachografu v porovnaní s analógovými verziami a rozšíriť jeho funkcie tak, aby vznikol nový druh digitálneho tachografu. Nový digitálny tachograf bude vylepšený o tieto technické funkcie: i) bude využívať zariadenie určujúce zemepisnú polohu s cieľom automaticky získať určité údaje o polohe vodiča; ii) bude využívať zariadenie na diaľkovú komunikáciu s cieľom vykonávať diaľkovú kontrolu; a iii) bude mať štandardizované rozhranie s inými inteligentnými dopravnými systémami (IDS), na základe ktorého sa bude môcť stať hlavnou súčasťou platformy IDS vo vozidlách (7).
6. V súvislosti s viacerými otázkami uvedenými v návrhu budú nevyhnutné doplnkové opatrenia, ktoré sú uvedené v oznámení. V oznámení sa uvádzajú niektoré opatrenia, ktoré začne Komisia, konkrétne prostredníctvom delegovaných aktov sa aktualizujú technické špecifikácie digitálneho tachografu stanovené v prílohe IB k nariadeniu a zdokonalia bezpečnostné mechanizmy, a takisto sa zmení a doplní smernica 2006/126/ES o vodičských preukazoch s cieľom spojiť karty profesionálnych vodičov používané v tachografoch s ich vodičskými preukazmi.

### 1.3. Otázky ochrany údajov vyplývajúce z návrhu

7. S používaním záznamového zariadenia v cestnej doprave sa spája spracovanie osobných údajov týkajúcich sa profesionálnych vodičov. Veľká časť spracovania závisí od používania zariadenia na určenie zemepisnej polohy a zariadení na diaľkovú komunikáciu, čo sú technológie, ktoré majú veľký vplyv na súkromie jednotlivcov a ochranu údajov.
8. Návrh preto veľmi viditeľne zasahuje do súkromia profesionálnych vodičov, najmä tým, že umožňuje stále sledovanie miesta pobytu vodičov a stanovuje možnosť diaľkových kontrol vykonávaných kontrolnými orgánmi, ktoré budú mať stály priamy prístup k údajom uloženým v tachografe. Okrem toho plánované spojenie karty vodiča s vodičským preukazom môže mať takisto vplyv na súčasnú ochranu údajov vodičov.
9. Preto je dôležité, aby sa spracovanie údajov prostredníctvom tachografov v Európskej únii vykonávalo v súlade s rámcom EÚ pre ochranu údajov, ako sa stanovuje v článku 7 a 8 Charty základných práv Európskej únie, v článku 16 Zmluvy o fungovaní Európskej únie, ako aj v smernici 95/46/ES (8) a smernici 2002/58/ES (9).
10. Je potrebné uviesť, že v čase prijatia nariadenia v roku 1985 v EÚ neexistoval komplexný rámec pre ochranu údajov. Súčasná revízia nariadenia je preto príležitosťou aktualizovať nariadenie v súlade so súčasným režimom ochrany údajov.
11. Európsky dozorný úradník pre ochranu údajov víta najmä skutočnosť, že do návrhu sa začlenilo odôvodnenie a ustanovenie o ochrane údajov (10). Európsky dozorný úradník pre ochranu údajov však konštatuje, že tieto ustanovenia samotné neriešia všetky otázky ochrany údajov vyplývajúce z rôznych opatrení, ktoré sa v návrhu uvádzajú. Preto by bolo potrebné do návrhu a doplnkových opatrení uvedených v oznámení začleniť dodatočné ochranné opatrenia.
12. Európsky dozorný úradník pre ochranu údajov v tomto stanovisku poukazuje na niektoré aspekty návrhu, o ktorých bude potrebné z hľadiska ochrany údajov ďalej uvažovať. Európsky dozorný úradník pre ochranu údajov sa zameria najmä na tieto otázky, ktoré preskúma v II. časti:

(7) Ako sa stanovuje v smernici Európskeho parlamentu a Rady 2010/40/EÚ zo 7. júla 2010 o rámci na zavedenie inteligentných dopravných systémov v oblasti cestnej dopravy a na rozhrania s inými druhmi dopravy, (Ú. v. EÚ L 207, 6.8.2010, s. 1).

