

Opinia Europejskiego Inspektora Ochrony Danych w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającego rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym oraz rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady

(2012/C 37/02)

EUROPEJSKI INSPEKTOR OCHRONY DANYCH,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 16,

uwzględniając Kartę praw podstawowych Unii Europejskiej, w szczególności jej art. 7 i 8,

uwzględniając dyrektywę 95/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 24 października 1995 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w zakresie przetwarzania danych osobowych i swobodnego przepływu tych danych ⁽¹⁾,

uwzględniając rozporządzenie (WE) nr 45/2001 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 grudnia 2000 r. o ochronie osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych przez instytucje i organy wspólnotowe i o swobodnym przepływie takich danych ⁽²⁾, w szczególności jego art. 28 ust. 2,

PRZYJMUJE NASTĘPUJĄCĄ OPINIĘ:

I. WPROWADZENIE

I.1. Konsultacje z EIOD

1. W dniu 19 lipca 2011 r. Komisja przyjęła wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającego rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym oraz rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady („wniosek”) ⁽³⁾. Wnioskowi towarzyszy komunikat zatytułowany „Tachograf cyfrowy: mapa drogowa dla dalszych działań” („Komunikat”) ⁽⁴⁾. Wniosek i komunikat przesłano EIOD do konsultacji tego samego dnia.
2. EIOD uczestniczył już uprzednio w kwietniu 2011 r. w nieformalnych konsultacjach dotyczących wcześniejszej wersji wniosku, do której zgłosił nieformalne uwagi w dniu 13 maja 2011 r. EIOD z zadowoleniem przyjmuje nieformalne konsultacje, które pomogły poprawić dokument z punktu widzenia ochrony danych na wczesnym etapie jego opracowywania. Niektóre ze wspomnianych uwag zostały uwzględnione we wniosku. EIOD z zadowoleniem przyjąłby odniesienie do obecnej opinii w preambule wniosku.

I.2. Informacje ogólne

3. Wniosek dotyczy instalacji oraz użytkowania urządzeń rejestrujących w pojazdach wykorzystywanych do przewozu drogowego osób lub rzeczy w celu sprawdzenia przestrzegania przez zawodowych kierowców w transporcie drogowym przepisów socjalnych dotyczących czasu prowadzenia pojazdu i okresów odpoczynku ⁽⁵⁾.
4. Od 1985 r. funkcjonuje w tym celu system tachografów oparty na urządzeniach rejestrujących i kartach tachografów ⁽⁶⁾. Urządzenia rejestrujące rejestrują, przechowują, wyświetlają, drukują i udostępniają dane dotyczące czynności kierowcy. Karta tachografowa oznacza inteligentną kartę przeznaczoną do użytku w urządzeniach rejestrujących; karty tachografowe umożliwiają identyfikację posiadacza karty przez urządzenia rejestrujące oraz przesyłanie i przechowywanie danych.

⁽¹⁾ Dz.U. L 281 z 23.11.1995, s. 31.

⁽²⁾ Dz.U. L 8 z 12.1.2001, s. 1.

⁽³⁾ COM(2011) 451 wersja ostateczna.

⁽⁴⁾ COM(2011) 454 wersja ostateczna.

⁽⁵⁾ Zob. w szczególności rozporządzenie (WE) nr 561/2006 w sprawie czasu prowadzenia pojazdu i okresów odpoczynku, dyrektywę 2002/15/WE w sprawie organizacji czasu pracy osób wykonujących czynności w trasie w zakresie transportu drogowego oraz dyrektywę 92/6/EWG w sprawie montowania i zastosowania urządzeń ograniczenia prędkości w niektórych kategoriach pojazdów silnikowych we Wspólnocie.

⁽⁶⁾ Istnieją następujące rodzaje kart tachografu: (i) karta kierowcy; (ii) karta kontrolna; (iii) karta warsztatowa oraz (iv) karta firmowa; zob. definicje w art. 2 wniosku.

