

I

(Rezoliucijos, rekomendacijos ir nuomonės)

NUOMONĖS

EUROPOS DUOMENŲ APSAUGOS PRIEŽIŪROS PAREIGŪNAS

Europos duomenų apsaugos priežiūros pareigūno nuomonė dėl Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos, kuria iš dalies keičiama Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2006/126/EB dėl vairuotojo pažymėjimų su integruotomis vairuotojo kortelės funkcijomis, pasiūlymo

(2012/C 139/01)

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

1. 2011 m. lapkričio 11 d. Komisija priėmė Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos, kuria iš dalies keičiama Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2006/126/EB dėl vairuotojo pažymėjimų su integruotomis vairuotojo kortelės funkcijomis, pasiūlymą (toliau – pasiūlymas) ⁽³⁾.
2. Pasiūlymas yra viena iš kelių Komisijos pasiūlytų priemonių, kuriomis siekiama aktyviau diegti skaitmeninius tachografus Europos Sąjungoje, kaip skelbiama komunikate „Skaitmeninis tachografas – būsimos veiklos gairės“ ⁽⁴⁾. Pasiūlymas papildo 2011 m. liepos 19 d. Komisijos priimtą Reglamento dėl kelių transporto priemonėse naudojamų tachografų, kuriuo iš dalies keičiamas Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 3821/85, pasiūlymą (toliau – reglamento dėl kelių transporto priemonėse naudojamų tachografų pasiūlymas) ⁽⁵⁾, dėl kurio EDAPP nuomonę priėmė 2011 m. spalio 5 d. ⁽⁶⁾.

⁽¹⁾ OL L 281, 1995 11 23, p. 31.

⁽²⁾ OL L 8, 2001 1 12, p. 1.

⁽³⁾ COM(2011) 710 galutinis.

⁽⁴⁾ COM(2011) 454 galutinis.

⁽⁵⁾ 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, pasiūlymas, COM(2011) 451 galutinis.

⁽⁶⁾ Galima rasti EDAPP interneto svetainėje adresu: http://www.edps.europa.eu/EDPSWEB/webdav/site/mySite/shared/Documents/Consultation/Opinions/2011/11-10-05_Tachographs_EN.pdf

I.1. Konsultacijos su EDAPP

3. Komisija pasiūlymą nusiuntė EDAPP konsultacijai 2011 m. lapkričio 11 d. pagal Reglamento (EB) Nr. 45/2001 28 straipsnio 2 dalį.
4. EDAPP apgailestauja, kad prieš priimant pasiūlymą jam nebuvo suteikta galimybė pateikti Komisijai neoficialias pastabas. EDAPP rekomenduoja pasiūlymo preambulėje pateikti nuorodą į dabartines konsultacijas.

I.2. Bendra informacija

5. Pasiūlyme išdėstytas profesionalių vairuotojų kortelių ir jų vairuotojų pažymėjimų sujungimo teisinis pagrindas ir būdai, ir taip užtikrinamas reglamento dėl kelių transporto priemonėse naudojamų tachografų pasiūlymo, kuriame buvo nustatytas tokio sujungimo principas, 27 straipsnio įgyvendinimas. To pasiūlymo 27 straipsnyje nustatyta, kad nuo 2018 m. sausio 19 d. vairuotojo kortelės integruojamos į vairuotojo pažymėjimus, išduodamos, jų galiojimo laikotarpis pratęsimas, jos keičiamos ir pakeičiamos pagal Direktyvos 2006/126/EB nuostatas.
6. Vairuotojo kortelė ⁽⁷⁾ yra pagal Reglamentą (EEB) Nr. 3821/85 sukurtos tachografo sistemos sudedamoji dalis. Vairuotojo kortelė išduodama profesionaliam vairuotojui, o ją įdėjus į tachografą galima nustatyti kortelės savininko tapatybę. Kortelėje taip pat galima saugoti su vairuotojo veikla susijusius duomenis, jei juos vėliau prireiktų tvarkyti kontrolės tikslais. Joje yra tam tikri Reglamento (EEB) Nr. 3821/85 I B priede konkrečiai nurodyti duomenys, įskaitant informaciją apie vairuotojo pažymėjimą; tačiau šis priedas bus peržiūrėtas siekiant, kad jis, priėmus reglamento dėl kelių transporto priemonėse naudojamų tachografų pasiūlymą, būtų atnaujintas ir pritaikytas prie naujausių techninių reikalavimų.
7. Komisija, atsižvelgdama į konsultacijų su suinteresuotaisiais subjektais ir poveikio vertinimo rezultatus ⁽⁸⁾, nustatė, kad vienas iš būdų, padėsiančių sumažinti sukčiavimo atvejų skaičių, taip pat sumažinti administracinę naštą ir išlaidas, susijusias su šių dokumentų išdavimu, – sujungti profesionalių vairuotojų korteles ir jų vairuotojų pažymėjimus. Pasiūlymo tikslas – leisti „sujungti abi funkcijas viename dokumente, t. y. vairuotojo kortelės funkcijų perkėlimas į vairuotojo pažymėjimą“ ⁽⁹⁾.

