

Europos duomenų apsaugos priežiūros pareigūno nuomonė dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento, kuriuo iš dalies keičiamas Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 3821/85 dėl kelių transporto priemonėse naudojamų tachografų ir Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 561/2006, pasiūlymo

(2012/C 37/02)

EUROPOS DUOMENŲ APSAUGOS PRIEŽIŪROS PAREIGŪNAS,

atsižvelgdamas į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo, ypač į jos 16 straipsnį,

atsižvelgdamas į Europos Sąjungos pagrindinių teisių chartiją, ypač į jos 7 ir 8 straipsnius,

atsižvelgdamas į 1995 m. spalio 24 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 95/46/EB dėl asmenų apsaugos tvarkant asmens duomenis ir dėl laisvo tokių duomenų judėjimo ⁽¹⁾,

atsižvelgdamas į 2000 m. gruodžio 18 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 45/2001 dėl asmenų apsaugos Bendrijos institucijoms ir įstaigoms tvarkant asmens duomenis ir laisvo tokių duomenų judėjimo ⁽²⁾, ypač į jo 28 straipsnio 2 dalį,

PRIĖMĖ ŠIĄ NUOMONĘ:

I. ĮVADAS

I.1. Konsultacijos su EDAPP

- 2011 m. liepos 19 d. Komisija priėmė Europos Parlamento ir Tarybos reglamento, kuriuo iš dalies keičiamas Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 3821/85 dėl kelių transporto priemonėse naudojamų tachografų ir Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 561/2006, pasiūlymą (toliau – pasiūlymas) ⁽³⁾. Prie pasiūlymo pridėdamas komunikatas „Skaitmeninis tachografas – būsimos veiklos gairės“ (toliau – komunikatas) ⁽⁴⁾. Pasiūlymas ir komunikatas tą pačią dieną buvo nusiųsti EDAPP konsultacijai.
- 2011 m. balandžio mėn. su EDAPP jau buvo neoficialiai konsultuojamasi dėl ankstesnės pasiūlymo versijos. Dėl šios versijos neoficialias pastabas jis pateikė 2011 m. gegužės 13 d. EDAPP palankiai vertina neoficialias konsultacijas, nes tai padėjo nuo pat projekto rengimo pradžios tobulinti tekstą duomenų apsaugos požiūriu. Pasiūlyme atsižvelgta į kai kurias iš šių pastabų. EDAPP palankiai vertintų, jeigu pasiūlymo preambulėje būtų pateikta nuoroda į šią nuomonę.

I.2. Bendra informacija

- Pasiūlyme aptariama tachografų montavimo ir naudojimo keleiviams arba kroviniams vežti keliais skirtose transporto priemonėse tvarka siekiant patikrinti, ar profesionalūs kelių transporto vairuotojai laikosi socialinių teisės aktų, kuriais yra reglamentuojama vairavimo trukmė ir poilsio laikotarpiai ⁽⁵⁾.
- Nuo 1985 m. šiuo tikslu sukurta tachografo sistema, pagrįsta registravimo įranga kartu su tachografo kortelėmis ⁽⁶⁾. Tachografas skirtas įrašyti, laikyti, rodyti, spausdinti ir pateikti su vairuotojo veikla susijusius duomenis. Tachografo kortelė yra lustinė kortelė, skirta naudoti tachografuose; tachografo kortelės leidžia tachografui nustatyti kortelės savininko tapatybę ir perduoti ir laikyti duomenis.

⁽¹⁾ OL L 281, 1995 11 23, p. 31.

⁽²⁾ OL L 8, 2001 1 12, p. 1.

⁽³⁾ COM(2011) 451 galutinis.

⁽⁴⁾ COM(2011) 454 galutinis.

⁽⁵⁾ Visų pirma žr. Reglamentą (EB) Nr. 561/2006 dėl vairavimo trukmės ir poilsio laikotarpių, Direktyvą 2002/15/EB dėl asmenų, kurie verčiasi mobiliąja kelių transporto veikla, darbo laiko organizavimo ir Direktyvą 92/6/EEB dėl greičio ribotuvų įrengimo ir naudojimo kai kurių kategorijų transporto priemonėse Bendrijoje.

⁽⁶⁾ Tachografo kortelė gali būti šių rūšių: i) vairuotojo kortelė; ii) kontrolės kortelė; iii) dirbtuvių kortelė; ir iv) bendrovės kortelė; žr. pasiūlymo 2 straipsnį „Sąvokų apibrėžtys“.