(8) Smernica Európskeho parlamentu a Rady 95/46/ES z 24. októbra 1995 o ochrane fyzických osôb pri spracovaní osobných údajov a voľnom pohybe týchto údajov, (Ú. v. ES L 281, 23.11.1995, s. 31).

(9) Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2002/58/ES z 12. júla 2002, týkajúca sa spracovávania osobných údajov a ochrany súkromia v sektore elektronických komunikácií (smernica o súkromí a elektronických komunikáciách), (Ú. v. ES L 201, 31.7.2002, s. 37).

(10) Pozri odôvodnenie 15 a článok 34 návrhu.

- i) všeobecné podmienky ochrany údajov a bezpečnosti stanovené v príslušných ustanoveniach návrhu;
- ii) primeranosť spracovania údajov vykonávaného prostredníctvom tachografov;
- iii) spôsoby prístupu k údajom a ďalšie použitie údajov zaznamenaných v tachografoch; a
- iv) osobitné otázky súvisiace s navrhovaným použitím karty vodiča.

## II. ANALÝZA NÁVRHU

### II.1. Všeobecné podmienky ochrany údajov a bezpečnosti

*Všeobecné opatrenia na ochranu údajov, ktoré majú vykonať prevádzkovatelia údajov, členské štáty a konštruktéri tachografov*

13. Európsky dozorný úradník pre ochranu údajov víta začlenenie príslušného ustanovenia o ochrane údajov do článku 34 návrhu. V článku 34 sa jasne zdôrazňuje zodpovednosť vlastníkov vozidiel a/alebo dopravných podnikov ako prevádzkovateľov údajov dodržiavať platné právne predpisy o ochrane údajov. V tejto súvislosti bude takisto nevyhnutné, aby informovali profesionálnych vodičov o spracovaní ich údajov v tachografoch, povolili vodičom prístup k ich údajom a umožnili opraviť nesprávne alebo neúplné údaje. Európsky dozorný úradník pre ochranu údajov zdôrazňuje, že uvedené informácie o spracovaní musia byť úplné, pokiaľ ide o všetky vykonané činnosti spracovania, a preto víta skutočnosť, že článok 5 ods. 6 návrhu ukladá prevádzkovateľom údajov povinnosť osobitne informovať vodičov o možnosti diaľkovej kontroly vykonávanej kontrolnými orgánmi. Európsky dozorný úradník pre ochranu údajov okrem toho zdôrazňuje, že prevádzkovatelia údajov musia oznámiť dozorným orgánom spracovanie údajov, ako sa stanovuje v článkoch 18 – 20 smernice 95/46/EHS.
14. V tomto ustanovení sa takisto osobitne zdôrazňuje povinnosť členských štátov a nezávislých dozorných orgánov zabezpečiť, aby sa spracovanie osobných údajov v tachografoch používaných v cestnej doprave vykonávalo v súlade s platnými právnymi predpismi o ochrane údajov. V tejto súvislosti budú musieť členské štáty prijať osobitné opatrenia týkajúce sa používania osobitných technológií, ako napríklad globálneho navigačného satelitného systému (GNSS), diaľkovej komunikácie a rozhraní IDS, alebo pokiaľ ide o elektronickú výmenu informácií o kartách vodičov a ukladaní záznamov dopravnými podnikmi. Pred prijatím uvedených opatrení by sa mali podľa možnosti vykonať konzultácie s orgánmi pre ochranu údajov v členských štátoch s cieľom vytvoriť rámce zlučiteľné s platnými požiadavkami v oblasti ochrany údajov.
15. Európsky dozorný úradník pre ochranu údajov víta skutočnosť, že návrh obsahuje pojem ochrana súkromia v štádiu návrhu, a to v ustanovení, že záznamové zariadenie musí byť „navrhnuté tak, aby zabezpečilo súkromie“. Európsky dozorný úradník pre ochranu údajov zdôrazňuje, že konštrukcia digitálneho tachografu by mala byť vhodná pre ochranu súkromia a ochranu údajov už v ranej fáze. Tieto opatrenia zamerané na ochranu súkromia by mali byť primerane vyjadrené v aktualizácii špecifikácií uvedených v prílohe IB.
16. Ako sa však uvádza v odseku 11, iba článok 34 a odôvodnenie 15 návrhu neriešia všetky otázky ochrany údajov spojené s používaním tachografov. Európsky dozorný úradník pre ochranu údajov preto v tomto stanovisku zdôrazňuje dodatočné opatrenia nevyhnutné na zabezpečenie uspokojivej úrovne ochrany údajov v tachografoch.  
  