I.3. Duomenų apsaugos klausimai, išskylančys nagrinėjant pasiūlymą

8. Kaip jau EDAPP pabrėžė savo nuomonėje dėl reglamento dėl kelių transporto priemonėse naudojamų tachografų pasiūlymo ⁽¹⁰⁾, numatomas vairuotojo kortelės ir vairuotojo pažymėjimo sujungimas galėtų turėti poveikį šiuo metu užtikrinamai vairuotojų duomenų apsaugai.
9. Atsižvelgiant į galimą didelį apie vairuotojo veiklą ir apytikrę buvimo vietą (pvz., data, laikas, atstumas, geolokacija, greitis ir t. t.) įrašytos informacijos kiekį, vairuotojo kortelė yra daugiau nei vien paprasčiausia tapatybės kortelė, patvirtinanti, kad asmuo yra profesionalus vairuotojas. Todėl ji yra labiau ribojančio pobūdžio duomenų apsaugos požiūriu, nes jos tikslas – padėti stebėti, kaip asmuo laikosi kelių transporto srityje galiojančių socialinių taisyklių.
10. Todėl labai svarbu, kad vairuotojo pažymėjimus integruojant į vairuotojo korteles duomenys 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 ⁽¹¹⁾.
11. Šioje nuomonėje pateikiamoje analizėje EDAPP daugiausia dėmesio skirs dviem pagrindiniams klausimams: i) ar, atsižvelgiant į vairuotojo pažymėjimo ir vairuotojo kortelės sujungimo padarinius privatumui, pateikiama pakankamai tokio sujungimo būtinumo užsibrėžtiems tikslams pasiekti įrodymų; ir ii) ar pakankamai užtikrinama, kad vairuotojo duomenys vienoje bendroje kortelėje bus tvarkomi laikantis proporcingumo principo.

⁽⁷⁾ Pagal Reglamento (EEB) Nr. 3821/85 I B priedo 1 straipsnio t punktą vairuotojo kortelė – „tai tachografo kortelė, kurią tam tikram vairuotojui išduoda valstybių narių institucijos. Vairuotojo kortelė identifikuoja vairuotoją ir yra skirta duomenims apie vairuotojo veiklą laikyti“.

⁽⁸⁾ Nors nebuvo atliktas poveikio privatumui vertinimas.

⁽⁹⁾ Žr. aiškinamąjį memorandumą, COM(2011) 710 galutinis, p. 3.

⁽¹⁰⁾ Žr. 6 išnašą.

⁽¹¹⁾ 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).

II. PASIŪLYMO ANALIZĖ

II.1. Ar būtina vairuotojo korteles integruoti į vairuotojo pažymėjimus?