5. Projekt wniosku zmienia obecne rozporządzenie (EWG) nr 3821/85 w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym („rozporządzenie”), aktualizując je zgodnie z najnowszymi osiągnięciami technicznymi, aby usprawnić wykorzystanie tachografu cyfrowego w porównaniu do wersji analogowych oraz rozszerzyć jego funkcjonalność w celu stworzenia nowego rodzaju tachografu cyfrowego. Nowy tachograf cyfrowy zostanie udoskonalony przez wprowadzenie następujących cech technicznych: (i) będzie wykorzystywał urządzenia określające położenie geograficzne w celu automatycznego gromadzenia pewnych danych dotyczących umiejscowienia kierowców; (ii) będzie wykorzystywał komunikację na odległość na potrzeby zdalnej kontroli oraz (iii) będzie wykorzystywał standardowy interfejs do połączenia z innymi inteligentnymi systemami transportowymi (ITS), co uczyni go jednym z podstawowych składników platformy ITS pojazdu (⁷).
6. Wiele kwestii podniesionych we wniosku będzie wymagać dalszych działań uzupełniających opisanych w komunikacie. W komunikacie wskazano kilka działań, które ma zainicjować Komisja, w szczególności aktualizację w drodze aktów delegowanych specyfikacji technicznych tachografu cyfrowego określonych w załączniku IB do rozporządzenia, oraz udoskonalenie zabezpieczeń, jak też nowelizację dyrektywy 2006/126/WE w sprawie praw jazdy w celu połączenia kart używanych przez zawodowych kierowców w tachografach z ich prawami jazdy.

I.3. Kwestie dotyczące ochrony danych związane z wnioskiem

7. Wykorzystanie urządzeń rejestrujących w transporcie drogowym wiąże się z przetwarzaniem danych osobowych zawodowych kierowców. Znaczna część tego przetwarzania opiera się na wykorzystaniu urządzeń określających położenie geograficzne i komunikacji na odległość, a technologie te mają znaczące skutki dla prywatności osób fizycznych i ochrony danych.
8. Tym samym wniosek w bardzo widoczny sposób narusza prywatność zawodowych kierowców, w szczególności poprzez fakt, że umożliwia on ciągłe monitorowanie miejsca pobytu kierowcy i daje możliwość kontroli na odległość przez organy kontrolne, które będą miały ciągły bezpośredni dostęp do danych przechowywanych w tachografach. Ponadto planowane połączenie karty kierowcy z prawem jazdy może również mieć wpływ na ochronę, jaką objęte są obecnie dane kierowców.
9. Bardzo ważne jest zatem, aby przetwarzanie danych za pośrednictwem tachografów w Unii Europejskiej odbywało się zgodnie z ramami ochrony danych w UE określonymi w art. 7 i 8 Karty praw podstawowych Unii Europejskiej oraz art. 16 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, jak również w dyrektywie 95/46/WE (⁸) i dyrektywie 2002/58/WE (⁹).
10. Warto zauważyć, że w chwili przyjęcia rozporządzenia w 1985 r. w UE nie istniały całościowe ramy ochrony danych. W związku z tym obecny przegląd rozporządzenia stanowi sposobność do jego aktualizacji zgodnie z obowiązującymi zasadami ochrony danych.
11. EIOD ze szczególnym zadowoleniem przyjmuje uwzględnienie we wniosku motywu i przepisu poświęconego ochronie danych (¹⁰). EIOD zauważa wszakże, że same te przepisy nie rozwiązują wszystkich kwestii dotyczących ochrony danych związanych z poszczególnymi środkami proponowanymi we wniosku. Dlatego też we wniosku i w środkach uzupełniających opisanych w komunikacie należy zawrzeć dodatkowe gwarancje.
12. W obecnej opinii EIOD wskazuje kilka aspektów wniosku, które wymagają dodatkowego rozważenia z punktu widzenia ochrony danych. EIOD skupi się w szczególności na następujących kwestiach, które zostaną kolejno omówione w części II opinii:

(⁷) Zgodnie z dyrektywą 2010/40/UE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 7 lipca 2010 r. w sprawie ram wdrażania inteligentnych systemów transportowych w obszarze transportu drogowego oraz interfejsów z innymi rodzajami transportu, (Dz.U. L 207 z 6.8.2010, s. 1).

(⁸) Dyrektywa 95/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 24 października 1995 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w zakresie przetwarzania danych osobowych i swobodnego przepływu tych danych, (Dz.U. L 281 z 23.11.1995, s. 31).

(⁹) Dyrektywa 2002/58/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 12 lipca 2002 r. dotycząca przetwarzania danych osobowych i ochrony prywatności w sektorze łączności elektronicznej (dyrektywa o prywatności i łączności elektronicznej), (Dz.U. L 201 z 31.7.2002, s. 37).

(¹⁰) Zob. motyw 15 i art. 34 wniosku.

- (i) ogólnych wymaganiach co do bezpieczeństwa i ochrony danych wskazanych w dotyczących ich przepisach wniosku;
- (ii) proporcjonalności przetwarzania danych dokonywanego za pośrednictwem tachografów;
- (iii) trybach udzielania dostępu do danych oraz dalszym wykorzystaniu danych zarejestrowanych w tachografach; oraz
- (iv) konkretnych kwestiach związanych z wnioskowanym wykorzystaniem kart kierowcy.

