

I

(Rezolūcijas, ieteikumi un atzinumi)

ATZINUMI

EIROPAS DATU AIZSARDZĪBAS UZRAUDZĪTĀJS

Eiropas Datu aizsardzības uzraudzītāja atzinums par priekšlikumu Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvai, ar ko groza Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2006/126/EK attiecībā uz vadītāju apliecībām, kurās ietvertas vadītāju karšu funkcijas

(2012/C 139/01)

EIROPAS DATU AIZSARDZĪBAS UZRAUDZĪTĀJS,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību, jo īpaši tā 16. pantu,

ņemot vērā Eiropas Savienības Pamattiesību hartu, jo īpaši tās 7. un 8. pantu,

ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes 1995. gada 24. oktobra Direktīvu 95/46/EK par personu aizsardzību attiecībā uz personas datu apstrādi un šādu datu brīvu apriti ⁽¹⁾,

ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes 2000. gada 18. decembra Regulu (EK) Nr. 45/2001 par fizisku personu aizsardzību attiecībā uz personas datu apstrādi Kopienas iestādēs un struktūrās un par šādu datu brīvu apriti ⁽²⁾, jo īpaši tās 28. panta 2. punktu,

IR PIEŅĒMIS ŠO ATZINUMU.

I. IEVADS

1. Komisija 2011. gada 11. novembrī pieņēma priekšlikumu Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvai, ar ko groza Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2006/126/EK attiecībā uz vadītāju apliecībām, kurās ietvertas vadītāju karšu funkcijas ("priekšlikums") ⁽³⁾.
2. Šis priekšlikums ir viens no Komisijas ierosinātajiem pasākumiem digitālo tahogrāfu izmantošanas veicināšanai Eiropas Savienībā, kā tas minēts paziņojumā "Digitālais tahogrāfs. Turpmāko pasākumu ceļvedis" ⁽⁴⁾. Priekšlikums papildina Komisijas 2011. gada 19. jūlijā pieņemto priekšlikumu (par kuru EDAU sniedza atzinumu 2011. gada 5. oktobrī) ⁽⁵⁾ regulai, ar ko groza Regulu (EEK) Nr. 3821/85 par reģistrācijas kontrolierīcēm, ko izmanto autotransportā ("priekšlikums regulai par autotransportā izmantojamām reģistrācijas kontrolierīcēm") ⁽⁶⁾.

⁽¹⁾ OV L 281, 23.11.1995., 31. lpp.

⁽²⁾ OV L 8, 12.1.2001., 1. lpp.

⁽³⁾ COM(2011) 710 galīgā redakcija.

⁽⁴⁾ COM(2011) 454 galīgā redakcija.

⁽⁵⁾ Dokuments pieejams EDAU tīmekļa vietnē: http://www.edps.europa.eu/EDPSWEB/webdav/site/mySite/shared/Documents/Consultation/Opinions/2011/11-10-05_Tachographs_LV.pdf

⁽⁶⁾ Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes regulai, ar ko groza Padomes Regulu (EEK) Nr. 3821/85 par reģistrācijas kontrolierīcēm, ko izmanto autotransportā, un groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 561/2006, COM(2011) 451 galīgā redakcija.

I.1. Apspriešanās ar EDAU

3. Saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 45/2001 28. panta 2. punktu Komisija 2011. gada 11. novembrī nosūtīja priekšlikumu EDAU atzinuma saņemšanai.
4. EDAU pauž nožēlu, ka viņam pirms priekšlikuma pieņemšanas netika dota iespēja iesniegt Komisijai neoficiālas piezīmes. EDAU iesaka priekšlikuma preambulā iekļaut atsauci uz šo apspriešanos.

