

## I

(Állásfoglalások, ajánlások és vélemények)

## VÉLEMÉNYEK

## EURÓPAI ADATVÉDELMI BIZTOS

**Az európai adatvédelmi biztos véleménye a 2006/126/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvnek a járművezetői kártya funkcióit tartalmazó vezetői engedély tekintetében történő módosításáról szóló európai parlamenti és tanácsi irányelvre vonatkozó javaslatról**

(2012/C 139/01)

AZ EURÓPAI ADATVÉDELMI BIZTOS,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak 16. cikkére,

tekintettel az Európai Unió Alapjogi Chartájára és különösen annak 7. és 8. cikkére,

tekintettel a személyes adatok feldolgozása vonatkozásában az egyének védelméről és az ilyen adatok szabad áramlásáról szóló, 1995. október 24-i 95/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvre, <sup>(1)</sup>

tekintettel a személyes adatok közösségi intézmények és szervek által történő feldolgozása tekintetében az egyének védelméről, valamint az ilyen adatok szabad áramlásáról szóló, 2000. december 18-i 45/2001/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletre <sup>(2)</sup> és különösen annak 28. cikke (2) bekezdésére,

ELFOGADTA A KÖVETKEZŐ VÉLEMÉNYT:

## I. BEVEZETÉS

1. 2011. november 11-én a Bizottság európai parlamenti és tanácsi irányelvre vonatkozó javaslatot fogadott el a 2006/126/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvnek a járművezetői kártya funkcióit tartalmazó vezetői engedély tekintetében történő módosításáról (a „javaslat”) <sup>(3)</sup>.
2. A javaslat a „Digitális menetíró készülék: Útiterv a jövőbeli tevékenységekhez” című bizottsági közleményben <sup>(4)</sup> közzétett, az Európai Unióban a digitális menetíró készülékek telepítésének fokozására irányuló, a Bizottság által indítványozott intézkedések részét képezi. A javaslat kiegészíti a közúti közlekedésben használt menetíró készülékekről szóló 3821/85/EGK tanácsi rendelet módosításáról szóló, a Bizottság által 2011. július 19-én elfogadott rendeletjavaslatot („a közúti közlekedésben használt menetíró készülékekről szóló rendeletjavaslat”) <sup>(5)</sup>, amelyre vonatkozóan az európai adatvédelmi biztos 2011. október 5-én adott ki véleményt <sup>(6)</sup>.

<sup>(1)</sup> HL L 281., 1995.11.23., 31. o.

<sup>(2)</sup> HL L 8., 2001.1.12., 1. o.

<sup>(3)</sup> COM(2011) 710 végleges.

<sup>(4)</sup> COM(2011) 454 végleges.

<sup>(5)</sup> A közúti közlekedésben használt menetíró készülékekről szóló 3821/85/EGK tanácsi rendelet és az 561/2006/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet módosításáról szóló európai parlamenti és tanácsi rendeletre irányuló javaslat, COM(2011) 451 végleges.

<sup>(6)</sup> Elérhető az európai adatvédelmi biztos weboldalán a következő címen: [http://www.edps.europa.eu/EDPSWEB/webdav/site/mySite/shared/Documents/Consultation/Opinions/2011/11-10-05\\_Tachographs\\_HU.pdf](http://www.edps.europa.eu/EDPSWEB/webdav/site/mySite/shared/Documents/Consultation/Opinions/2011/11-10-05_Tachographs_HU.pdf)

### I.1 Egyeztetés az európai adatvédelmi biztossal

3. A 45/2001/EK rendelet 28. cikkének (2) bekezdésével összhangban a Bizottság a javaslatot 2011. november 11-én egyeztetés céljából megküldte az európai adatvédelmi biztosnak.
4. Az európai adatvédelmi biztos sajnálatát fejezi ki amiatt, hogy a javaslat elfogadása előtt nem adtak számára lehetőséget arra, hogy informális észrevételeit közölje a Bizottsággal. Az európai adatvédelmi biztos ajánlja, hogy a javaslat preambulumban utaljanak erre az egyeztetésre.