II. ANALIZA WNIOSKU

II.1. Ogólne wymagania co do bezpieczeństwa i ochrony danych

Ogólne środki ochrony danych, które powinni wdrożyć administratorzy danych, państwa członkowskie i projektanci tachografów

13. EIOD z zadowoleniem przyjmuje zamieszczenie w art. 34 wniosku przepisu dotyczącego konkretnie ochrony danych. W art. 34 wyraźnie wskazano odpowiedzialność właścicieli pojazdów lub przewoźników jako administratorów danych za przestrzeganie stosownych przepisów dotyczących ochrony danych. Związane z nią wymagania to między innymi informowanie zawodowych kierowców o przetwarzaniu ich danych w tachografach, udostępnienie kierowcom ich danych oraz umożliwienie im korekty nieprawidłowych lub niepełnych danych. EIOD podkreśla, że takie informacje dotyczące przetwarzania muszą być pełne w odniesieniu do wszystkich podejmowanych czynności przetwarzania, w związku z czym z zadowoleniem przyjmuje fakt, że w art. 5 ust. 6 wniosku zawarto wymóg informowania kierowców przez administratorów danych konkretnie o możliwości kontroli na odległość przez organy kontrolne. EIOD dodatkowo podkreśla, że administratorzy danych muszą zawiadomić o przetwarzaniu organy nadzorcze zgodnie z art. 18–20 dyrektywy 95/46/WE.
14. W przepisie tym kładzie się też szczególny nacisk na obowiązek państw członkowskich i niezależnych organów nadzorczych związany z dopilnowaniem, aby przetwarzanie danych osobowych w tachografach wykorzystywanych w transporcie drogowym się odbywało zgodnie ze stosownymi przepisami o ochronie danych. Wymaga to od państw członkowskich podjęcia konkretnych kroków związanych z wykorzystaniem pewnych technologii, jak na przykład globalnego systemu nawigacji satelitarnej (GNSS), komunikacji na odległość i interfejsów ITS, jak również w związku z elektroniczną wymianą informacji dotyczących kart kierowców oraz przechowywaniem danych przez przewoźników. Gdy tylko jest to możliwe, przed podjęciem takich środków należy skonsultować się z organami ochrony danych w państwach członkowskich w celu wypracowania ram zgodnych ze stosownymi wymogami ochrony danych.
15. EIOD z zadowoleniem przyjmuje fakt, że we wniosku uwzględniono koncepcję wbudowanej ochrony prywatności, nakazując, by urządzenia rejestrujące projektowano „tak, aby zapewnić prywatność”. EIOD podkreśla, że proces projektowania tachografów cyfrowych powinien już na wczesnych etapach sprzyjać prywatności i ochronie danych. Te środki sprzyjające ochronie prywatności powinny znaleźć należyte odzwierciedlenie w aktualizacji specyfikacji określonych w załączniku IB.
16. Jak jednak wskazano w pkt 11 powyżej, art. 34 i motyw 15 wniosku same w sobie nie rozwiązują wszystkich kwestii ochrony danych związanych z wykorzystaniem tachografów. W związku z tym EIOD wskazuje w niniejszej opinii dodatkowe środki niezbędne w celu zagwarantowania zadowalającego poziomu ochrony danych w tachografach.

We wniosku w niewystarczający sposób opisano wymogi dotyczące zabezpieczeń, które muszą być spełnione w związku z użyciem tachografów
17. Zdaniem EIOD wymogi dotyczące zabezpieczeń dla tachografów cyfrowych zawarte w kilku miejscach wniosku i w art. 15 nie zostały wystarczająco szczegółowo sformułowane. Ponadto EIOD podkreśla, że we wniosku wprowadza się zastosowanie licznych technologii w celu stworzenia „nowego tachografu cyfrowego”, w odniesieniu do których obecny załącznik IB jest zdezaktualizowany i nie zawiera stosownych specyfikacji ani odpowiednich zabezpieczeń.
18. EIOD podkreśla, że branża może odczuć niekorzystne skutki niejasności ram prawnych wynikającej z przyjęcia zaktualizowanego rozporządzenia wprowadzającego wiele zmian technologicznych, których

specyfikacje techniczne nie zostaną szczegółowo opisane w istniejących, zdezaktualizowanych załącznikach. Istnieje zatem ryzyko, że branża wypracuje przed zaktualizowaniem specyfikacji środki oraz ramy niesprzyjające prywatności, i ryzyko to nie zostanie zażegnane do chwili zakończenia procesu przeglądu przedmiotowych załączników, tzn. do końca 2014 r.