I.2. Vispārējs pamatojums

5. Priekšlikumā ir noteikts juridiskais pamats un veidi profesionālu autovadītāju karšu un vadītāju apliecību apvienošanai, tādējādi īstenojot priekšlikumu regulai par autotransportā izmantojamām reģistrācijas kontrolierīcēm, konkrētāk, tā 27. pantu, kurā ir paredzēts šādas apvienošanas princips. Minētā priekšlikuma 27. pantā paredzēts, ka no 2018. gada 19. janvāra vadītāju kartes iekļaus vadītāju apliecībās un izsniegs, atjaunos, apmainīs un aizstās saskaņā ar Direktīvas 2006/126/EK noteikumiem.
6. Vadītāja karte ⁽⁷⁾ ir saskaņā ar Regulu (EEK) Nr. 3821/85 izveidotās tahogrāfu sistēmas elements. Vadītāja karti izsniedz profesionālam autovadītājam, un tā ļauj reģistrācijas kontrolierīcei identificēt kartes īpašnieku. Kartē var arī saglabāt datus par autovadītāja darbībām, lai vēlāk vajadzības gadījumā tos pārbaudītu. Kartē ir iekļauti konkrēti dati, kas precizēti Regulas (EEK) Nr. 3821/85 I.B pielikumā, tostarp informācija par vadītāja apliecību; tomēr šis pielikums tiks pārskatīts, lai to pēc tam, kad tiks pieņemts priekšlikums regulai par autotransportā izmantojamām reģistrācijas kontrolierīcēm, pielāgotu tehnoloģiju attīstībai.
7. Komisija pēc apspriešanās ar ieinteresētām personām un ietekmes novērtējuma ⁽⁸⁾ saņemšanas norādīja, ka profesionāla autovadītāja kartes un vadītāja apliecības apvienošana ir risinājums krāpšanas, administratīvā sloga un attiecīgo dokumentu izsniegšanas izmaksu mazināšanai. Priekšlikuma mērķis ir nodrošināt "abu funkciju līdzāspastāvēšanu, apvienojot tās vienā dokumentā, proti, piešķirot vadītāja apliecībai vadītāja kartes funkcijas" ⁽⁹⁾.

I.3. No priekšlikuma izrietošie datu aizsardzības jautājumi

8. Kā EDAU jau ir uzsvēris savā atzinumā attiecībā uz priekšlikumu regulai par autotransportā izmantojamām reģistrācijas kontrolierīcēm ⁽¹⁰⁾, paredzētā vadītāja kartes un vadītāja apliecības apvienošana varētu ietekmēt autovadītāju datu pašreizējo aizsardzību.
9. Ņemot vērā potenciālo reģistrētās informācijas apjomu par autovadītāja darbībām un atrašanās vietu (piemēram, datumu, laiku, attālumu, ģeolokalizāciju, ātrumu utt.), vadītāja karte ir vairāk nekā vienkārša identifikācijas karte, kas apliecina, ka attiecīgā persona ir profesionāls autovadītājs. Tāpēc no datu aizsardzības viedokļa šī karte vairāk aizskar privāto dzīvi, jo tās mērķis ir uzraudzīt, kā persona ievēro sociālos noteikumus autotransporta jomā.
10. Tāpēc ir būtiski, lai datu apstrāde saistībā ar vadītāju apliecībām, kurās iekļauta vadītāja karte, notiktu saskaņā ar ES datu aizsardzības regulējumu, kas izklāstīts Eiropas Savienības Pamattiesību hartas 7. un 8. pantā, Līguma par Eiropas Savienības darbību 16. pantā un Direktīvā 95/46/EK ⁽¹¹⁾.
11. Šajā atzinumā EDAU pievērsīsies divu galveno jautājumu analīzei, proti, i) vai ir pietiekami pierādīts, ka vadītāja apliecības un vadītāja kartes apvienošana ir vajadzīga, lai sasniegtu izvirzītos mērķus, ņemot vērā šādas apvienošanas ietekmi uz privātās dzīves neaizskaramību, un ii) vai ir pietiekami nodrošināts, ka, apstrādājot visus autovadītāja datus vienā kartē, tiks ievērots samērības princips.

⁽⁷⁾ Saskaņā ar Regulas (EEK) Nr. 3821/85 I.B pielikuma 1. panta t) apakšpunktu vadītāja karte ir "tahogrāfa karte, kuru dalībvalsts varas iestāde ir izsniegusi konkrētajam autovadītājam. *Vadītāja kartē identificēts vadītājs, un tajā var saglabāt datus par vadītāja darbībām*".