*V návrhu sa nedostatočne uvádzajú bezpečnostné požiadavky, ktoré je potrebné splniť v súvislosti s používaním tachografov*
17. Európsky dozorný úradník pre ochranu údajov sa domnieva, že bezpečnostné požiadavky pre digitálne tachografy, uvedené v niektorých častiach návrhu a v článku 15, nie sú v návrhu dostatočne rozvinuté. Európsky dozorný úradník pre ochranu údajov okrem toho zdôrazňuje, že v návrhu sa uvádza používanie viacerých technológií v záujme vytvorenia „nového digitálneho tachografu“, v súvislosti s ktorým je súčasná príloha IB zastaraná a neobsahuje príslušné špecifikácie ani primerané bezpečnostné opatrenia.
18. Európsky dozorný úradník pre ochranu údajov zdôrazňuje, že na toto odvetvie môže mať nepriaznivý vplyv nejasný právny rámec, ktorý je výsledkom prijatia aktualizovaného nariadenia, ktoré stanovuje viaceré technologické zmeny, v súvislosti s ktorými sa v existujúcich zastaraných prílohách podrobne neuvádzajú technické špecifikácie. Preto existuje riziko, že kým sa neaktualizujú špecifikácie,

odvetvie vytvorí opatrenia a rámce, ktoré nebudú vhodné na ochranu súkromia, a toto riziko bude existovať až do ukončenia vykonania revízie týchto príloh, t. j. do konca roka 2014.

19. Európsky dozorný úradník pre ochranu údajov dôrazne odporúča, aby sa zavedenie každej technickej modernizácie (GNSS, diaľkovej komunikácie, IDS) v tachografoch dostatočne podporilo vykonaním hodnotenia vplyvu na súkromie s cieľom posúdiť ohrozenie súkromia súvisiace s používaním týchto technológií.
20. Európsky dozorný úradník pre ochranu údajov okrem toho odporúča začleniť do návrhu článok o úrovni bezpečnosti, ktorú je potrebné dosiahnuť vo všetkých fázach výroby a používania tachografov (nielen vo fáze konštrukcie a inštalácie, ale takisto, a to je dôležitejšie, počas ich používania). V tomto článku by sa mali zdôrazňovať tieto skutočnosti:
  - je nevyhnutné prijať vhodné bezpečnostné opatrenia na ochranu dôvernosti údajov, zabezpečenie celistvosti údajov a predchádzanie podvodom a nezákonnej manipulácii,
  - je nevyhnutné, aby celý reťazec spracovania, ktorý obsahuje nielen záznamové zariadenie a karty, ale takisto systém diaľkovej komunikácie a používanie zariadenia GNSS, dodržiaval bezpečnostné požiadavky uvedené v článku 17 smernice 95/46/ES,
  - na účely zodpovednosti je potrebné spresniť spôsob, ktorým budú nezávislí hodnotitelia vykonávať svoju prácu,
  - pred zavedením každej technickej modernizácie je potrebné vykonať posúdenie vplyvu na súkromie.
21. V záujme podpory osvedčených postupov v oblasti ochrany údajov by bolo vhodné, aby európsky dozorný úradník pre ochranu údajov a orgány pracovnej skupiny zriadenej podľa článku 29 boli začlenené do zoznamu účastníkov fóra pre tachografy, ktoré sa uvádza v článku 41 návrhu.

## II.2. Primeranosť spracovania údajov

*V návrhu chýba jasnosť a istota v súvislosti so spôsobmi spracovania, ktoré budú predmetom neskoršej aktualizácie prílohy IB nariadenia*