5. Pasiūlymo projektu iš dalies keičiamas dabartinis Reglamentas (EEB) Nr. 3821/85 dėl kelių transporto priemonėse naudojamų tachografų (toliau – reglamentas) ir jis atnaujinamas atsižvelgiant į dabartinius technologinius pokyčius siekiant skaitmeninį tachografą geriau naudoti, palyginti su analoginėmis versijomis, ir praplėsti jo funkcijas, kad būtų sukurtas naujos rūšies skaitmeninis tachografas. Naujas skaitmeninis tachografas bus patobulintas nustatant šias technines charakteristikas: i) jame bus naudojama geolokacinė įranga, leidžianti automatiškai surinkti tam tikrus duomenis apie vairuotojų buvimo vietą; ii) jame bus naudojami nuotolinio ryšio įtaisai nuotolinėms patikroms atlikti; ir iii) jis turės standartinę sąsają su kitomis intelektinėmis transporto sistemomis (ITS), o tai leis jam tapti svarbiausiu transporto priemonių ITS platformos komponentu (7).
6. Daugumai pasiūlyme iškeltų klausimų spręsti reikės kitų papildomų veiksmų, kurie aprašyti komunikate. Komunikate nustatytos kelios priemonės, kurias turės inicijuoti Komisija, visų pirma jos apima reglamento IB priede nustatytų skaitmeninio tachografo techninių specifikacijų atnaujinimą priimant delegalizuotuosius aktus ir apsaugos mechanizmų modernizavimą, taip pat Direktyvos 2006/126/EB dėl vairuotojo pažymėjimų pakeitimą siekiant sujungti tachografuose naudojamas profesionalių vairuotojų korteles su jų vairuotojo pažymėjimais.

1.3. Pasiūlyme iškelti duomenų apsaugos klausimai

7. Naudojant tachografus kelių transporto priemonėse tvarkomi su profesionaliais vairuotojais susiję asmens duomenys. Didelė dalis tvarkymo veiklos priklauso nuo geolokacinės įrangos ir nuotolinio ryšio įtaisų, t. y. technologijų, kurios turi didelį poveikį asmenų privatumui ir duomenų apsaugai, naudojimui.
8. Taip pasiūlymu akivaizdžiai kėsinama į profesionalių vairuotojų privatumą visų pirma todėl, kad jis sudaro sąlygas nuolat stebėti apytikrę vairuotojų buvimo vietą ir jame numatyta galimybė kontrolės institucijoms, kurios nuolat tiesiogiai galės susipažinti su tachografuose laikomais duomenimis, atlikti nuotolines patikras. Be to, numatytas vairuotojo kortelės ir vairuotojo pažymėjimo sujungimas taip pat galėtų turėti poveikį šiuo metu užtikrinamai vairuotojų duomenų apsaugai.
9. Todėl labai svarbu, kad duomenys naudojant tachografus Europos Sąjungoje būtų tvarkomi pagal ES duomenų apsaugos sistemą, kaip nustatyta Europos Sąjungos pagrindinių teisių chartijos 7 ir 8 straipsniuose, Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 16 straipsnyje, taip pat Direktyvoje 95/46/EB (8) ir Direktyvoje 2002/58/EB (9).
10. Verta pažymėti, kad tuo metu, kai 1985 m. buvo priimtas reglamentas, ES nebuvo jokios visapusiškos duomenų apsaugos sistemos. Todėl dabartinė reglamento peržiūra suteikia galimybę atnaujinti reglamentą atsižvelgiant į dabartinį duomenų apsaugos režimą.
11. EDAPP ypač palankiai vertina tai, kad pasiūlyme numatyta su duomenų apsauga susijusi konstatuojamoji dalis ir specialiai duomenų apsaugai skirta nuostata (10). Tačiau EDAPP pažymi, kad šios nuostatos pačios savaime nepadeda išspręsti visų su duomenų apsauga susijusių klausimų, kurie kyla dėl skirtingų pasiūlyme pateiktų priemonių. Todėl pasiūlyme ir komunikate aprašytose papildomose priemonėse turėtų būti numatytos papildomos garantijos.
12. Šioje nuomonėje EDAPP nurodo keletą pasiūlymo aspektų, į kuriuos reikia papildomai atsižvelgti duomenų apsaugos požiūriu. EDAPP daugiausia dėmesio skirs visų pirma šiems klausimams, kurie nuosekliai bus išnagrinėti II dalyje:

(7) Kaip nustatyta 2010 m. liepos 7 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje 2010/40/ES dėl kelių transporto ir jo sąsajų su kitų rūšių transportu srities intelektinių transporto sistemų diegimo sistemos (OL L 207, 2010 8 6, p. 1).

(8) 1995 m. spalio 24 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 95/46/EB dėl asmenų apsaugos tvarkant asmens duomenis ir dėl laisvo tokių duomenų judėjimo, OL L 281, 1995 11 23, p. 31.

(9) 2002 m. liepos 12 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2002/58/EB dėl asmens duomenų tvarkymo ir privatumo apsaugos elektroninių ryšių sektoriuje (Direktyva dėl privatumo ir elektroninių ryšių) (OL L 201, 2002 7 31, p. 37).