⁽⁸⁾ Lai gan privātās dzīves neaizskaramības novērtējums netika veikts.

⁽⁹⁾ Sk. paskaidrojuma rakstu, COM(2011) 710 galīgā redakcija, 3. lpp.

⁽¹⁰⁾ Skat. 6. atsauci

⁽¹¹⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes 1995. gada 24. oktobra Direktīva 95/46/EK par personu aizsardzību attiecībā uz personas datu apstrādi un šādu datu brīvu apriti (OV L 281, 23.11.1995., 31. lpp.).

II. PRIEKŠLIKUMA ANALĪZE

II.1. Vadītāja kartes un vadītāja apliecības apvienošanas nepieciešamība

12. Profesionālu autovadītāju karšu apvienošana ar vadītāja apliecībām rada zināmas bažas attiecībā uz privātās dzīves neaizskaramību un datu aizsardzību. EDAU norāda, ka vadītāja kartes un vadītāja apliecības apvienošanas vajadzība nav pietiekami pierādīta. Komisija priekšlikuma paskaidrojuma rakstā norāda, ka karšu apvienošana ir "risinājums" cīņai pret krāpšanu un vadītāja kartes ļaunprātīgu izmantošanu; no datu aizsardzības viedokļa tomēr nav pierādīts, ka šāda apvienošana būtu labākais risinājums, un tāpēc būtu aplūkojami arī citi, privāto dzīvi mazāk aizskaroši veidi.
13. Jāņem arī vērā, ka, apvienojot abas šīs kartes, kas paredzētas pilnīgi atšķirīgiem mērķiem, varētu tikt pārkāpts Direktīvas 95/46/EK 6. panta 1. punkta b) apakšpunktā izklāstītais mērķa ierobežošanas princips. Vadītāja karte ir vairāk nekā vienkārša identifikācijas karte, kas apliecina, ka attiecīgā persona ir profesionāls autovadītājs, un tās mērķis ir uzraudzīt, kā profesionālais autovadītājs ievēro sociālos noteikumus autotransporta jomā. Komisija norāda, ka tiks saglabātas abas funkcijas, "apvienojot tās vienā dokumentā, proti, piešķirot vadītāja apliecībai vadītāja kartes funkcijas" ⁽¹²⁾.
14. Apvienošanas veidi arī rada konkrētus riskus privātās dzīves neaizskaramībai un datu aizsardzībai, un šie riski vēl nav novērti. Priekšlikuma 1. pantā dalībvalstīm noteiktais pienākums ieviešot mikroshēmu visās jaunajās apvienotajās vadītāju apliecībās, kas tiks izsniegtas autovadītājiem, rada bažas par to, vai šāds pasākums ir vajadzīgs un samērīgs, ņemot vērā datu apstrādes mērķi. Ir rūpīgi jāizvērtē ietekme uz abu karšu apvienošanas apstrādi un mikroshēmas izmantošana jaunajā apvienotajā vadītāja apliecībā. Tāpēc EDAU iesaka paredzēt vadītāja kartes un vadītāja apliecības apvienošanu tikai pēc tam, kad būs veikts ietekmes novērtējums uz privātās dzīves neaizskaramību un drošību. Tas skaidri jānorāda šā priekšlikuma 1. pantā.
15. Vēl nav skaidrs, kā notiks visu profesionāla autovadītāja dokumentu apvienošana un vai jaunajā apvienotajā vadītāja apliecībā būs iekļauti arī dati par šī autovadītāja prasmēm privātā kārtā vadīt citus transportlīdzekļus. Ja minētie dati būs iekļauti, ir jāizstrādā skaidri mehānismi, lai nodrošinātu, ka katrai kartes daļai var piekļūt tikai tās personas, kas ir pilnvarotas to darīt. EDAU arī pauž bažas, ka šāda iespēja var likt dalībvalstīm paplašināt mikroshēmas izmantojumu, attiecinot to uz visām vadītāju apliecībām, tostarp arī uz privātpersonu vadītāju apliecībām. Izvēle par labu šādas tehnoloģijas izmantojumam identitātes dokumentos, kas saistīti ar autovadīšanas prasmēm, atstāj ietekmi uz personu privātās dzīves neaizskaramību un datu aizsardzību, jo īpaši saistībā ar informācijas veidu un apjomu, kas šādā tehnoloģijā var glabāties, tāpēc tehniskais aprikojums nedrīkst ietekmēt šo izvēli. Lai nodrošinātu personu privātās dzīves neaizskaramību un datu aizsardzību, lēmums, kā arī atbilstīgu drošības pasākumu definēšana tiesību aktos, arī turpmāk ir jānodod atklātai sabiedriskai apspriešanai.
16. Turklāt EDAU uzsver, ka autovadītāju datu izmantojums ir rūpīgi jāizvērtē, ņemot vērā intelektiskās transporta sistēmas un to, cik lielā mērā autovadītāju datus var izmantot tālāk un apvienot ar citiem datiem, kas iegūti no citām transportlīdzekļu iekļautām sistēmām (piemēram, *eCall* (emergency call – ārkārtas izsaukumu tehnoloģija), *eToll* (electronic toll service – elektroniskas ceļu nodevu iekasēšanas tehnoloģija) utt.). EDAU aicina likumdevēju, izstrādājot turpmākos tiesību aktu priekšlikumus par autovadītāju datu izmantojumu un turpmāko apstrādi saistībā ar intelektiskām transporta sistēmām, pienācīgi ņemt vērā mērķa ierobežošanas, nepieciešamības un samērīguma principu.