22. V návrhu chýba presnosť a istota v súvislosti s viacerými spôsobmi spracovania, ktoré je však potrebné spresniť s cieľom zabezpečiť, aby uvedené opatrenia dodržiavali zásadu primeranosti stanovenú v článku 6 ods. 1 písm. c) smernice 95/46/EHS. Týka sa to najmä druhov údajov spracúvaných a zaznamenávaných v tachografoch a prostredníctvom zariadenia na určenie zemepisnej polohy, lehoty možného uchovávanía uvedených údajov a určenia, ktorí príjemcovia majú prístup ku ktorým údajom, najmä pokiaľ ide o používanie diaľkových komunikácií.
23. Viaceré podrobné informácie o spracúvaní údajov sú v súčasnosti stanovené v prílohe IB k nariadeniu, ktorá už nie je aktuálna a neskôr bude predmetom revízie prostredníctvom delegovaných aktov Komisie. Preto neexistuje právna istota, či plánované spracovanie bude spĺňať podmienky primeranosti, keďže o viacerých opatreniach sa rozhodne neskôr v regulačných výboroch. Okrem toho existuje riziko, že počas lehoty na aktualizáciu príloh odvetvie vytvorí svoje vlastné systémy, čo by mohlo spôsobiť rozpory.
24. Európsky dozorný úradník pre ochranu údajov nepodporuje takýto prístup a odporúča, aby sa v návrhu spresnili všeobecné spôsoby spracovania, pričom predmetom príloh budú iba špecifické podrobnosti. Európsky dozorný úradník pre ochranu údajov vyjadruje poľutovanie nad skutočnosťou, že v návrhu sa neuvádzajú kategórie údajov, ktoré sa budú zbierať a zaznamenávať v digitálnych tachografoch, aj keď sa to jasne špecifikovalo v článku 5 skoršej verzie návrhu, ktorý bol poslaný európskemu dozornému úradníkovi pre ochranu údajov (napr. pohyb a rýchlosť vozidla, meranie času, miesto začatia a ukončenia denného pracovného času, totožnosť vodiča, činnosť vodiča, udalosti a poruchy). V článku 34 ods. 3 návrhu sa v súčasnosti iba stanovuje, že „spracúvajú sa iba údaje, ktoré sú nevyhnutne potrebné na účel spracovania“, pričom sa nespresňuje druh údajov, ktoré sa budú spracovávať.

25. Európsky dozorný úradník pre ochranu údajov dôrazne odporúča uviesť všeobecné spôsoby spracovania v texte nariadenia, ktoré, na rozdiel od prijatia príloh, bude schválené riadnym legislatívnym postupom. Tento prístup prispeje k zvýšeniu právnej istoty pre profesionálnych vodičov, a na základe toho sa podporí platné používanie týchto údajov na súde.
26. Európsky dozorný úradník pre ochranu údajov zdôrazňuje, že pri úprave prílohy IB v súlade s technickým vývojom je takisto potrebné zohľadniť zásadu primeranosti. Dôrazne odporúča, aby sa počas aktualizácie prílohy IB nariadenia uskutočnili konzultácie s európskym dozorným úradníkom pre ochranu údajov. Európsky dozorný úradník pre ochranu údajov je presvedčený, že táto aktualizácia by sa mala uskutočniť čo najskôr s cieľom zabezpečiť, aby odvetvie začlenilo do tachografov harmonizované technické špecifikácie.

*Používanie zariadenia na určenie zemepisnej polohy a zaznamenávanie údajov o polohe*

27. Európsky dozorný úradník pre ochranu údajov konštatuje, že podľa odôvodnenia 5 návrhu je zaznamenávanie údajov o zemepisnej polohe odôvodnené na podporu kontrolných úradníkov počas kontrol. Vzhľadom na zásadu obmedzenia účelu, stanovenú v článku 6 ods. 1 písm. b) smernice 95/469/ES, európsky dozorný úradník pre ochranu údajov zdôrazňuje, že údaje o polohe zaznamenané v tachografoch by sa nemali použiť na žiaden iný nezlučiteľný účel.
28. Aj keď by sa podľa článku 4 návrhu (určenie miesta začatia a ukončenia dennej pracovnej doby) zaznamenávali iba dva osobitné údaje o polohe, európsky dozorný úradník pre ochranu údajov si uvedomuje, že používanie zariadenia na určenie zemepisnej polohy umožní stále určenie polohy vozidla, a teda aj vodiča. To je možné vykonať na niekoľko účelov, napríklad na sledovanie rýchlosti a smeru, na kontrolu, či sa vozidlo pohybuje atď. Vzhľadom na článok 4 návrhu a zásadu obmedzenia účelu európsky dozorný úradník pre ochranu údajov zdôrazňuje, že uvedené použitie by nebolo dovolené. Európsky dozorný úradník pre ochranu údajov zdôrazňuje, že by nemalo byť dovolené inštalovanie a použitie zariadení na priamy a hlavný účel, ktorým by bolo umožniť zamestnávateľom diaľkovo a v skutočnom čase kontrolovať činnosti alebo miesta pobytu svojich zamestnancov.