19. EIOD zdecydowanie zaleca, aby wprowadzeniu jakichkolwiek unowocześnień technicznych (GNSS, komunikacji na odległość, ITS) w tachografach towarzyszyło dokonanie ocen wpływu na prywatność w celu określenia zagrożeń dla prywatności wynikających z wykorzystania tych technologii.
20. EIOD zaleca ponadto, aby we wniosku zawrzeć specjalny artykuł dotyczący poziomu bezpieczeństwa, jaki należy zapewnić na wszystkich etapach opracowywania i wykorzystania tachografów (nie tylko podczas ich projektowania i instalacji, ale także, co ważne, podczas ich wykorzystania). W artykule tym należy podkreślić następujące zagadnienia:
 - trzeba wdrożyć odpowiednie zabezpieczenia, aby chronić poufność danych, zapewnić ich integralność oraz zapobiec nadużyciom i bezprawnej manipulacji,
 - cały łańcuch przetwarzania, który obejmuje nie tylko urządzenia rejestrujące i same karty, ale także system komunikacji na odległość i wykorzystanie urządzeń GNSS, musi być zgodny z wymogami art. 17 dyrektywy 95/46/WE dotyczącymi bezpieczeństwa,
 - dla celów rozliczalności należy wyjaśnić, w jaki sposób będą wykonywać swoją pracę niezależne podmioty oceniające,
 - przed wprowadzeniem jakichkolwiek unowocześnień technicznych należy dokonać oceny wpływu na prywatność.
21. Aby upowszechnić dobre praktyki ochrony danych, przydatne byłoby uwzględnienie EIOD i Grupy Roboczej Art. 29 organów ochrony danych na liście uczestników forum ds. tachografów, którego utworzenie przewidziano w art. 41 wniosku.

II.2. Proporcjonalność przetwarzania danych

We wniosku brakuje jasności i pewności co do zasad przetwarzania, które mają zostać określone podczas późniejszej aktualizacji załącznika IB do rozporządzenia.

22. We wniosku brakuje precyzji i pewności co do wielu zasad przetwarzania, które należy jednak wyjaśnić, aby zapewnić poszanowanie przez stosowne środki zasady proporcjonalności określonej w art. 6 ust. 1 lit. c) dyrektywy 95/46/WE. Dotyczy to w szczególności rodzajów danych przetwarzanych i rejestrowanych w tachografach oraz wskutek wykorzystania urządzeń określających położenie geograficzne, okresu, przez jaki takie dane mogą być przechowywane, oraz tego, którzy odbiorcy mają prawo dostępu do których danych, zwłaszcza w odniesieniu do wykorzystania komunikacji na odległość.
23. Wiele szczegółowych postanowień dotyczących przetwarzania danych jest obecnie zawartych w załączniku IB do rozporządzenia, który nie jest już aktualny i będzie podlegać przeglądowi w późniejszym terminie w drodze aktów delegowanych Komisji. W związku z tym brakuje pewności prawnej co do tego, czy planowane przetwarzanie będzie spełniać wymogi proporcjonalności, gdyż o wielu środkach zadecydują na późniejszym etapie komitety regulacyjne. Istnieje ponadto ryzyko, że w czasie potrzebnym na aktualizację załączników branża wypracuje własne mechanizmy, co może doprowadzić do rozbieżności.
24. EIOD nie pochwała takiego podejścia i zaleca wyjaśnienie ogólnych zasad przetwarzania w samym wniosku z pozostawieniem jedynie szczegółów do określenia w załącznikach. EIOD z ubolewaniem stwierdza, że we wniosku nie opisuje się już kategorii danych, które mają być gromadzone i rejestrowane w tachografach cyfrowych, choć jasno określono je w art. 5 poprzedniej wersji wniosku przedstawionej EIOD (np. ruch i prędkość pojazdu, pomiar czasu, lokalizacja początku i końca dziennego okresu pracy kierowcy, tożsamość kierowcy, czynności kierowcy, wydarzenia i awarie). W art. 34 ust. 3 wniosku stwierdza się obecnie jedynie: „Przetwarzane są wyłącznie dane absolutnie niezbędne do celów przetwarzania”, nie określając rodzajów danych, które będą przetwarzane.