II.2. Profesionālu autovadītāju datu apstrādes samērīgums

17. Arī tad, ja tiktu pierādīts, ka abu karšu apvienošana ir nepieciešama, vienā kartē iekļauto personas datu apstrādei ir jāatbilst visiem Direktīvā 95/46/EK noteiktajiem datu aizsardzības principiem un noteikumiem, jo īpaši samērīguma principam.

⁽¹²⁾ Sk. paskaidrojuma rakstu, COM(2011) 710 galīgā redakcija, 3. lpp.

18. EDAU norāda, ka Direktīvas 2006/126/EK 1. panta 2. punktā ir iekļauta vienīgi atsauce uz “datu aizsardzības noteikumiem”, konkrēti tos nenorādot. Priekšlikuma atsevišķā pantā viņš iesaka precizēt, ka saistībā ar vadītāju apliecībām īstenotā datu apstrāde jāveic atbilstīgi valstu tiesību aktiem, ar kuriem īsteno Direktīvu 95/46/EK. Jāuzsver, ka datu apstrāde, ko veic saistībā ar vadītāju apliecībām, ietver ne tikai mikroshēmā saglabāto datu apstrādi, bet arī visus pārējos datu apstrādes veidus, kas attiecas uz karti, piemēram, vadītāja apliecības izsniegšanu, tās derīguma termiņa uzraudzību un kontroles pasākumus, kurus īsteno kompetentās iestādes, kas uzrauga sociālo noteikumu ievērošanu autotransporta jomā.
19. Sniedzot sīkāku informāciju par datu apstrādi, priekšlikuma 2. apsvērumā ir noteikts, ka “vadītāju apliecībām un vadītāju kartēm ir gandrīz identisks dizains un pieprasīto datu komplekts”. Šis formulējums ir maldinošs divu iemeslu dēļ: pirmkārt, precīzie datu lauki, kas tiks apstrādāti vadītāja kartē, joprojām nav zināmi; otrkārt, var pieņemt, ka tie neizbēgami skaita ziņā pārsniegs tos laukus, kas definēti vadītāja apliecībā, jo vadītāja karte ir paredzēta, lai uzraudzītu vadītāja darbības un nodrošinātu atbilstību sociālajiem noteikumiem autotransporta jomā.
20. Vadītāja apliecībā iekļautās datu kategorijas ir sīki un skaidri izklāstītas Direktīvas 2006/126/EK I pielikumā ⁽¹³⁾, savukārt sīkāku informāciju par datiem, kas saglabājami vadītāja apliecības mikroshēmā, Komisija vēl nav norādījusi. Piemēram, joprojām nav skaidrs, vai mikroshēmā būtu iekļaujami biometriski dati (piemēram, pirkstu nospiedumi vai noskenēts acu zīlīšu attēls). Turklāt, kā EDAU uzsvēra savā atzinumā attiecībā uz priekšlikumu regulai par autotransportā izmantojamām reģistrācijas kontrolierīcēm ⁽¹⁴⁾, sīkāka informācija par vadītāja kartes datu apstrādi arī vēl nav sniegta pietiekami pārlicinoši un ir atkarīga no Regulas (EEK) Nr. 3821/85 pielikumu pārskatīšanas attiecībā uz tahogrāfiem; šo datu apstrāde tiks sākta tikai pēc tam, kad tiks pieņemts priekšlikums grozījumu veikšanai tahogrāfu regulā. Tāpēc šajā posmā ir grūti ar pietiekamu pārlicību izvērtēt, vai paredzētā datu apstrāde būs saskaņā ar samērīguma principu.