**II.3. Prístup k údajom zaznamenaným v digitálnych tachografoch a ďalšie použitie**

29. Prístup k údajom uchovávaným v záznamovom zariadení môžu kedykoľvek získať i) kontrolné orgány na účel kontroly; a ii) príslušný podnik, aby mohol dodržať svoje zákonné záväzky, najmä ako sa stanovuje v článkoch 28 a 29 návrhu. Európsky dozorný úradník pre ochranu údajov víta skutočnosť, že sa vymedzujú obmedzujúce práva na prístup k údajom podľa typu a/alebo totožnosti používateľa.

*Diaľková kontrola vykonávaná kontrolnými orgánmi*

30. Podľa odôvodnenia 6 je diaľková komunikácia na kontrolné účely odôvodnená na uľahčenie cielených cestných kontrol a zníženie administratívnej záťaže vytváratej náhodnými kontrolami dopravných podnikov. Európsky dozorný úradník pre ochranu údajov si uvedomuje vhodnosť zavedenia uvedeného opatrenia, pripomína však, že je nevyhnutné vykonávať primerané bezpečnostné opatrenia vzhľadom na ohrozenie súkromia, ktoré vyplýva zo stáleho diaľkového prístupu k informáciám uchovávaným v záznamovom zariadení.
31. Európsky dozorný úradník pre ochranu údajov v tejto súvislosti s uspokojením konštatuje, že článok 5 návrhu poskytuje viacero dôležitých bezpečnostných opatrení, najmä že i) uvedený diaľkový prístup sa obmedzuje iba na príslušné kontrolné orgány; ii) rozsah údajov vymenených s kontrolnými orgánmi sa obmedzuje na údaje, ktoré sú nevyhnutne potrebné na cielené cestné kontroly; iii) je jasne vymedzená dvojhodinová lehota uchovávania údajov získaných počas diaľkovej kontroly; iv) majiteľ alebo držiteľ vozidla informuje vodičov o možnosti diaľkových kontrol a v) je nevyhnutné vykonávať primerané bezpečnostné opatrenia s cieľom zabezpečiť celistvosť a overenie údajov.
32. Európsky dozorný úradník pre ochranu údajov sa však domnieva, že nie je dostatočne jasné, ktoré údaje sa môžu vymieňať prostredníctvom diaľkových komunikácií. Európsky dozorný úradník pre ochranu údajov odporúča formulovať článok 5 ods. 3 inak s cieľom zabezpečiť, aby množstvo údajov poskytnutých kontrolným orgánom nebolo nadmerné. Namiesto uvedenia údajov, ktoré sa nebudú vymieňať, navrhuje, aby sa v článku 5 ods. 3 uviedol úplný zoznam údajov, ktoré sa môžu vymieňať.
33. Európsky dozorný úradník pre ochranu údajov v súvislosti so sankciami takisto zdôrazňuje, že výsledkom diaľkovej kontroly by nemali byť automaticky pokuty alebo sankcie pre vodiča alebo podnik. Keďže skutočná diaľková kontrola sa vykonáva bez vedomia príslušnej osoby, pred prijatím každého rozhodnutia je nevyhnutné prijať primerané opatrenia. Diaľková kontrola by sa preto mala považovať za predbežné opatrenie, výsledkom ktorého môže byť hĺbková kontrola v prítomnosti vodiča v prípade, že kontrolní úradníci zistia v predbežnej fáze akékoľvek odchýlky.

*Cezhraničná výmena údajov*

34. Z oznámenia Komisie vyplýva, že viacero tretích krajín uplatňuje zásady nariadení týkajúcich sa cestnej dopravy a nariadenia o tachografe. V súčasnom znení návrhu sa neuvádza, či sa uskutočňuje medzinárodná výmena údajov z tachografu. V návrhu je potrebné uviesť, či sa predpokladajú cezhraničné výmeny údajov s orgánmi tretích krajín, a v týchto prípadoch budú potrebné primerané bezpečnostné opatrenia s cieľom zabezpečiť primeranú úroveň ochrany pri prenose údajov do týchto tretích krajín v súlade s článkami 25 a 26 smernice 95/46/ES.