(10) Žr. pasiūlymo 15 konstatuojamąją dalį ir 34 straipsnį.

- i) bendrieji duomenų apsaugos ir saugumo reikalavimai, nustatyti specialiai tam skirtose pasiūlymo nuostatose;
- ii) duomenų tvarkymo naudojant tachografus proporcingumas;
- iii) susipažinimo su duomenimis būdai ir tolesnis tachografuose įrašytų duomenų naudojimas; ir
- iv) konkretūs klausimai, kurie iškilo dėl pasiūlyto vairuotojo kortelių naudojimo.

II. PASIŪLYMO ANALIZĖ

II.1. Bendrieji duomenų apsaugos ir saugumo reikalavimai

Bendrosios duomenų apsaugos priemonės, kurias turės įgyvendinti duomenų kontrolieriai, valstybės narės ir tachografo kūrėjai

13. EDAPP palankiai vertina tai, kad į pasiūlymo 34 straipsnį įtraukta specialiai duomenų apsaugai skirta nuostata. 34 straipsnyje aiškiai pabrėžiama transporto priemonių savininkų ir (arba) transporto įmonių, kaip duomenų kontrolierių, pareiga laikytis taikomų duomenų apsaugą reglamentuojančių įstatymų. Be kita ko, tai įpareigos juos informuoti profesionalius vairuotojus apie jų duomenų tvarkymą tachografuose, leis vairuotojams susipažinti su savo duomenimis ir ištaisyti neteisingus arba neišsamius duomenis. EDAPP pabrėžia, kad tokia informacija apie tvarkymą turi būti išsami visais atvejais, kai imamasi tvarkymo veiklos, ir todėl jis palankiai vertina tai, kad pasiūlymo 5 straipsnio 6 dalyje nustatyta duomenų kontrolierių pareiga tiksliai informuoti vairuotojus apie kontrolės institucijų galimybę užmegzti nuotolinį ryšį. EDAPP toliau pabrėžia, kad duomenų kontrolieriai turi pranešti apie tvarkymą priežiūros institucijoms Direktyvos 95/46/EB 18–20 straipsniuose nustatyta tvarka.
14. Šioje nuostatoje taip pat ypatingas dėmesys skiriamas valstybių narių ir nepriklausomų priežiūros institucijų pareigai užtikrinti, kad tvarkant kelių transporto priemonėse naudojamuose tachografuose esančius asmens duomenis būtų laikomasi taikomų duomenų apsaugą reglamentuojančių įstatymų. Todėl reikės, kad valstybės narės patvirtintų konkrečias priemones dėl konkrečių technologijų, pvz., pasaulinės palydovinės navigacijos sistemos (angl. GNSS), nuotolinio ryšio ir ITS sąsajų, naudojimo arba susijusias su keitimusi informacija apie vairuotojo korteles ir įrašų laikymu transporto priemonėse. Siekiant sukurti su taikomais duomenų apsaugos reikalavimais suderinamas sistemas, jei įmanoma, prieš patvirtinant tokias priemones turėtų būti konsultuojamasi su valstybių narių duomenų apsaugos institucijomis.
15. EDAPP palankiai vertina tai, kad pasiūlyme įtvirtinta privatumo užtikrinimo projektuojant koncepcija, pagal kurią tachografas turi būti „projektuojamas taip, kad būtų galima užtikrinti privatumą“. EDAPP pabrėžia, jog nuo pat skaitmeninio tachografo projektavimo pradžios jis turėtų būti projektuojamas taip, kad užtikrintų privatumo ir duomenų apsaugą. Šios privatumą užtikrinančios priemonės turėtų būti tinkamai įgyvendintos atnaujinant IB priede nustatytas specifikacijas.
16. Tačiau, kaip pabrėžta pirmiau 11 dalyje, pasiūlymo 34 straipsnis ir 15 konstatuojamoji dalis pačios savaime nepadedą išspręsti visų duomenų apsaugos klausimų, susijusių su tachografų naudojimu. Todėl EDAPP šioje nuomonėje atkreipia dėmesį į papildomas priemones, kurios yra reikalingos siekiant tachografuose užtikrinti tinkamą duomenų apsaugos lygį.

Pasiūlyme nepakankamai aprašomi apsaugos reikalavimai, kurių turės būti laikomasi naudojant tachografus

17. EDAPP mano, kad skaitmeninio tachografo saugumo reikalavimai, nustatyti keliose pasiūlymo dalyse ir 15 straipsnyje, pasiūlyme nėra pakankamai išplėtoti. Be to, EDAPP pabrėžia, kad pasiūlyme numatoma įdiegti daug technologijų, kad būtų sukurtas „naujas skaitmeninis tachografas“, kuriam šiuo metu taikomas IB priedas yra pasenęs ir jame nėra nei susijusių specifikacijų, nei tinkamų apsaugos priemonių.
18. EDAPP pabrėžia, kad priėmus atnaujintą reglamentą, kuriuo nustatoma daug techninių pakeitimų, kurių techninės specifikacijos dabartiniuose pasenusiuose prieduose nebus išsamiai aprašytos, bus sukurta

neaiški teisinė sistema ir pramonė dėl to galėtų nukentėti. Todėl atsiranda rizika, kad iki specifikacijų atnaujinimo pramonėje bus sukurtos privatumo apsaugos neužtikrinančios priemonės ir sistemos ir ši rizika galios, kol šie priedai nebus peržiūrėti, t. y. iki 2014 m. pabaigos.