21. Priekšlikuma 1. pantā attiecībā uz paredzamo to mikroshēmā glabāto datu apjomu, kas tiks apstrādāti un attiecas uz autovadītāju, ir minēti tikai vadītāja kartes identifikācijas dati, kas norādīti Regulas (EEK) Nr. 3821/85 I.B pielikuma IV iedaļas 5.2. punktā, savukārt priekšlikuma 7.a pantā noteikts, ka vadītāja apliecībā jāietver visas “nepieciešamās funkcijas, kas ļauj izmantot vadītāja apliecību arī kā vadītāja karti”. Lai vadītāja apliecību varētu izmantot kā vadītāja karti, tajā jāiekļauj pilnīgi visi vadītāja kartē definētie datu lauki, nevis tikai kartes identifikācijas dati. Salīdzinot ar vadītāja apliecību, šajos datos būs iekļauts daudz vairāk informācijas, piemēram, dati par autovadītāja darbībām (proti, datums, reisa sākums un beigas, attālums, ģeolokalizācijas dati, laiks, ātrums utt.).
22. EDAU uzsver, ka, izstrādājot pasākumus par vadītāju apliecībām, kurās iekļauta vadītāja karte, divos atsevišķos juridiskos instrumentos – proti, priekšlikumā regulai par autotransportā izmantojamām reģistrācijas kontrolierīcēm un priekšlikumā par grozījumiem direktīvā par vadītāju apliecībām –, ir jāievēro konsekventa pieeja, lai nodrošinātu, ka datu apstrādes vispārējā plānošana notiek saskaņā ar privātās dzīves neaizskaramības principu, ka tajā tiek ievēroti visi datu aizsardzības principi, jo īpaši samērīguma princips, un ka tajā tiek sniegtas pietiekamas garantijas attiecībā uz datu aizsardzību, kā arī pienācīgi ņemtas vērā datu subjektu tiesības.
23. EDAU īpaši iesaka, pamatojoties uz nepieciešamības pārbaudi, izveidot pārskatāmu sarakstu ar apstrādājamiem apvienotās kartes datiem. Priekšlikumā būtu jāprecizē, kā saistībā ar šādu datu apstrādi var tikt efektīvi īstenotas datu subjekta tiesības saņemt informāciju par datu apstrādi, piekļūt saviem datiem un iebilst, kā tas noteikts Direktīvas 95/46/EK 10., 11., 12. un 14. pantā. Viņš arī uzsver, ka attiecīgajām datu aizsardzības iestādēm būs pienācīgi jāizvērtē šo datu apstrāde atbilstīgi valsts tiesību aktiem.

⁽¹³⁾ Šie dati galvenokārt attiecas uz autovadītāja identitāti, dzimšanas datumu, vietu, dokumenta izsniedzējinstādi, tā transportlīdzekļa tipu, attiecībā uz kuru ir piešķirta apliecība, un to, vai ir piemērojami kādi ierobežojumi.

⁽¹⁴⁾ Skat. 6. atsauci, 1. lpp.