*Ďalšie použitie údajov v súvislosti s inteligentnými dopravnými systémami (IDS)*

35. Zavedenie tachografu ako hlavného prvku inteligentných dopravných systémov sa spája s mnohými otázkami ochrany súkromia a údajov, ktoré zdôraznil európsky dozorný úradník vo svojom stanovisku k smernici o IDS <sup>(1)</sup>.
36. Ďalšie spracovanie údajov zaznamenaných alebo vytvorených tachografom na použitie v aplikáciách inteligentných dopravných systémov by sa malo uskutočniť iba v prípade, keď ďalšie spracovanie nie je nezlučiteľné s pôvodným účelom získania údajov. Toto použitie sa musí posúdiť v každom jednotlivom prípade.
37. Prevádzkovatelia údajov musia zabezpečiť, že ďalšie spracovanie údajov z tachografu na použitie v aplikácii IDS sa vykoná v súlade s jedným z právnych základov uvedených v článku 7 smernice 95/46/ES. Európsky dozorný úradník pre ochranu údajov zdôrazňuje, že spomedzi všetkých dostupných právnych základov môže byť problematické spoliehať sa na súhlas vodiča, a to vzhľadom na kontext zamestnanosti, v rámci ktorého sa uskutočňujú operácie spracovania. Môžu sa vyskytnúť prípady, keď zamestnávateľia nútia vodičov používať určité aplikácie IDS, v súvislosti s ktorými nedali svoj skutočne slobodný súhlas <sup>(12)</sup>.
38. Európsky dozorný úradník pre ochranu údajov preto navrhuje zmeniť článok 6 ods. 2 návrhu tak, aby stanovoval, že „vozidlá (...) musia byť vybavené záznamovým zariadením s harmonizovaným rozhraním, ktoré umožní používanie zaznamenaných alebo vytvorených údajov pre aplikácie inteligentných dopravných systémov. Ďalšie použitie údajov zaznamenaných v tachografoch je možné iba pod podmienkou, že vodič slobodne súhlasil s takýmto ďalším spracovaním a že sú splnené všetky ostatné požiadavky článku 6 smernice 95/46/ES“.
39. Európsky dozorný úradník pre ochranu údajov ďalej zdôrazňuje, že nie všetky údaje zaznamenané alebo vytvorené tachografom by mali byť automaticky prístupné na použitie v ostatných aplikáciách IDS, ale iba tie, ktoré sú nevyhnutne potrebné na spracovanie v príslušnej aplikácii IDS. Táto skutočnosť by sa mala zdôrazniť v článku 6 ods. 3 návrhu. Európsky dozorný úradník pre ochranu údajov odporúča, aby sa pre každú aplikáciu vykonalo osobitné posúdenie súkromia s cieľom zistiť, ktoré údaje sú nevyhnutne potrebné na spracovanie, a určiť lehotu, počas ktorej by sa uvedené údaje mali uchovávať.

**II.4. Karty vodičov***Spojenie kariet vodičov s vodičskými preukazmi*

40. V článku 27 sa stanovuje spojenie funkcií kariet vodičov s vodičskými preukazmi. Vzhľadom na prípadné množstvo informácií zaznamenaných o činnostiach vodiča je karta vodiča viac ako len preukaz totožnosti osvedčujúci, že príslušná osoba je profesionálny vodič. Z hľadiska ochrany údajov je rušivejší, lebo je zameraný na kontrolu dodržiavania sociálnych právnych predpisov v oblasti cestnej dopravy zo strany príslušnej osoby.
41. Spojenie tejto karty s vodičským preukazom vyvoláva obavy týkajúce sa ochrany údajov, najmä v súvislosti so zásadou obmedzenia účelu a zásadou primeranosti. Okrem toho sa dostatočne nepreukázali nevyhnutnosť a výhody spojenia karty vodiča s vodičským preukazom. Predovšetkým