19. EDAPP griežtai rekomenduoja visais atvejais technologiškai atnaujinant (diegiant GNSS, nuotolinį ryšį, ITS) tachografus tai tinkamai pagrįsti atlikus poveikio privatumui vertinimus siekiant įvertinti riziką privatumui, kurią kelia šių technologijų naudojimas.
20. Be to, EDAPP rekomenduoja įterpti į pasiūlymą straipsnį, specialiai skirtą apsaugos lygiui, kurį norima pasiekti visuose tachografų kūrimo ir naudojimo etapuose (ne tik projektavimo ir įdiegimo etapuose, bet ir – o tai dar svarbiau – juos naudojant). Šiame straipsnyje dėmesį reikėtų atkreipti į tai, kad:
 - turi būti priimtos tinkamos apsaugos priemonės, kad būtų užtikrintas duomenų konfidencialumas ir užkirstas kelias sukčiavimui ir neteisėtam manipuliavimui,
 - visuose tvarkymo grandinėse, kuri apima ne tik tachografus ir pačias korteles, bet ir nuotolinio ryšio sistemą bei GNSS įrangos naudojimą, etapuose turi būti laikomasi Direktyvos 95/46/EB 17 straipsnyje nustatytų apsaugos reikalavimų,
 - atskaitomybės požiūriu turėtų būti paaiškinta, kaip nepriklausomi vertintojai atliks savo darbą,
 - prieš kiekvieną technologinį atnaujinimą turėtų būti atliktas poveikio privatumui vertinimas.
21. Siekiant skleisti gerąją duomenų apsaugos patirtį, būtų naudinga, jeigu EDAPP ir duomenų apsaugos institucijų 29 straipsnio darbo grupė būtų įtrauktos į pasiūlymo 41 straipsnyje numatyto Tachografų forumo dalyvių sąrašą.

II.2. Duomenų tvarkymo proporcingumas

Pasiūlyme trūksta aiškumo ir tikrumo dėl tvarkymo būdų, nustatant, kad šis klausimas bus sprendžiamas atnaujinant reglamento IB priedą

22. Pasiūlyme trūksta tikslumo ir tikrumo dėl daugybės tvarkymo būdų, kurie vis dėlto turėtų būti paaiškinti siekiant užtikrinti, kad šiose priemonėse būtų laikomasi Direktyvos 95/46/EB 6 straipsnio 1 dalies c punkte nustatyto proporcingumo principo. Tai visų pirma susiję su tachografuose tvarkytų ir įrašytų duomenų rūšimis ir geolokacinės įrangos naudojimu, tokių duomenų saugojimo terminu ir tuo, kokiems gavėjams ir su kokiais duomenimis leidžiama susipažinti, visų pirma naudojant nuotolinį ryšį.
23. Daug informacijos apie duomenų tvarkymą šiuo metu pateikiama reglamento IB priede, kuris jau yra pasenęs ir vėliau bus peržiūrėtas Komisijai priimant deleguotuosius aktus. Todėl nėra teisinio tikrumo dėl to, ar numatytasis tvarkymas atitiks proporcingumo sąlygas, nes sprendimai dėl daugybės priemonių vėliau bus priimti reguliavimo komitetuose. Be to, yra rizika, kad per priedams atnaujinti reikalingą laikotarpį pramonėje bus sukurtos jos pačios schemos, dėl kurių gali atsirasti neatitikimų.
24. EDAPP nepritaria tokiam požiūriui ir rekomenduoja pačiame pasiūlyme paaiškinti bendrus tvarkymo būdus, o tikslią informaciją pateikti tik prieduose. EDAPP apgailestauja, kad pasiūlyme nebeaprašomos duomenų, kurie bus renkami ir įrašomi skaitmeniniuose tachografuose, kategorijos, nors tai buvo aiškiai nurodyta ankstesnės pasiūlymo, kuris buvo perduotas EDAPP, versijos 5 straipsnyje (pvz., transporto priemonės judėjimas ir greitis, laiko matavimas, vairuotojo dienos darbo laikotarpio pradžios ir pabaigos vieta, vairuotojo tapatybė, įvykiai ir gedimai). Pasiūlymo 34 straipsnio 3 dalyje dabar tik nustatyta, kad „privaloma tvarkyti tik tuos duomenis, kurie būtini duomenų tvarkymo procesui“, nenurodant tvarkomų duomenų rūšių.