### I.2 Általános háttér

5. A javaslat a járművezetői kártyának a vezetői engedéllyel történő egyesítése jogalapját és részletes szabályait állapítja meg, érvényt szerezve ezzel a közúti közlekedésben használt menetíró készülékekről szóló rendeletjavaslat 27. cikkének, amely rögzíti a szóban forgó egyesítés elvét. Az utóbbi javaslat 27. cikke úgy rendelkezik, hogy 2018. január 19-től a járművezetői kártyákat bele kell építeni a vezetői engedélyekbe, és a 2006/126/EK irányelv rendelkezései szerint kell kiállítani, megújítani, cserélni és pótolni.
6. A járművezetői kártya <sup>(7)</sup> a 3821/85/EGK rendelet alapján létrehozott tachográf-rendszer egyik eleme. A járművezetői kártyát hivatásos gépjárművezetők részére adják ki, és a kártya lehetővé teszi a kártyatulajdonos menetíró készülékkel történő azonosítását. Lehetővé teszi továbbá a járművezető tevékenységeivel kapcsolatos adatok kártyán történő tárolását – adott esetben utólagos ellenőrzés céljából. A kártya bizonyos mennyiségű, a 3821/85/EGK rendelet IB. mellékletében meghatározott adatot tartalmaz, beleértve a járművezetői engedélyre vonatkozó adatokat; ezt a mellékletet azonban a technológiai fejlődéshez igazodó frissítés céljából a közúti közlekedésben használt menetíró készülékekről szóló rendeletjavaslat elfogadását követően felülvizsgálják.
7. A hivatásos járművezetői kártya és a vezetői engedély egyesítését a Bizottság az érdekelt felekkel folytatott konzultáció és egy hatástanulmány eredményeképpen <sup>(8)</sup> jó megoldásnak találta a családok csökkentésére és a szóban forgó okmányok kibocsátásával járó adminisztratív teher és költségek egyszerűsítésére, illetve mérséklésére. A javaslat célja „a két funkció egy dokumentumban való egyesítésének” lehetővé tétele, azaz hogy a járművezetői engedély a járművezetői kártya funkcióit is el tudja látni. <sup>(9)</sup>

### I.3 A javaslattal kapcsolatban felmerülő adatvédelmi kérdések

8. Ahogyan az európai adatvédelmi biztos már a közúti közlekedésben használt menetíró készülékekről szóló rendeletjavaslatra vonatkozó véleményében is kiemelte <sup>(10)</sup>, a járművezetői kártya és a vezetői engedély tervezett egyesítése hatást gyakorolhat a járművezetők adatai tekintetében jelenleg biztosított védelemre.
9. Figyelembe véve a járművezető tevékenységeiről és hollétéről (dátum, időpont, távolság, földrajzi hely-meghatározás, sebesség stb.) rögzített információk potenciális mennyiségét, a járművezetői kártya több, mint egy egyszerű személyazonosító kártya, amely igazolja, hogy az adott személy hivatásos gépjárművezető. Ezért adatvédelmi szempontból sokkal beavatkozóbbr jellegű, mivel célja az, hogy ellenőrizze az adott személy szociális szabályoknak való megfelelését a közúti közlekedési ágazatban.
10. Ezért alapvető fontosságú, hogy a járművezetői kártyákat is magukban foglaló vezetői engedélyekkel kapcsolatban megvalósuló adatfeldolgozás az EU adatvédelmi keretével összhangban történjen, az Európai Unió Alapjogi Chartájának 7. és 8. cikkében, az Európai Unió működéséről szóló szerződés 16. cikkében, valamint a 95/46/EK irányelvben <sup>(11)</sup> megállapítottaknak megfelelően.
11. Ebben a véleményben az európai adatvédelmi biztos elemzése két fő kérdésre összpontosít: i. kellő bizonyítást nyert-e, hogy a vezetői engedély és a járművezetői kártya egyesítése – tekintettel az egyesítés adatvédelmi vonatkozásaira – szükséges a kívánt cél eléréséhez, és ii. kellően biztosított-e, hogy a gépjárművezetők adatainak egyetlen kártyán történő feldolgozása megfelel az arányosság elvének.