<sup>(1)</sup> Stanovisko európskeho dozorného úradníka pre ochranu údajov z 22. júla 2009 k oznámeniu Komisie o akčnom pláne zavádzania inteligentných dopravných systémov v Európe a k sprievodnému návrhu smernice Európskeho parlamentu a Rady, ktorou sa ustanovuje rámec na zavedenie inteligentných dopravných systémov v oblasti cestnej dopravy a na rozhrania s inými druhmi dopravy, Ú. v. EÚ 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\\_SK.pdf](http://www.edps.europa.eu/EDPSWEB/webdav/site/mySite/shared/Documents/Consultation/Opinions/2009/09-07-22_Intelligent_Transport_Systems_SK.pdf)

<sup>(12)</sup> Pozri stanovisko 15/2011 pracovnej skupiny zriadenej podľa článku 29 k definícii súhlasu: [http://ec.europa.eu/justice/data-protection/article-29/documentation/opinion-recommendation/files/2011/wp187\\_sk.pdf](http://ec.europa.eu/justice/data-protection/article-29/documentation/opinion-recommendation/files/2011/wp187_sk.pdf)

sa nepreukázalo, ako toto spojenie najlepšie prispeje k boju proti podvodom a zneužívaniu kariet vodičov. Európsky dozorný úradník pre ochranu údajov odporúča, aby sa o uvedenom spojení uvažovalo iba po vykonaní posúdenia vplyvu na súkromie a bezpečnosť. Táto skutočnosť by sa mala jasne uviesť v článku 27 návrhu.

42. Okrem toho v súvislosti s uvedeným spojením budú nevyhnutné zmeny a doplnenia smernice 2006/126/ES o vodičských preukazoch, ktorých návrh predloží Komisia. Vzhľadom na aspekty ochrany údajov vyplývajúce z uvedených zmien a doplnení európsky dozorný úradník pre ochranu údajov zdôrazňuje, že si želá, aby sa s ním konzultovalo o tomto návrhu.

#### *Výmena informácií o kartách vodičov prostredníctvom systému TACHONET*

43. Pred vydaním kariet vodičov sa budú elektronicky vymieňať informácie o kartách vodičov prostredníctvom elektronických registrov s cieľom zistiť, či žiadateľ ešte nemá takú kartu. Uvedená výmena informácií sa vykoná prostredníctvom existujúceho systému TACHONET. V článku 26 sa stanovuje právny základ pre uvedenú elektronickú výmenu informácií. Európsky dozorný úradník pre ochranu údajov víta skutočnosť, že v článku 26 návrhu sa jasne uvádzajú konkrétne osobné údaje zaznamenávané v týchto registroch, ako aj lehota ich uchovávaní a oprávnení príjemcovia údajov. Európsky dozorný úradník pre ochranu údajov zdôrazňuje, že v tomto článku by sa mali uviesť všetky všeobecné spôsoby spracovania v systéme TACHONET a že prostredníctvom vykonávacích aktov sa prijímajú iba čisto technické špecifikácie.
44. Európsky dozorný úradník pre ochranu údajov poznamenáva, že úloha Komisie pri prepojení elektronických registrov nie je dostatočne jasná. Zdôrazňuje, že je potrebné túto úlohu spresniť v navrhovaných vykonávacích aktoch. Navyše zdôrazňuje, že pokiaľ by táto úloha zahŕňala spracovanie osobných údajov Komisiou, uvedené spracovanie musí byť v súlade s nariadením (ES) č. 45/2001.