25. EDAPP griežtai rekomenduoja aprašyti bendrus tvarkymo būdus reglamento, kuris, kitaip nei priėmus priedus, būtų patvirtintas taikant įprastą teisėkūros procedūrą, tekste. Šiuo požiūriu būtų užtikrintas didesnis profesionalių vairuotojų teisinis tikrumas, o tai savo ruožtu padės sugriežinti pagrįstą duomenų naudojimą teisme.
26. EDAPP pabrėžia, kad atsižvelgiant į technologinius pokyčius keičiant IB priedą, tinkamas dėmesys taip pat turėtų būti skiriamas proporcingumo principui. Jis griežtai rekomenduoja atnaujinant reglamento IB priedą tinkamai konsultuotis su EDAPP. EDAPP mano, kad šis priedas turėtų būti atnaujinamas kuo greičiau siekiant užtikrinti, kad pramonė įdiegtų tachografuose suderintas technines specifikacijas.

Geolokacinės įrangos naudojimas ir vietos nustatymo duomenų registravimas

27. EDAPP pažymi, kad pagal pasiūlymo 5 konstatuojamąją dalį geolokacinių duomenų įrašymas yra pagrįstas, jeigu norima tikrinantiems pareigūnams padėti atlikti patikrą. Atsižvelgdamas į Direktyvos 95/46/EB 6 straipsnio 1 dalies b punkte nustatytą tikslo ribojimo principą, EDAPP pabrėžia, kad tachografuose įrašyti vietos nustatymo duomenys neturėtų būti naudojami kuriam nors kitam nesuderinamam tikslui.
28. Nors pagal pasiūlymo 4 straipsnį būtų registruojami tik dviejų rūšių vietos nustatymo duomenys (dienos darbo laikotarpio pradžios ir pabaigos vietos nustatymas), EDAPP supranta, kad naudojant geolokacinę įrangą bus galima nuolat nustatyti transporto priemonės ir taip pat vairuotojo buvimo vietą. Tai būtų galima daryti dėl keleto priežasčių, pvz., siekiant stebėti greitį ir kryptį, patikrinti, ar transporto priemonė juda, ir t. t. Atsižvelgdamas į pasiūlymo 4 straipsnį ir tikslo ribojimo principą, EDAPP pabrėžia, kad toks naudojimas nebūtų leistinas. EDAPP pabrėžia, kad neturėtų būti leidžiama sumontuoti ir naudoti prietaisų siekiant tiesioginio ir pagrindinio tikslo, t. y. leisti darbdaviams per atstumą ir realiuoju laiku stebėti savo darbuotojų veiksmus arba apytikrę buvimo vietą.

II.3. Galimybė susipažinti su skaitmeniniuose tachografuose įrašytais duomenimis ir tolesnis jų naudojimas

29. Galimybė susipažinti su tachografuose laikomais duomenimis gali būti visą laiką suteikiama: i) kontrolės institucijoms patikrinimams atlikti; ir ii) susijusiai įmonei, kad ji galėtų laikytis savo teisinių įsipareigojimų, visų pirma nustatytų pasiūlymo 28 ir 29 straipsniuose. EDAPP palankiai vertina tai, kad pagal vartotojo rūšį ir (arba) tapatybę buvo nustatytos ribotos teisės susipažinti su duomenimis.