12. Dėl profesionalių vairuotojų kortelių integravimo į jų vairuotojo pažymėjimus kyla nemažai klausimų, susijusių su privatumu ir duomenų apsauga. Visų pirma EDAPP pažymi, kad būtinybė vairuotojo kortelę integruoti į vairuotojo pažymėjimą nebuvo pakankamai įrodyta. Komisija savo pasiūlymo aiškinamajame memorandume nurodo, kad tai „būdas“, padėsiantis kovoti su sukčiavimu ir piktnaudžiavimu vairuotojo kortelėmis; tačiau duomenų apsaugos požiūriu tai nepadedą įrodyti, kad toks sujungimas būtų geriausias būdas kovos su sukčiavimu ir piktnaudžiavimu vairuotojo kortelėmis tikslams pasiekti, be to, būtų galima apsvarstyti galimybę taikyti kitas, t. y. mažiau ribojančio pobūdžio, priemones.
13. Taip pat reikia atsižvelgti į tai, kad šių dviejų kortelių, kuriomis siekiama dviejų visiškai skirtingų tikslų, sujungimas prieštarautų Direktyvos 95/46/EB 6 straipsnio 1 dalies b punkte nustatytam tikslų apribojimo principui. Vairuotojo kortelė yra daugiau nei vien paprasčiausia tapatybės kortelė, patvirtinanti, kad asmuo yra profesionalus vairuotojas, nes ja siekiama stebėti, kaip profesionalus vairuotojas laikosi kelių transporto srityje galiojančių socialinių taisyklių. Pati Komisija teigia, kad šiuo atveju „abi funkcijos bus sujungtos viename dokumente, t. y. vairuotojų kortelės funkcijų perkėlimas į vairuotojo pažymėjimą“⁽¹²⁾.
14. Sujungimo būdai taip pat kelia konkretų pavojų privatumui ir duomenų apsaugai, kuris dar nėra aptartas. Pasiūlymo 1 straipsnyje nustatyta valstybių narių pareiga visuose naujuose integruotuose vairuotojo pažymėjimuose, kurie bus išduodami vairuotojams, įmontuoti mikroschemas taip pat kelia nerimą, ar tokia priemonė yra būtina ir proporcinga atsižvelgiant į duomenų tvarkymo tikslus. Dviejų kortelių sujungimo ir mikroschemos naudojimo naujame integruotame vairuotojo pažymėjime poveikis duomenų tvarkymui turi būti kruopščiai įvertintas. Todėl EDAPP rekomenduoja vairuotojo kortelės integravimą į vairuotojo pažymėjimą numatyti tik atlikus poveikio privatumui ir saugumui vertinimą. Tai turėtų būti aiškiai paminėta pasiūlymo 1 straipsnyje.
15. Vis dar neaišku, kaip praktikoje bus sujungiami visi su profesionaliais vairuotojais susiję vairavimo dokumentai, ir ar į naują integruotą vairuotojo pažymėjimą taip pat būtų įtraukiami duomenys apie profesionalių vairuotojų tinkamumą vairuoti kitų rūšių transporto priemones, skirtas privačiam naudojimui. Jeigu taip, turėtų būti sukurti aiškūs mechanizmai siekiant užtikrinti, kad su kiekviena kortelės sudedamąja dalimi galėtų susipažinti tik tie asmenys, kurie turi įgaliojimus tai daryti. EDAPP taip pat kelia nerimą tai, kad pasinaudodamos tokia galimybe valstybės narės gali pradėti plačiau naudoti mikroschemas ir montuoti jas į visus vairuotojų pažymėjimus, įskaitant privačiam naudojimui skirtus pažymėjimus. Sprendimas naudoti tokią technologiją su tinkamumu vairuoti susijusiuose tapatybės dokumentuose turi poveikį asmenų privatumui ir duomenų apsaugai, visų pirma atsižvelgiant į informacijos, kuri gali būti juose saugoma, rūšį ir kiekį, ir bet koks sprendimas šiuo klausimu neturėtų būti pagrįstas techninėmis priemonėmis. Sprendimas turi būti priimamas po skaidrių viešų diskusijų, be to, įstatyme turėtų būti apibrėžiamos tinkamos apsaugos priemonės, padedančios užtikrinti asmenų privatumą ir duomenų apsaugą.
16. Be to, EDAPP pabrėžia, kad vairuotojų duomenų naudojimas taip pat turi būti atidžiai įvertintas atsižvelgiant į intelektinių transporto sistemų visumą ir tai, koku mastu vairuotojų duomenys galėtų būti toliau naudojami ir derinami su kitais duomenimis, kurie renkami iš kitų transporto priemonėje įmontuotų sistemų (pvz., *eCall*, *eToll* ir t. t.). EDAPP ragina teisės aktų leidėją, rengiant būsimus pasiūlymus dėl teisėkūros procedūra priimamo akto, susijusius su vairuotojų duomenų naudojimu ir tolesniu tvarkymu intelektinėse transporto sistemose, tinkamai atsižvelgti į tikslų apribojimo, būtinumo ir proporcingumo principus.