25. EIOD zdecydowanie zaleca opisanie ogólnych zasad przetwarzania w samym rozporządzeniu, które w przeciwieństwie do załączników będzie zatwierdzane w ramach zwykłej procedury ustawodawczej. Takie podejście pozwoliłoby dać większą pewność prawa zawodowym kierowcom, co z kolei wzmocniłoby możliwość wykorzystania danych w sądach.
26. EIOD podkreśla, że przy modyfikacji załącznika IB zgodnie z rozwojem technicznym należy również w odpowiedni sposób uwzględnić zasadę proporcjonalności. Zdecydowanie zaleca przeprowadzenie odpowiednich konsultacji z EIOD podczas aktualizacji załącznika IB do rozporządzenia. Zdaniem EIOD taka aktualizacja powinna nastąpić jak najszybciej w celu zapewnienia wykorzystania przez branżę w tachografach zharmonizowanych specyfikacji technicznych.

Wykorzystanie urządzeń określających położenie geograficzne i rejestracja danych dotyczących umiejscowienia

27. EIOD zauważa, że w motywie 5 wniosku stwierdza się, iż rejestracja danych określających położenie geograficzne jest uzasadniona w celu wspierania funkcjonariuszy kontrolujących w trakcie kontroli. W obliczu zasady celowości określonej w art. 6 ust. 1 lit. b) dyrektywy 95/46/WE EIOD podkreśla, że zarejestrowanych w tachografach danych dotyczących umiejscowienia nie należy wykorzystywać w żadnym innym niezgodnym celu.
28. Choć zgodnie z art. 4 wniosku rejestrowane będą tylko dwa konkretne rodzaje danych dotyczących umiejscowienia (identyfikacja punktu początkowego i końcowego dziennego okresu pracy), w rozumieniu EIOD wykorzystanie urządzeń określających położenie geograficzne umożliwi ciągle określanie pozycji pojazdu, a tym samym kierowcy. Może to być wykorzystywane w różnych celach, na przykład do monitorowania prędkości i kierunku, sprawdzania, czy pojazd się porusza itp. W obliczu art. 4 wniosku i zasady celowości EIOD podkreśla, że takie wykorzystanie nie będzie dopuszczalne. EIOD podkreśla, że instalacja i wykorzystanie urządzeń służących bezpośrednio podstawowemu celowi umożliwienia pracodawcom zdalnego monitorowania w czasie rzeczywistym działań lub miejsca pobytu ich pracowników nie powinny być dozwolone.

II.3. Dostęp do danych zarejestrowanych w tachografach cyfrowych i ich dalsze wykorzystanie

29. Dane przechowywane w urządzeniach rejestrujących można udostępnić w każdej chwili (i) organom kontrolnym do celów sprawdzenia oraz (ii) stosownemu podmiotowi, aby mógł wypełnić swoje obowiązki prawne, w szczególności określone w art. 28 i 29 wniosku. EIOD z zadowoleniem przyjmuje fakt, że określono restrykcyjne prawa dostępu do danych zgodnie z rodzajem lub tożsamością użytkownika.

Zdalna kontrola dokonywana przez organy kontrolne

30. Zgodnie z motywem 6 komunikacja na odległość w celach kontrolnych jest uzasadniona w celu ułatwienia ukierunkowanych kontroli drogowych oraz zmniejszenia obciążeń administracyjnych powodowanych przez kontrole losowe przewoźników. EIOD rozumie, że wprowadzenie takiego środka jest wygodne, przypominając jednak o potrzebie wdrożenia stosownych zabezpieczeń w obliczu zagrożeń, jakie z punktu widzenia prywatności niesie ciągły zdalny dostęp do informacji przechowywanych w urządzeniach rejestrujących.
31. Pod tym względem EIOD odnotowuje z zadowoleniem, że w art. 5 wniosku zawarto pewne ważne zabezpieczenia, w szczególności: (i) omawiany dostęp na odległość jest ograniczony do właściwych organów kontrolnych; (ii) zakres danych wymienianych z organami kontrolnymi jest ograniczony do danych ściśle niezbędnych dla potrzeb ukierunkowanych kontroli drogowych; (iii) jasno określono krótki, dwugodzinny okres zatrzymywania danych zgromadzonych podczas kontroli na odległość; (iv) właściciel lub posiadacz pojazdu musi poinformować kierowców o możliwości kontroli na odległość oraz (v) w celu zapewnienia integralności danych oraz uwierzytelnienia trzeba wdrożyć odpowiednie zabezpieczenia.
32. EIOD uważa jednak, że nie określono wystarczająco jasno, jakie dane podlegają wymianie w drodze komunikacji na odległość. Aby zagwarantować, że zakres danych przesyłanych organom kontrolnym nie będzie nadmierny, EIOD zaleca odmienne sformułowanie art. 5 ust. 3. Sugeruje mianowicie, aby zamiast podania danych, które nie będą przesyłane, w art. 5 ust. 3 zawrzeć wyczerpujący wykaz danych, które mogą być przesyłane.
33. W odniesieniu do sankcji EIOD podkreśla również, że kontrole na odległość nie powinny prowadzić do automatycznych grzywn lub kar nakładanych na kierowcę lub przewoźnika. Ponieważ kontrola na odległość odbywa się bez wiedzy danej osoby, przed wydaniem jakiegokolwiek decyzji trzeba podjąć stosowne kroki. Kontrolę na odległość należy zatem postrzegać jako środek wstępny, który może prowadzić do szczegółowej kontroli w obecności kierowcy, jeżeli funkcjonariusze kontrolujący wykryją jakiegokolwiek anomalie w fazie wstępnej.