Kontrolės institucijų vykdoma nuotolinė kontrolė

30. Pagal 6 konstatuojamąją dalį nuotolinio ryšio priemonės kontrolės tikslais naudojamos siekiant palengvinti tikslinių patikrų kelyje vykdymą ir sumažinti administracinę naštą, atsirandančią atliekant atrankinę transporto įmonių patikrą. EDAPP supranta, kad tokią priemonę nustatyti yra patogiu, bet primena, kad, atsižvelgiant į riziką privatumui, kuri atsiranda dėl tokios nuolatinės galimybės nuotoliniu būdu susipažinti su tachografuose laikoma informacija, turi būti įgyvendinamos atitinkamos apsaugos priemonės.
31. Šiuo atveju EDAPP su pasitenkinimu pažymi, kad pasiūlymo 5 straipsnyje nustatyta daug svarbių apsaugos priemonių, visų pirma, kad: i) tokia nuotolinė galimybė susipažinti suteikiama tik kompetentingoms kontrolės institucijoms; ii) su kontrolės institucijomis galima keistis tik tais duomenimis, kurie yra būtini tikslinėms patikroms kelyje atlikti; iii) aiškiai nustatytas trumpas dviejų valandų trukmės arba nuotolines patikras gautų duomenų saugojimo terminas; iv) transporto priemonės savininkas arba turėtojas informuoja vairuotoją apie tai, kad gali būti užmegztas nuotolinis ryšys; ir v) turi būti įgyvendinamos tinkamos apsaugos priemonės siekiant užtikrinti duomenų saugumą ir autentiškumą.
32. Tačiau EDAPP mano, kad nėra pakankamai aišku, kuriais duomenimis galima keistis naudojant nuotolinio ryšio priemones. Siekiant užtikrinti, kad kontrolės institucijoms nebūtų perduodamas per didelis duomenų kiekis, EDAPP rekomenduoja kitaip formuluoti 5 straipsnio 3 dalį. Užtuot nurodžius duomenų, kurie nebus perduodami, sąrašą, jis siūlo 5 straipsnio 3 dalyje pateikti išsamų duomenų, kurie gali būti perduodami, sąrašą.
33. Dėl sankcijų – EDAPP taip pat pabrėžia, kad vykdant nuotolinę kontrolę neturėtų būti automatiškai skiriamos baudos arba baismės vairuotojui arba įmonei. Kadangi faktinė nuotolinė kontrolė vykdoma susijusiam asmeniui apie tai nežinant, prieš priimant kokią nors sprendimą turi būti imamasi atitinkamų priemonių. Todėl nuotolinė kontrolė turėtų būti laikoma preliminarine priemone, kuria naudojantis vėliau gali būti vykdoma išsami kontrolė dalyvaujant vairuotojui, jeigu tikrinantys pareigūnai pradiname etape nustatytų kokių nors neatitikimų.

Tarpvalstybinis keitimasis duomenimis

34. Komisijos komunikate nurodyta, kad dauguma trečiųjų šalių taiko kelių transporto taisyklių ir tachografo reglamento principus. Dabartinėje pasiūlymo versijoje nėra numatyta jokių galimybių keisti tachografo duomenimis tarptautiniu lygmeniu. Pasiūlyme turėtų būti paaiškinta, ar planuojama numatyti kokius nors tarpvalstybinio keitimosi duomenimis su trečiosiomis šalimis būdus, ir jeigu taip, reikia numatyti tinkamas duomenų apsaugos priemones, užtikrinančias pakankamą duomenų apsaugos lygį perduodant šiuos duomenis trečiosioms šalims laikantis Direktyvos 95/46/EB 25 ir 26 straipsnių.

Tolesnis duomenų naudojimas intelektinėse transporto sistemose (ITS)

35. Tachografams tapus svarbiausiu intelektinių transporto sistemų komponentu kyla daug su privatumu ir duomenų apsauga susijusių klausimų, kuriuos EDAPP pabrėžė savo nuomonėje dėl ITS direktyvos ⁽¹⁾.
36. Tachografe įrašyti arba tachografo generuoti duomenys, siekiant juos naudoti intelektinėse transporto sistemų prietaikose, turėtų būti tvarkomi toliau tik tuomet, jeigu tolesnis tvarkymas yra suderinamas su pradiniu duomenų rinkimo tikslu. Tai turi būti vertinama kiekvienu konkrečiu atveju.
37. Duomenų kontrolieriai turi užtikrinti, kad tachografo duomenys, siekiant juos naudoti ITS prietaikose, būtų tvarkomi toliau remiantis vienu iš Direktyvos 95/46/EB 7 straipsnyje nurodytų teisinių pagrindų. EDAPP pabrėžia, kad, be visų teisinių pagrindų, kuriais galima naudotis, vairuotojų sutikimu gali būti sudėtinga remtis atsižvelgiant į įdarbinimo aplinkybes, kuriomis vyksta tvarkymo operacijos. Vairuotojai galėtų patirti darbdavio spaudimą naudoti tam tikras ITS prietaikas, kurioms jie, tiesą sakant, nebūtų davę tikrai laisvo sutikimo ⁽¹²⁾.
38. Todėl EDAPP siūlo pakeisti pasiūlymo 6 straipsnio 2 dalį ir nurodyti, kad „transporto priemonėse (...) sumontuojamas tachografas su įtaisyta darniąja sąsaja, intelektinės transporto sistemos prietaikose leidžiančia naudoti įrašytus ar generuotus duomenis. Toliau naudoti tachografuose įrašytus duomenis leidžiama tik tuomet, jeigu vairuotojas laisvai sutiko su tokiu tolesniu tvarkymu ir jeigu tenkinami visi kiti Direktyvos 95/46/EB 6 straipsnyje nustatyti reikalavimai“.
39. Be to, EDAPP pabrėžia, kad duomenų naudojimo kitose ITS prietaikose tikslais turėtų būti leidžiama automatiškai susipažinti ne su visais tachografo įrašytais arba generuotais duomenimis, bet tik su tais duomenimis, kuriuos būtina tvarkyti toje ITS prietaikoje. Tai turėtų būti pabrėžta pasiūlymo 6 straipsnio 3 dalyje. EDAPP rekomenduoja kiekvienos prietaikos atveju atlikti specialų poveikio privatumui vertinimą siekiant nustatyti, kuriuos duomenis būtina tvarkyti, ir tokių duomenų saugojimo terminą.