<sup>(7)</sup> A 3821/85/EGK rendelet IB. melléklete 1. cikkének t) pontja szerint a járművezetői kártya „egy tagállam hatóságai által egy adott járművezető részére kiállított tachográf-kártya, amely azonosítja a járművezetőt és lehetővé teszi a járművezető tevékenységére vonatkozó adatok tárolását”.

<sup>(8)</sup> Bár adatvédelmi vizsgálatot nem végeztek.

<sup>(9)</sup> Lásd az indokolás (COM(2011) 710 végleges) 3. oldalát.

<sup>(10)</sup> L. 6. lábjegyzet.

<sup>(11)</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 1995. október 24-i 95/46/EK irányelve a személyes adatok feldolgozása vonatkozásában az egyének védelméről és az ilyen adatok szabad áramlásáról (HL L 281., 1995.11.23., 31. o.).

## II. A JAVASLAT ELEMZÉSE

### II.1 Szükséges-e a járművezetői kártya egyesítése a vezetői engedéllyel?

12. A hivatásos járművezetői kártyák beépítése a vezetői engedélybe a magánélet védelme és az adatvédelem szempontjából számos aggályt felvet. Mindenekelőtt az európai adatvédelmi biztos megjegyzi, hogy a járművezetői kártya vezetői engedélybe való beépítésének szükségességét nem bizonyították kellőképpen. A Bizottság a javaslat indokolásában jelzi, hogy a javaslat „megoldásként szolgál” a járművezetői kártyákkal összefüggő csalás és visszaélés elleni küzdelemben; adatvédelmi szempontból azonban mindez nem igazolja, hogy az egyesítés lenne a legjobb megoldás, és más, kevésbé beavatkozó jellegű módszereket ne lehetne mérlegelni.
13. Azt is figyelembe kell venni, hogy a szóban forgó, teljesen különböző célokat szolgáló két kártya egyesítése ellentétes lenne a 95/46/EK irányelv 6. cikke (1) bekezdésének b) pontjában rögzített célhoz kötöttség elvével. A járművezetői kártya több, mint egy egyszerű személyazonosító kártya, amely igazolja, hogy az adott személy hivatásos gépjárművezető, mivel célja az, hogy ellenőrizze a hivatásos gépjárművezető szociális szabályoknak való megfelelését a közúti közlekedési ágazatban. A Bizottság maga is kimondja, hogy „két funkció egy dokumentumban való egyesítéséről” van szó, azaz arról, hogy a járművezetői engedély a járművezetői kártya funkcióival is rendelkezzen. <sup>(12)</sup>
14. Az egyesítés részletes szabályai a magánélet védelme és az adatvédelem szempontjából is külön kockázatot jelentenek, amivel a jogalkotó még nem foglalkozott. A javaslat 1. cikke szerinti kötelezettség, miszerint a tagállamoknak minden új integrált vezetői engedélybe, amit kiadnak a gépjárművezetőknél, mikrocsipet kell ültetniük, aggályokat vet fel abból a szempontból, hogy egy ilyen intézkedés – tekintettel az adatok feldolgozásának céljára – szükséges és arányos-e. A két kártya egyesítésének és az új integrált vezetői engedélyben történő mikrocsiphasználatnak az adatfeldolgozásra gyakorolt hatását alaposan meg kell vizsgálni. Ezért az adatvédelmi biztos ajánlja, hogy a járművezetői kártyáknak a vezetői engedéllyel való egyesítését csak azután irányozzák elő, hogy megvizsgálták a magánélet védelmére és a biztonságra gyakorolt hatásokat. Ezt egyértelműen meg kell említeni a javaslat 1. cikkében.
15. Egyelőre nem világos, hogy a hivatásos gépjárművezetők összes vezetői okmányának egyesítése hogyan fog történni, és hogy az új integrált vezetői engedély a vezetők más típusú, személyes használatra szolgáló gépjárművek vezetésének engedélyezésére vonatkozó adatait is tartalmazza-e majd. Ha igen, egyértelmű mechanizmusokat kell életbe léptetni annak biztosítására, hogy a kártya valamennyi részéhez csak az arra felhatalmazott személyek férhessenek hozzá. Az európai adatvédelmi biztos az is aggodalommal tölti el, hogy e lehetőség nyomán a tagállamok minden vezetői engedélyre – beleértve a személyes használatra szolgáló vezetői engedélyeket is – kiterjeszthetik a mikrocsipek használatát. A gépjárművezetésre jogosító személyazonosító okmányokban egy ilyen technológia használata hatással van a magánélet védelmére, valamint a magánszemélyek adatainak védelmére – különösen az okmányban adott esetben feltüntetett adatok típusával és mennyiségével összefüggésben –, és nem lenne szabad, hogy a technológia megválasztását a technikai lehetőségek vezéreljék. A döntést átlátható nyilvános vita alapján, a magánélet védelmét és a magánszemélyek adatainak védelmét biztosító megfelelő garanciák jogszabályi meghatározását is figyelembe véve kellene meghozni.
16. Ezenkívül az európai adatvédelmi biztos kiemeli, hogy a gépjárművezetők adatainak felhasználását alaposan, az intelligens közlekedési rendszereknek, valamint annak szélesebb összefüggésében kell vizsgálni, hogy a gépjárművezetők adatait milyen mértékben lehet tovább felhasználni, illetve a gépjárműbe beépített más rendszerekből (eCall, eToll stb.) gyűjtött egyéb adatokkal kombináltan felhasználni. Az európai adatvédelmi biztos felhívja a jogalkotót, hogy a gépjárművezetők adatainak az intelligens közlekedési rendszerekkel összefüggésben történő felhasználásával és további feldolgozásával kapcsolatos jövőbeli jogalkotási javaslatok kidolgozása során fordítson kellő figyelmet a célhoz kötöttség, a szükségesség és az arányosság elvére.