II.2. Proporcingas profesionalių vairuotojų duomenų tvarkymas

17. Net jei dviejų kortelių sujungimas pasirodytų esąs būtinas, toje vienoje kortelėje tvarkant asmens duomenis vis tiek reikėtų laikytis visų Direktyvoje 95/46/EB nustatytų taisyklių ir duomenų apsaugos principų, ypač proporcingumo principo.

⁽¹²⁾ Žr. aiškinamąjį memorandumą, COM(2011) 710 galutinis, p. 3.

18. EDAPP pažymi, kad Direktyvos 2006/126/EB 1 straipsnio 2 dalyje pateikiama vien tik nuoroda į „duomenų apsaugos taisyklės“, jų aiškiai neįvardijant. Jis rekomenduoja pagrindiniame pasiūlymo straipsnyje paaiškinti, kad su vairuotojo pažymėjimais susiję duomenys tvarkomi pagal nacionalines taisykles, kuriomis įgyvendinama Direktyva 95/46/EB. Reikia pabrėžti, kad su vairuotojo pažymėjimais susijęs duomenų tvarkymas apima ne tik mikroschemoje tvarkomus duomenis, bet taip pat visų kitų rūšių duomenų tvarkymo veiksmus, susijusius su kortele, pvz., vairuotojo pažymėjimų išdavimą, jų galiojimo trukmės stebėjimą ir kontrolės veiksmus, kuriuos atlieka kompetentingos institucijos, atsakingos už kelių transporto srityje galiojančių socialinių taisyklių laikymosi užtikrinimą.
19. Kalbant apie duomenų tvarkymo aspektus – pasiūlymo 2 konstatuojamojoje dalyje nustatyta, kad „vairuotojo pažymėjimų ir vairuotojo kortelių dizainas, taip pat juose pateikiami duomenys beveik nesiskiria“. Šis teiginys yra klaidinantis dėl dviejų priežasčių: pirma, vis dar nežinomi tikslūs pateiktini duomenys, kurie bus tvarkomi vairuotojo kortelėje; antra, galima daryti prielaidą, kad šių duomenų neišvengiamai bus daugiau, palyginti su tais, kurie pateikiami vairuotojo pažymėjime, nes vairuotojo kortelės tikslas – stebėti vairuotojo elgesį siekiant užtikrinti, kad būtų laikomasi kelių transporto srityje galiojančių socialinių taisyklių.
20. Nors vairuotojo pažymėjime esančių duomenų kategorijos išsamiai išdėstytos Direktyvos 2006/126/EB⁽¹³⁾ I priede, Komisija dar nenustatė vairuotojo pažymėjimo mikroschemoje saugomų duomenų specifikacijų. Pvz., vis dar neaišku, ar mikroschemoje galėtų būti įtraukiami biometriniai duomenys (pvz., pirštų atspaudai arba akių rainelės skenografija). Be to, kaip jau EDAPP pabrėžė savo nuomonėje dėl reglamento dėl kelių transporto priemonėse naudojamų tachografų pasiūlymo⁽¹⁴⁾, vairuotojo kortelėje esančių duomenų tvarkymo aspektai dar nėra galutinai apibrėžti ir tai priklauso nuo Reglamento (EEB) Nr. 3821/85 dėl tachografų priedų peržiūros proceso, kuris prasidės tik po to, kai bus priimti pasiūlymai, kuriais iš dalies keičiamas reglamentas dėl tachografų. Todėl šiuo etapu sunku pakankamai patikimai įvertinti, ar numatoma duomenų tvarkymo tvarka atitiks proporcingumo principą.