II.4. Vairuotojų kortelės*Vairuotojų kortelių integravimas į vairuotojo pažymėjimus*

40. 27 straipsnyje numatyta sujungti vairuotojų kortelių ir vairuotojo pažymėjimų funkcijas. Atsižvelgiant į galimą didelį apie vairuotojo veiklą įrašytos informacijos kiekį, vairuotojo kortelė yra daugiau nei vien paprasčiausia tapatybės kortelė, patvirtinanti, kad asmuo yra profesionalus vairuotojas. Todėl ji yra labiau invazinio pobūdžio duomenų apsaugos požiūriu, nes jos tikslas – padėti stebėti, kaip asmuo laikosi kelių transporto srityje galiojančių socialinių teisės aktų.
41. Šios kortelės integravimas į vairuotojo pažymėjimą kelia susirūpinimą duomenų apsaugos požiūriu, visų pirma atsižvelgiant į tikslo ribojimo principą ir proporcingumo principą. Be to, būtinybė integruoti

⁽¹⁾ 2009 m. liepos 22 d. EDAPP nuomonė dėl Komisijos komunikato „Pažangiųjų transporto sistemų diegimo Europoje veiksmų planas“ ir kartu pateikto pasiūlymo dėl Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos, nustatančios kelių transporto ir jo sąsajų su kitų rūšių transportu srities intelektinių transporto sistemų diegimo sistemą, OL C 47, 2010 2 25, 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⁾ Žr. 29 straipsnio darbo grupės nuomonę Nr. 15/2011 dėl sutikimo: http://ec.europa.eu/justice/data-protection/article-29/documentation/opinion-recommendation/files/2011/wp187_en.pdf

vairuotojo kortelę į vairuotojo pažymėjimą ir to integravimo nauda nėra pakankamai įrodytos. Visų pirma neįrodyta, kaip toks integravimas geriausiai padėtų kovoti su vairuotojų kortelių klastojimu ir netinkamu naudojimu. EDAPP rekomenduoja šį integravimą numatyti tik atlikus poveikio privatumui ir saugumui vertinimą. Tai turėtų būti aiškiai paminėta pasiūlymo 27 straipsnyje.

42. Be to, dėl tokio integravimo reiktų keisti Direktyvą 2006/126/EB dėl vairuotojo pažymėjimų, pasiūlymą dėl kurios pakeitimo turi pateikti Komisija. Atsižvelgdamas į duomenų apsaugos aspektus, kurie kyla dėl tokių pakeitimų, EDAPP pabrėžia, jog jis nori, kad su juo būtų konsultuojamasi dėl šio pasiūlymo.

Keitimasis informacija apie vairuotojų korteles naudojant TACHONET

43. Prieš išduodant vairuotojų korteles, siekiant patikrinti, ar pareiškėjas tokios kortelės dar neturi, informacija apie jas bus keičiamasi elektroniniu būdu per nacionalinius elektroninius registrus. Šia informacija bus keičiamasi per veikiančią TACHONET sistemą. 26 straipsnyje nustatytas teisinis pagrindas keistis informacija tokiu elektroniniu būdu. EDAPP palankiai vertina tai, kad pasiūlymo 26 straipsnyje nurodomi šiuose registruose įrašyti konkretūs asmens duomenys, taip pat jų saugojimo terminas ir įgaliojami duomenų gavėjai. EDAPP pabrėžia, kad visi TACHONET bendri tvarkymo būdai turėtų būti aprašyti šiame straipsnyje ir kad deleguotaisiais aktais būtų tvirtinamos tik techninės specifikacijos.
44. EDAPP pažymi, kad Komisijos vaidmuo užtikrinant elektroninių registrų tarpusavio sąveiką nėra pakankamai aiškus. Jis pabrėžia, kad šis vaidmuo turėtų būti išsamiau paašškintas pasiūlytuose įgyvendinimo aktuose. Jis taip pat pabrėžia, kad tais atvejais, kai šis vaidmuo būtų susijęs su Komisijos atliekamu duomenų tvarkymu, atliekant tokį tvarkymą turėtų būti laikomasi Reglamento (EB) Nr. 45/2001.