### II.2 A hivatásos gépjárművezetők adatai feldolgozásának arányossága

17. Még ha a két kártya egyesítésének szükségessége bizonyított lenne, az egy kártyán lévő személyes adatok feldolgozását akkor is a 95/46/EK irányelvben rögzített adatvédelmi elvek és szabályok – különösen az arányosság elve – betartásával kellene végezni.

<sup>(12)</sup> Lásd az indokolás (COM(2011) 710 végleges) 3. oldalát.

18. Az európai adatvédelmi biztos megjegyzi, hogy a 2006/126/EK irányelv 1. cikkének (2) bekezdése csupán „adatvédelmi szabályokat” említ anélkül, hogy pontosan meghatározná azokat. Ezért ajánlja, hogy a javaslat egyik érdemi cikkében egyértelműen rögzítsék, hogy a vezetői engedélyekkel kapcsolatban végzett adatfeldolgozást a 95/46/EK irányelvet végrehajtó nemzeti szabályokkal összhangban kell végezni. Ki kell emelni, hogy a vezetői engedélyekkel kapcsolatos adatfeldolgozás nemcsak a mikrocsipben feldolgozott adatokra terjed ki, hanem a kártyához kapcsolódóan végzett mindenfajta adatfeldolgozásra, így a vezetői engedély kibocsátására, érvényességének nyomon követésére, és a közúti szállításra vonatkozó szociális szabályok betartására vonatkozóan az illetékes hatóságok által végzett ellenőrzésekre is.
19. Az adatfeldolgozás részleteivel kapcsolatban a javaslat (2) preambulumbekzdése kimondja, hogy „a vezetői engedélyk és a járművezetői kártyák külalakja és adatmezői csaknem azonosak”. Ez a megállapítás két okból is félrevezető: először is, a járművezetői kártyában feldolgozásra kerülő pontos adatmezők még nem ismertek; másodsor, feltételezhető, hogy ezek az adatmezők szükségképpen bővebbek lesznek, mint a vezetői engedélykhez meghatározottak, hiszen a járművezetői kártya célja a vezető magatartásának nyomon követése a közúti szállításra vonatkozó szociális szabályok betartásának biztosítása érdekében.
20. Míg a vezetői engedélyben szereplő adatok kategóriáit a 2006/126/EK irányelv I. melléklete pontosan rögzíti <sup>(13)</sup>, a vezetői engedély mikrocsipjében tárolandó adatokat a Bizottság még nem határozta meg. Nem világos például, hogy a mikrocsip biometrikus adatokat (pl. ujjlenyomat, íriszfelismerés) is tartalmazhat-e. Ezenkívül, ahogyan az európai adatvédelmi biztos a közúti közlekedésben használt menetíró készülékekről szóló rendeletrre irányuló javaslatra vonatkozó véleményében <sup>(14)</sup> kiemelte, a járművezetői kártyán történő adatfeldolgozás részletes szabályait sem határozták meg egyértelműen, és ez a menetíró készülékekről szóló 3821/85/EK rendelet mellékleteinek felülvizsgálatától függ, ami csak a menetíró készülékekről szóló rendelet módosítására vonatkozó javaslat elfogadása után kezdődik meg. Ezért ebben a fázisban kellő bizonyossággal még nemigen értékelhető, hogy a tervezett adatfeldolgozás megfelel-e az arányosság elvének.