Transgraniczna wymiana danych

34. W komunikacie Komisji wskazano, że pewna liczba państw trzecich stosuje zasady rozporządzeń w sprawie transportu drogowego i rozporządzenia w sprawie tachografów. W obecnej wersji wniosku nie ma mowy o międzynarodowej wymianie danych z tachografów. We wniosku należy wyjaśnić, czy planowana jest jakakolwiek transgraniczna wymiana danych z władzami państw trzecich; w takim przypadku wymagane będą stosowne zabezpieczenia służące ochronie danych w celu zagwarantowania adekwatnego poziomu ochrony przy przekazywaniu danych tym państwom trzecim zgodnie z art. 25 i 26 dyrektywy 95/46/WE.

Dalsze wykorzystanie danych w kontekście inteligentnych systemów transportowych (ITS)

35. Fakt uczynienia tachografów podstawowym składnikiem inteligentnych systemów transportowych wiąże się z licznymi kwestiami dotyczącymi prywatności i ochrony danych, które EIOD podkreślił w swojej opinii na temat dyrektywy w sprawie inteligentnych systemów transportowych⁽¹⁾.
36. Dalsze przetwarzanie danych zarejestrowanych lub wytworzonych przez tachograf w celu ich wykorzystania w inteligentnych systemach transportowych powinno mieć miejsce jedynie wówczas, gdy dalsze przetwarzanie nie jest niezgodne z pierwotnym celem gromadzenia tych danych. Musi to podlegać indywidualnej ocenie w każdym przypadku.
37. Administratorzy danych muszą zapewnić zgodność dalszego przetwarzania danych z tachografów do celów użycia w aplikacjach ITS z jedną z podstaw prawnych wymienionych w art. 7 dyrektywy 95/46/WE. EIOD podkreśla, że w odniesieniu do dostępnych podstaw prawnych trudne może być oparcie się na zgodzie kierowców, biorąc pod uwagę kontekst stosunku pracy, w ramach którego odbywa się przetwarzanie. Kierowcy mogą być naciskani przez pracodawcę, by korzystali z pewnych aplikacji ITS, przez co ich zgoda na to nie będzie w pełni dobrowolna⁽²⁾.
38. W konsekwencji EIOD sugeruje następującą modyfikację art. 6 ust. 2 wniosku: „pojazdy [...] muszą być wyposażone w urządzenie rejestrujące posiadające zharmonizowany interfejs umożliwiający wykorzystanie zarejestrowanych lub wygenerowanych danych przez aplikacje inteligentnych systemów transportowych. Dalsze wykorzystanie danych zarejestrowanych w tachografach jest dopuszczalne jedynie pod warunkiem udzielenia przez kierowcę dobrowolnej zgody na takie dalsze przetwarzanie oraz spełnienia wszystkich pozostałych wymogów art. 6 dyrektywy 95/46/WE”.
39. EIOD podkreśla ponadto, że wszystkie dane zarejestrowane lub wytworzone przez tachograf nie powinny być automatycznie dostępne do wykorzystania w innych aplikacjach ITS – powinno to dotyczyć jedynie tych danych, które są ściśle niezbędne do celów przetwarzania w danej aplikacji ITS. Należy to podkreślić w art. 6 ust. 3 wniosku. EIOD zaleca przeprowadzenie oceny prywatności dla każdej aplikacji w celu określenia danych ściśle niezbędnych do celów przetwarzania oraz maksymalnego okresu ich przechowywania.