III. IŠVADA

45. EDAPP palankiai vertina tai, kad su juo konsultuojamasi dėl pasiūlymo, kuris turi akivaizdų poveikį profesionalių vairuotojų privatumui. Jis ypač palankiai vertina tai, kad pasiūlyme numatyta specialiai duomenų apsaugai skirta nuostata. Tačiau EDAPP pažymi, kad vien ši nuostata negali padėti išspręsti visų klausimų, kurie kyla dėl pasiūlyme pateiktų priemonių. Todėl pasiūlyme ir komunikate aprašytose papildomose priemonėse reikia numatyti papildomas garantijas.
46. EDAPP mano, kad bendri tvarkymo tachografuose būdai turėtų būti išdėstyti pačiame pasiūlyme, o ne reglamento prieduose. Pagrindiniai tvarkymo aspektai turėtų būti pačiame pasiūlyme, pvz., tachografuose ir naudojant geolokacinę įrangą įrašytų duomenų rūšys, gavėjai, saugojimo terminai. Reglamento prieduose turėtų būti tik nurodyta techninė informacija, susijusi su pačiame reglamente nustatytais bendraisiais principais.
47. Be to, EDAPP pažymi, kad galiojantys priedai yra pasenę ir dėl to galėtų atsirasti skirtumų, susijusių su pramonėje naudojamais tachografų projektavimo būdais. Pasiūlyme numatyta daug technologinių atnaujinimų, kurių techninės specifikacijos nėra nustatomos galiojančiuose reglamento prieduose. Esama rizikos, kad per reglamento priedams atnaujinti reikalingą laikotarpį pramonėje bus sukurta privatumą pažeidžiančių sistemų. EDAPP ragina Komisiją kuo greičiau atnaujinti reglamento priedus.
48. EDAPP rekomenduoja atlikti šiuos pasiūlymo pakeitimus:
- įterpti specialią nuostatą dėl saugumo lygio, kuris turi būti užtikrinamas tachografuose, ir nustatyti, kad prieš įdiegiant bet kokius technologinius atnaujinimus būtų atliekamas poveikio privatumui vertinimas,
 - paašškinti konkrečius ir teisėtus tikslus, kurių siekiant bus vykdoma nuolatinė geolokacija. Pasiūlyme turėtų būti aiškiai nurodyta, kad neleidžiama sumontuoti ir naudoti prietaisų siekiant tiesioginio ir pagrindinio tikslo, t. y. leisti darbdaviams per atstumą ir realiuoju laiku stebėti savo darbuotojų veiksmus arba apytikrę buvimo vietą,
 - 5 straipsnio 3 dalyje pateikti išsamų duomenų, kuriais galima keistis su kontrolės institucijomis, sąrašą ir užtikrinti, kad nuotolinė kontrolė nebūtų susijusi su automatinėmis sankcijomis,

- paaiškinti, ar bus numatytas koks nors tarpvalstybinio keitimosi duomenimis su trečiųjų šalių kontrolės institucijomis būdas, ir jeigu taip, patvirtinti atitinkamas duomenų apsaugos priemonės, kad būtų laikomasi Direktyvos 95/46/EB 25 ir 26 straipsnių,
 - nustatyti duomenų kontrolieriams reikalavimą užtikrinti, kad tachografuose įrašyti duomenys, siekiant juos naudoti ITS prietaikose, toliau būtų tvarkomi laikantis Direktyvos 95/46/EB, visų pirma kad profesionalūs vairuotojai tam duotų savo aiškų ir laisvą sutikimą ir kad toks tolesnis tvarkymas būtų suderinamas su pradiniu rinkimo tikslu. Be to, 6 straipsnio 3 dalyje turėtų būti pabrėžta, kad galimybė susipažinti su tachografuose saugomais duomenimis būtų ribojama tik tais duomenimis, kurie yra būtini tvarkymui ITS prietaikose,
 - 27 straipsnyje nustatyti, kad vairuotojų kortelių sujungimas su vairuotojo pažymėjimais turėtų būti numatytas tik atlikus poveikio privatumui ir saugumui vertinimą,
 - išsamiau paaiškinti Komisijos vaidmenį keičiantis informacija apie vairuotojų korteles per nacionalinius elektroninius registrus ir keitimosi būdus.
49. EDAPP ragina valstybes nares konsultuotis su duomenų apsaugos priežiūros institucijomis prieš patvirtinant nacionalines priemones dėl tachografų, visų pirma tas priemones, kurios susijusios su geolokacinės įrangos, nuotolinio ryšio priemonių, ITS sąsajų ir TACHONET naudojimu.
50. Siekiant užtikrinti tinkamą duomenų apsaugos reikalavimų įgyvendinimą vėlesniuose Komisijos papildomuose veiksmuose, EDAPP nori, kad jį įtrauktų į Tachografo forumo dalyvių sąrašą ir su juo konsultuotųsi dėl IB priedo atnaujinimo ir pasiūlymo iš dalies pakeisti Direktyvą 2001/126/EB dėl vairuotojo pažymėjimų.

Priimta Briuselyje 2011 m. spalio 5 d.

Giovanni BUTTARELLI
*Europos duomenų apsaugos priežiūros
pareigūno padėjėjas*