21. Dėl iš anksto numatomo duomenų, kurie bus tvarkomi mikroschemoje, susijusioje su vairuotojų duomenimis, apimties – pasiūlymo 1 straipsnyje tik užsimenama apie vairuotojo kortelės identifikacijos duomenis, nurodytus Reglamento (EEB) Nr. 3821/85 I B priedo IV skirsnio 5.2 punkte, nors, kita vertus, pasiūlymo 7 straipsnio a punkte nustatyta, kad vairuotojo pažymėjime turi būti integruotos „visos būtinos funkcijos, kad vairuotojo pažymėjimas galėtų būti naudojamas ir kaip vairuotojo kortelė“. Kad vairuotojo pažymėjimą būtų galima naudoti ir kaip vairuotojo kortelę, jame turės būti įtraukti visi vairuotojo kortelėje pateikiami duomenys, o ne vien tik identifikacijos duomenys. Tokius duomenis sudarys daug daugiau informacijos, palyginti su informacija, kuri yra vairuotojo pažymėjime, pvz., duomenys apie vairuotojo veiklą (t. y. data, kelionės pradžia ir pabaiga, atstumas, geolokacijos duomenys, laikas, greitis ir pan.).
22. EDAPP pabrėžia, kad kuriant priemones dviejuose skirtinguose teisės aktuose dėl vairuotojo pažymėjimų su integruota vairuotojo kortele – viena vertus, reglamento dėl tachografų kelių transporte pasiūlyme ir, kita vertus, pasiūlyme, kuriuo iš dalies keičiama direktyva dėl vairuotojo pažymėjimo – reikia laikytis nuoseklaus požiūrio siekiant užtikrinti, kad bendra duomenų tvarkymo sistema nepažeistų privatumo, t. y. joje būtų laikomasi visų duomenų apsaugos principų, visų pirma proporcingumo principo, ir numatomos pakankamos duomenų apsaugos garantijos, taip pat tinkamai atsižvelgiama į duomenų subjektų teises.
23. EDAPP konkrečiai rekomenduoja, kad, remiantis būtinumo bandymu, būtų sudarytas aiškus duomenų, kurie bus tvarkomi integruotoje kortelėje, sąrašas. Pasiūlyme turėtų būti paaiškinti būdai, kuriais naudodamiesi duomenų subjektai, atliekant tokio duomenų tvarkymo veiksmus, gali veiksmingai įgyvendinti savo teises gauti informaciją apie duomenų tvarkymą, susipažinti su savo duomenimis ir prieštarauti, kaip nustatyta Direktyvos 95/46/EB 10, 11, 12 ir 14 straipsniuose. Jis taip pat pabrėžia, kad susijusios duomenų apsaugos institucijos pagal nacionalinę teisę atlieka tinkamą duomenų tvarkymo veiksmų peržiūrą.

⁽¹³⁾ Iš esmės tai yra duomenys, susiję su vairuotojo tapatybe, gimimo data ir vieta, išduodančiąja institucija, transporto priemonės, kuriai išduodamas pažymėjimas, rūšimi ir tam tikrais taikomais apribojimais.

⁽¹⁴⁾ Žr. 6 išnašą, p. 1.