II.4. Karty kierowcy*Integracja karty kierowcy z prawem jazdy*

40. W art. 27 przewiduje się połączenie funkcji kart kierowców z prawami jazdy. Biorąc pod uwagę potencjalną ilość informacji zarejestrowanych na temat czynności kierowcy, karta kierowcy jest czymś więcej niż tylko dowodem tożsamości potwierdzającym, że dana osoba jest zawodowym kierowcą. W związku z tym rozwiązanie to rodzi większe zagrożenia z punktu widzenia ochrony danych, gdyż jego celem jest monitorowanie przestrzegania przez daną osobę przepisów socjalnych w transporcie drogowym.
41. Integracja wspomnianej karty z prawem jazdy budzi obawy dotyczące ochrony danych, w szczególności w obliczu zasady celowości i proporcjonalności. Ponadto nie wykazano w wystarczający sposób konieczności i zalet integracji karty kierowcy z prawem jazdy. W szczególności nie wykazano, dlaczego integracja taka miałaby być najlepszym sposobem zwalczania

⁽¹⁾ Opinia EIOD z dnia 22 lipca 2009 r. w sprawie komunikatu Komisji w sprawie planu działania na rzecz wdrażania inteligentnych systemów transportowych w Europie oraz towarzyszącego mu wniosku dotyczącego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającej ramy wdrażania inteligentnych systemów transportowych w dziedzinie transportu drogowego oraz ich interfejsów z innymi rodzajami transportu, (Dz.U. C 47 z 25.2.2010, s. 6). http://www.edps.europa.eu/EDPSWEB/webdav/site/mySite/shared/Documents/Consultation/Opinions/2009/09-07-22_Intelligent_Transport_Systems_EN.pdf

⁽²⁾ Zob. opinia Grupy Roboczej Art. 29 nr 15/2011 na temat zgody: http://ec.europa.eu/justice/data-protection/article-29/documentation/opinion-recommendation/files/2011/wp187_pl.pdf

nadużyć i niewłaściwego wykorzystywania kart kierowców. EIOD zaleca planowanie takiej integracji dopiero po dokonaniu oceny jej wpływu na prywatność i bezpieczeństwo. Należy to jasno wskazać w art. 27 wniosku.

42. Ponadto wspomniana integracja będzie wymagać zmiany dyrektywy 2006/126/WE w sprawie praw jazdy; Komisja powinna przedstawić wniosek w tej sprawie. Biorąc pod uwagę aspekty takich zmian związane z ochroną danych, EIOD podkreśla, że chciałaby, aby taki wniosek należycie z nim skonsultowano.

Wymiana informacji dotyczących kart kierowców za pośrednictwem systemu TACHONET

43. Informacje dotyczące kart kierowców będą podlegać elektronicznej wymianie za pośrednictwem krajowych elektronicznych rejestrów przed wydaniem karty kierowcy w celu sprawdzenia, czy wnioskodawca nie posiada już takiej karty. Ta wymiana informacji będzie prowadzona przy użyciu istniejącego systemu TACHONET. Podstawę prawną takiej elektronicznej wymiany informacji stanowi art. 26. EIOD z zadowoleniem przyjmuje fakt, że w art. 26 wniosku wyraźnie wymieniono konkretne dane osobowe zapisane w omawianych rejestrach wraz z ich okresem zatrzymywania oraz upoważnionymi odbiorcami danych. EIOD podkreśla, że w artykule tym należy opisać wszystkie ogólne zasady przetwarzania w systemie TACHONET, a za pośrednictwem aktów wykonawczych należy przyjmować wyłącznie specyfikacje o charakterze czysto technicznym.
44. EIOD zauważa, że nie określono wystarczająco jasno roli Komisji w łączeniu elektronicznych rejestrów. Podkreśla zarazem, iż rolę tę należy dodatkowo wyjaśnić we wnioskowanych aktach wykonawczych. Podkreśla także, że w każdym przypadku, gdy rola ta wiązałaby się z przetwarzaniem przez Komisję danych osobowych, przetwarzanie takie powinno odbywać się z poszanowaniem rozporządzenia (WE) nr 45/2001.