### III. ZÁVER

45. Európsky dozorný úradník pre ochranu údajov víta, že sa s ním uskutočnili konzultácie o návrhu, ktorý veľmi viditeľne zasahuje do súkromia profesionálnych vodičov. Predovšetkým víta skutočnosť, že v návrhu sa uvádza ustanovenie týkajúce sa ochrany údajov. Európsky dozorný úradník pre ochranu údajov však konštatuje, že toto ustanovenie samotné nemôže riešiť všetky otázky týkajúce sa ochrany údajov, ktoré sa spájajú s opatreniami uvedenými v návrhu. Preto je nevyhnutné v návrhu a doplnkových opareníach v oznámení uviesť ďalšie ochranné opatrenia.
46. Európsky dozorný úradník pre ochranu údajov sa domnieva, že všeobecné spôsoby spracovania v tachografoch by sa mali stanoviť v návrhu a nie v prílohách k nariadeniu. V návrhu by sa mali uviesť hlavné aspekty spracovania, napríklad druh údajov zaznamenávaných v tachografoch a prostredníctvom zariadenia na určenie zemepisnej polohy, príjemcovia a lehoty uchovávaní údajov. V prílohách nariadenia by sa mali uvádzať iba technické podrobnosti všeobecných zásad stanovených v nariadení.
47. Európsky dozorný úradník pre ochranu údajov okrem toho konštatuje, že existujúce prílohy sú zastarané, a na základe toho môžu vzniknúť rozpory týkajúce sa spôsobu, akým bude odvetvie vyvíjať tachografy. V návrhu sa uvádza viacero technických modernizácií, v súvislosti s ktorými nie sú v existujúcich prílohách nariadenia uvedené príslušné technické špecifikácie. Existuje riziko, že odvetvie vytvorí rámce nevhodné pre ochranu súkromia, pokiaľ sa nedokončí aktualizácia príloh nariadenia. Európsky dozorný úradník pre ochranu údajov naliehavo vyzýva Komisiu, aby čo najskôr aktualizovala prílohy nariadenia.
48. Európsky dozorný úradník pre ochranu údajov odporúča začleniť do návrhu tieto zmeny a doplnenia:
- začleniť ustanovenie o úrovni bezpečnosti, ktorá sa má dosiahnuť v tachografoch, a stanoviť, že pred zavedením každej technickej modernizácie sa vykoná posúdenie vplyvu na súkromie,
  - spresniť, na ktoré osobitné a zákonné účely sa bude vykonávať stále určenie zemepisnej polohy. V návrhu by sa malo jasne uviesť, že nie je dovolené inštalovanie a používanie zariadení na priamy a hlavný účel, ktorým by bolo umožnenie zamestnávateľom diaľkovo a v skutočnom čase sledovať činnosti alebo miesta pobytu svojich zamestnancov,
  - v článku 5 ods. 3 uviesť úplný zoznam údajov, ktoré je možné vymieňať s kontrolnými orgánmi, a zabezpečiť, aby výsledkom diaľkových kontrol neboli automatické sankcie,

- uviesť, či sa s kontrolnými orgánmi v tretích krajinách uskutoční cezhraničná výmena informácií, a v prípade, že sa uskutoční, prijať primerané opatrenia na ochranu údajov s cieľom zabezpečiť súlad s článkami 25 a 26 smernice 95/46/EHS,
  - stanoviť prevádzkovateľom údajov povinnosť zabezpečiť, aby sa ďalšie spracovanie údajov zaznamenaných v tachografoch na použitie v aplikáciách IDS vykonávalo v súlade so smernicou 95/46/EHS, najmä aby s tým profesionálni vodiči vyslovene a slobodne súhlasili a aby uvedené ďalšie spracovanie bolo zlučiteľné s pôvodným účelom, na ktorý boli údaje získané. Okrem toho by sa malo v článku 6 ods. 3 zdôrazniť, že prístup k údajom uchovávaným v tachografe sa obmedzuje iba na údaje nevyhnutne potrebné na spracovanie v aplikácii IDS,
  - v článku 27 stanoviť, že o spojení kariet vodičov s vodičskými preukazmi by sa malo uvažovať iba po vykonaní posúdenia vplyvu na súkromie a bezpečnosť,
  - spresniť úlohu Komisie pri výmene informácií o kartách vodičov prostredníctvom vnútroštátnych elektronických registrov a spôsoby výmeny.
49. Európsky dozorný úradník pre ochranu údajov vyzýva členské štáty, aby s európskymi dozornými orgánmi pre ochranu údajov konzultovali o vnútroštátnych opatreniach týkajúcich sa tachografov už pred ich prijatím, najmä pokiaľ ide o opatrenia týkajúce sa používania zariadenia na určenie zemepisnej polohy, diaľkových komunikácií, rozhraní IDS a systému TACHONET.
50. Európsky dozorný úradník pre ochranu údajov si želá, aby bol začlenený do zoznamu účastníkov fóra pre tachografy a aby sa s ním konzultovalo o aktualizácii prílohy IB a o návrhu, ktorým sa zmení a doplní smernica 2001/126/ES o vodičských preukazoch, s cieľom zabezpečiť, aby Komisia v ďalších doplnkových opatreniach primerane zohľadnila požiadavky týkajúce sa ochrany údajov.

V Bruseli 5. októbra 2011

Giovanni BUTTARELLI  
Asistent európskeho dozorného úradníka pre  
ochranu údajov

---