24. EDAPP taip pat pabrėžia, kad turi būti paaiškinti susipažinimo su duomenimis tikslai ir aplinkybės, taip pat nurodyti asmenys, kurie gali susipažinti su duomenimis. Reikėtų aiškiai nurodyti, kad su mikroschemoje esančiais duomenimis leidžiama susipažinti tik oficialiais ir aiškiai apibrėžtais tikslais, bet ne kitais tikslais (komerciniais arba nekomerciniais). Be to, pasiūlyme turėtų būti aiškiai nurodoma, kokiems asmenims ir su kokiais mikroschemoje esančiais duomenimis suteikiama teisė susipažinti (t. y. profesionalus vairuotojo pažymėjimas, vairuotojo duomenys, privatus vairuotojo pažymėjimas) ir kokiomis aplinkybėmis leidžiama susipažinti (pvz., su kokios rūšies duomenimis, susijusiais su vairuotoju, kuris nedirba dėl atostogų arba ligos, leidžiama susipažinti?), nes šiuo atžvilgiu dėl dviejų teisinių priemonių derinio atsiranda tam tikro neapibrėžtumo.
25. Galiausiai atsižvelgiant į įrašus apie pavogtus, pamestus ir defektinius vairuotojo pažymėjimus su integruota vairuotojo kortele (pasiūlymo 7c straipsnis), turėtų būti paaiškinta, kokie duomenys arba duomenų kategorijos bus saugomi. Nustatant tokius duomenis turėtų būti taikomi proporcingumo ir duomenų minimizavimo principai. Taip pat turėtų būti paaiškinta, kokia (-ios) kompetentinga (-os) institucija (-os) turėtų saugoti tokių duomenų įrašus.

III. IŠVADA

26. EDAPP abejoja dėl pasiūlyme numatyto vairuotojo pažymėjimų ir vairuotojo kortelių sujungimo būtinumo ir proporcingumo, kurie turi būti įrodyti. Todėl reikėtų išnagrinėti, ar siekiant to paties tikslo, t. y. kovoti su sukčiavimu ir mažinti kelių transporto srityje dirbančių profesionalių vairuotojų sąnaudas, galėtų būti taikomos kitos, mažiau ribojančios priemonės.
27. Visų pirma EDAPP rekomenduoja:
- pagrindiniame pasiūlymo straipsnyje pateikti nuorodą į duomenų apsaugos teisės aktus, visų pirma Direktyvą 95/46/EB,
 - pasiūlymo 1 straipsnyje nustatyti, kad vairuotojo kortelių ir vairuotojo pažymėjimų sujungimas ir mikroschemos naudojimas turėtų būti numatomas tik atlikus poveikio privatumui ir saugumui vertinimą,
 - dviejuose skirtinguose teisės aktuose, t. y. reglamento dėl tachografų kelių transporte pasiūlyme ir pasiūlyme, kuriuo iš dalies keičiama direktyva dėl vairuotojo pažymėjimo, kuriant priemones, susijusias su vairuotojo pažymėjimais, kuriuose integruota vairuotojo kortelė, reikia laikytis nuoseklaus požiūrio siekiant užtikrinti, kad bendra duomenų tvarkymo sistema nepažeistų privatumo, t. y. joje būtų laikomasi visų duomenų apsaugos principų, visų pirma proporcingumo principo, ir numatomos pakankamos duomenų apsaugos garantijos, taip pat tinkamai atsižvelgiama į duomenų subjektų teises,
 - remiantis būtinumo bandymu aiškiau ir išsamiau nurodyti duomenis arba duomenų, kurie bus saugomi mikroschemoje, kategorijas, kurie apimtų visus atnaujintame Reglamente (EEB) Nr. 3821/85 priede I B nurodytus duomenis, taip pat su vairuotojo pažymėjimų mikroschemomis susijusius duomenis, kuriuos konkrečiai nurodys Komisija. Apibrėžiant mikroschemoje tvarkomus ir saugomus duomenis visų pirma reikėtų laikytis proporcingumo ir duomenų minimizavimo principų,
 - paaiškinti, kokiomis aplinkybėmis galima susipažinti su tam tikromis duomenų kategorijomis, ir nurodyti, kokie asmenys gali tai daryti,
 - 7c straipsnyje aiškiai nurodyti institucijas, kurios saugo įrašus apie pavogtus, pamestus ir defektinius vairuotojo pažymėjimus su integruota vairuotojo kortele, ir kad turėtų būti saugomi būtent tik tokiam tikslui reikalingi duomenys ir tai turi būti daroma laikantis proporcingumo ir duomenų minimizavimo principų.

Priimta Briuselyje 2012 m. vasario 17 d.

Giovanni BUTTARELLI
*Europos duomenų apsaugos priežiūros
pareigūno padėjėjas*