III. WNIOSKI

45. EIOD z zadowoleniem przyjmuje przeprowadzenie z nim konsultacji w sprawie wniosku, który w bardzo widoczny sposób narusza prywatność zawodowych kierowców. Ze szczególnym zadowoleniem przyjmuje zamieszczenie we wniosku przepisu dotyczącego ochrony danych. EIOD zauważa wszakże, że sam ten przepis nie rozwiązuje wszystkich kwestii dotyczących ochrony danych związanych ze środkami proponowanymi we wniosku. W związku z tym we wniosku i w środkach uzupełniających opisanych w komunikacie trzeba zawrzeć dodatkowe gwarancje.
46. Zdaniem EIOD ogólne zasady przetwarzania w tachografach należy określić w samym wniosku, a nie w załącznikach do rozporządzenia. W samym wniosku należy opisać najważniejsze aspekty przetwarzania, takie jak rodzaje danych rejestrowanych w tachografach i za pośrednictwem urządzeń określających położenie geograficzne, odbiorców oraz okresy zatrzymywania danych. W załącznikach do rozporządzenia należy określić jedynie czysto techniczne szczegóły związane z ogólnymi zasadami wskazanymi w samym rozporządzeniu.
47. Ponadto EIOD zauważa, że istniejące załączniki są zdezaktualizowane, co może prowadzić do rozbieżności związanych z opracowywaniem tachografów przez branżę. We wniosku wprowadzono wiele unowocześnień technicznych, dla których w istniejących załącznikach do rozporządzenia brakuje stosownych specyfikacji technicznych. Istnieje zatem ryzyko, że branża będzie wypracowywać ramy niesprzyjające prywatności aż do momentu zaktualizowania załączników do rozporządzenia. EIOD wzywa Komisję do jak najszybszej aktualizacji załączników do rozporządzenia.
48. EIOD zaleca wprowadzenie do wniosku następujących zmian:
- zamieszczenia przepisu dotyczącego poziomu bezpieczeństwa, jaki mają zapewnić tachografy, oraz zapewnienia dokonania oceny wpływu na prywatność przed wprowadzeniem jakichkolwiek unowocześnień technicznych,
 - wyjaśnienia konkretnych, zgodnych z prawem celów, do których będzie prowadzone ciągle określanie położenia geograficznego. We wniosku należy jasno stwierdzić, że instalacja i wykorzystanie urządzeń służących bezpośrednio podstawowemu celowi umożliwienia pracodawcom zdalnego monitorowania w czasie rzeczywistym działań lub miejsca pobytu ich pracowników nie powinny być dozwolone,
 - zamieszczenia w art. 5 ust. 3 wyczerpującego wykazu danych, które mogą być wymieniane z organami kontrolnymi, oraz zagwarantowania, że kontrole na odległość nie będą prowadzić do automatycznych sankcji,

- wyjaśnienia, czy będzie dochodzić do transgranicznej wymiany danych z organami kontrolnymi w państwach trzecich, a jeżeli tak – przyjęcia odpowiednich zabezpieczeń służących ochronie danych, aby zapewnić zgodność z art. 25 i 26 dyrektywy 95/46/WE,
 - nałożenia na administratorów danych wymogu zapewnienia zgodności z dyrektywą 95/46/WE dalszego przetwarzania danych zarejestrowanych w tachografie do celów aplikacji ITS, a w szczególności udzielenia przez zawodowych kierowców wyraźnej i dobrowolnej zgody na to, jak też zagwarantowania, aby takie dalsze przetwarzanie nie było niezgodne z pierwotnym celem gromadzenia danych. Ponadto w art. 6 ust. 3 należy podkreślić, że dostęp do danych przechowywanych w urządzeniach tachografów musi być ograniczony do zakresu ściśle niezbędnego do celów danej aplikacji ITS,
 - wskazania w art. 27, że połączenie kart kierowców z prawami jazdy należy planować dopiero po dokonaniu oceny jego wpływu na prywatność i bezpieczeństwo,
 - dodatkowego wyjaśnienia roli Komisji w wymianie informacji dotyczących kart kierowców za pośrednictwem krajowych elektronicznych rejestrów oraz zasad wymiany.
49. EIOD wzywa państwa członkowskie do konsultacji z organami nadzorczymi ds. ochrony danych przed przyjmowaniem krajowych środków dotyczących tachografów, zwłaszcza środków dotyczących wykorzystania urządzeń określających położenie geograficzne, komunikacji na odległość, interfejsów ITS i systemu TACHONET.
50. Aby zapewnić właściwe uwzględnienie wymogów ochrony danych w dalszych działaniach uzupełniających Komisji, EIOD wnioskuje o uwzględnienie go w wykazie uczestników forum ds. tachografów oraz przeprowadzenie z nim konsultacji dotyczących aktualizacji załącznika IB i wniosku dotyczącego zmiany dyrektywy 2001/126/WE w sprawie praw jazdy.

Sporządzono w Brukseli dnia 5 października 2011 r.

Giovanni BUTTARELLI
*Zastępca Europejskiego Inspektora Ochrony
Danych*