21. Ami a mikrocsipben előreláthatólag feldolgozásra kerülő járművezetői adatok körét illeti, a javaslat 1. cikke csak a járművezetői kártya azonosító adatait említi, ahogyan az a 3821/85/EGK rendelet IB. melléklete IV. szakaszának 5.2. pontjában szerepel, másrésztől viszont a javaslat 7a. cikke úgy rendelkezik, hogy a vezetői engedélynek tartalmaznia kell „az ahhoz szükséges funkciókat, hogy a vezetői engedélyt (...) járművezetői kártyaként is használni lehessen”. Ahhoz, hogy a vezetői engedélyt járművezetői kártyaként is használni lehessen, a vezetői engedélynek a járművezetői kártyára vonatkozóan meghatározott összes adatmezőt tartalmaznia kell, nemcsak a kártyaazonosító adatokat. Ezek az adatok sokkal több információt tartalmaznak, mint a vezetői engedély, pl. adatokat a járművezető tevékenységéről (pl. az utazás napja, kezdő és záró időpontja, távolság, földrajzi helymeghatározásra vonatkozó adatok, időpont, sebesség stb.).
22. Az európai adatvédelmi biztos hangsúlyozza annak fontosságát, hogy amikor a járművezetői kártyát is magában foglaló járművezetői engedélyre vonatkozóan két különálló jogi aktusban – egyrészt a közúti közlekedésben használt menetíró készülékekről szóló rendeletjavaslatban, másrészt a vezetői engedélyről szóló irányelv módosítására irányuló javaslatban – dolgoznak ki intézkedéseket, egységes megközelítést kell alkalmazni annak érdekében, hogy az adatfeldolgozás egész felépítése biztosítsa a magánélet védelmét, tartsa tiszteletben az adatvédelmi elveket, különösen az arányosság elvét, továbbá az adatvédelem és az érintettek jogainak tiszteletben tartása szempontjából elegendő garanciát nyújtson.
23. Az európai adatvédelmi biztos különösen ajánlja, hogy szükségességi vizsgálat alapján határozzák meg az egységes kártyán feldolgozásra kerülő adatok pontos listáját. A javaslatban pontosítani kell, hogy az érintetteknek az adatfeldolgozással kapcsolatos tájékoztatáshoz való joga, adataikhoz való hozzáférési joga és tiltakozási joga, amelyeket a 95/46/EK irányelv 10., 11., 12. és 14. cikke tartalmaz, hogyan érvényesíthető az adatfeldolgozás tekintetében a gyakorlatban. Kiemeli továbbá, hogy az adatfeldolgozást az illetékes adatvédelmi hatóságok saját nemzeti jogszabályaikkal összhangban megfelelő módon felügyelik.

<sup>(13)</sup> Ezek az adatkategóriák főként a járművezető személyazonosságára, születési idejére, helyére és a kiállító hatóságra, az engedély tárgyát képező gépjárműre, továbbá az esetlegesen alkalmazandó korlátozásokra vonatkoznak.

<sup>(14)</sup> L. 6. lánjegyzet, 1. oldal.

24. Ezenkívül az európai adatvédelmi biztos hangsúlyozza, hogy az adatokhoz való hozzáférés célját és körülményeit, valamint a hozzáférésre jogosultak körét pontosítani kell. Egyértelművé kellene tenni, hogy a mikrocsipben található adatokhoz a hozzáférés kizárólag hivatalos és pontosan meghatározott célokra engedélyezhető, egyéb (kereskedelmi vagy nem kereskedelmi) célokra nem. Ezenkívül a javaslatban egyértelműen meg kellene határozni, hogy a mikrocsipben található adatok közül (pl. hivatásos vezetői engedély, a vezető adatai, személyes használatra szolgáló vezetői engedély) ki melyikhez jogosult hozzáférni, milyen körülmények között (pl. milyen típusú hozzáférés engedélyezett egy szabadságolás vagy betegség miatt nem dolgozó vezető adataihoz?), mivel a két jogi aktus kombinációja bizonytalanságot kelt ezzel kapcsolatban.
25. Végül az ellopott, elveszett vagy hibás járművezetői kártyával egyesített vezetői engedélyekkel kapcsolatban (a javaslat 7c. cikke) pontosítani kellene a megőrizendő adatokat vagy adatkategóriákat. Ezen adatok meghatározásakor az arányosság és az adatminimalizálás elvét kellene alkalmazni. Ezenfelül pontosítani kellene, melyik az az illetékes hatóság vagy melyek azok az illetékes hatóságok, amely(ek)nek nyilvántartást kell vezetnie/vezetniük a szóban forgó adatokról.

### III. KÖVETKEZTETÉS

26. Az európai adatvédelmi biztos kétségét fejezi ki a vezetői engedély és a járművezetői kártya javaslatban előirányzott egyesítésének szükségessége és arányossága tekintetében, amit igazolni kell. Ezért fel kellene tárni, hogy más, kevésbé beavatkozó jellegű eszközök nem lennének-e alkalmasak a közúti szállításban dolgozó hivatásos gépjárművezetőkkel kapcsolatos csalások elleni küzdelem és a költségek csökkentése céljának elérésére.
27. Az európai adatvédelmi biztos különösen a következőket ajánlja:
- a javaslat egyik érdemi cikkébe illesszenek be egy utalást az adatvédelmi jogszabályokra, különösen a 95/46/EK irányelvre vonatkozóan,
  - a javaslat 1. cikkében rendelkezzenek arról, hogy a járművezetői kártyának a vezetői engedéllyel való egyesítését és a mikrocsip használatát csak azután kellene előirányozni, hogy hatásvizsgálatot végeztek a magánélet védelmével és a biztonsággal kapcsolatban,
  - amikor a járművezetői kártyát is magában foglaló járművezetői engedélyre vonatkozóan két különálló jogi aktusban – a közúti közlekedésben használt menetíró készülékekről szóló rendeletben, illetve a vezetői engedélyről szóló irányelvben – dolgoznak ki intézkedéseket, egységes megközelítést alkalmazzanak annak érdekében, hogy az adatfeldolgozás egész felépítése biztosítsa a magánélet védelmét, tartsa tiszteletben az adatvédelmi elveket, különösen az arányosság elvét, továbbá az adatvédelem szempontjából – beleértve az érintettek jogainak hatékony gyakorlását – elegendő garanciát nyújtson,
  - pontosabban, részletesebben, és szükségességi vizsgálat alapján határozzák meg a mikrocsipben tárolandó adatokat, illetve adatkategóriákat, amelyek magukban foglalják a 3821/85/EGK rendelet frissített IB. mellékletében meghatározott adatokat, valamint a vezetői engedélyekbe épített mikrocsippel kapcsolatban a Bizottság által meghatározandó adatokat. A mikrocsipben feldolgozott és tárolt adatok meghatározásakor be kell tartani különösen az arányosság és az adatminimalizálás elvét,
  - pontosítsák azokat a körülményeket, amelyek fennállása esetén bizonyos adatkategóriákhoz engedélyezett a hozzáférés, és pontosan határozzák meg a hozzáférésre jogosultak körét,
  - a 7c. cikkben világosan határozzák meg, hogy kinek kell nyilvántartást vezetnie a kiadott, ellopott, elveszett vagy hibás járművezetői kártyával egyesített vezetői engedélyekről, és rögzítsék, hogy kizárólag az e célból feltétlenül szükséges adatokat kell megőrizni – az arányosság és adatminimalizálás elvével összhangban.

Kelt Brüsszelben, 2012. február 17-én.

Giovanni BUTTARELLI  
az európai adatvédelmi biztos helyettese