24. EDAU arī uzsver, ka ir jāprecizē mērķi un apstākļi, saskaņā ar kuriem var piekļūt datiem, kā arī personas, kas tiem var piekļūt. Ir jāprecizē, ka piekļuve mikroshēmā iekļautajiem datiem tiks atļauta vienīgi oficiālā un skaidri definētā nolūkā, nevis kādā citā (komerciālā vai nekomerciālā) nolūkā. Turklāt priekšlikumā ir skaidri jānorāda, kas ir tiesīgs piekļūt mikroshēmā iekļautajiem datiem, tieši kuriem datiem (piemēram, profesionālai vadītāja apliecībai, vadītāja datiem, privātai vadītāja apliecībai) un kādos apstākļos (piemēram, kā var piekļūt tāda vadītāja datiem, kas nestrādā brīvdienai vai slimības dēļ), jo divu juridisko instrumentu vienlaikus izmantojums šajā sakarā rada neskaidrības.
25. Visbeidzot ir jāprecizē saglabājami dati vai datu kategorijas, kas attiecas uz to nozagto, pazaudēto vai bojāto vadītāju apliecību reģistru, kurās ir iekļauta vadītāja karte (priekšlikuma 7.c pants). Definējot šādus datus, ir jāpiemēro samērīguma un datu samazināšanas princips. Turklāt ir jāprecizē tā(-s) kompetentā(-s) iestāde(-s), kurai(-ām) būtu jāuztur šādu datu reģistrs.

III. SECINĀJUMS

26. EDAU pauž šaubas par priekšlikumā paredzētās vadītāja apliecības un vadītāja kartes apvienošanas nepieciešamību un samērīgumu, kas ir jāpierāda. Tāpēc ir jāizvērtē, vai varētu izmantot citus, privāto dzīvi mazāk aizsvarošus veidus, lai sasniegtu to pašu mērķi, proti, lai apkarotu krāpšanu un samazinātu izmaksas, kas attiecas uz profesionāliem autovadītājiem, autotransporta jomā.
27. EDAU īpaši iesaka:
- priekšlikuma atsevišķā pantā pievienot atsauci uz datu aizsardzības tiesību aktiem, jo īpaši uz Direktīvu 95/46/EK,
 - priekšlikuma 1. pantā noteikt, ka vadītāju karšu apvienošana ar vadītāju apliecībām un mikroshēmas izmantošana jāparedz tikai pēc tam, kad būs veikts ietekmes novērtējums uz privātās dzīves neaizskaramību un drošību,
 - izstrādājot pasākumus par vadītāju karšu iekļaušanu vadītāju apliecībās divos atsevišķos juridiskos instrumentos, proti, regulā par autotransportā izmantojamām reģistrācijas kontrolierīcēm un direktīvā par vadītāju apliecībām, ievērojot konsekventu pieeju, lai nodrošinātu, ka datu apstrādes vispārējā plānošana notiek saskaņā ar privātās dzīves neaizskaramības principu, ka tajā tiek ievēroti visi datu aizsardzības principi, jo īpaši samērīguma princips, un ka tajā tiek sniegtas pietiekamas garantijas attiecībā uz datu aizsardzību, tostarp arī attiecībā uz datu subjektu tiesību efektīvu īstenošanu,
 - pamatojoties uz nepieciešamības pārbaudi, sīkāk un skaidrāk precizēt mikroshēmā saglabājamus datus vai datu kategorijas, ietverot visus datus, kas definēti Regulas (EEK) Nr. 3821/85 atjauninātajā I.B pielikumā, kā arī datus, kurus Komisija precizē attiecībā uz vadītāju apliecībās iekļaujamo mikroshēmu. Apstrādājamo un mikroshēmā glabājamo datu definīcijai jāatbilst samērīguma un datu samazināšanas principam,
 - precizēt apstākļus, saskaņā ar kuriem var piekļūt konkrētām datu kategorijām, kā arī personas, kas tām var piekļūt,
 - saskaņā ar samērīguma un datu samazināšanas principu priekšlikuma 7.c pantā skaidri norādīt, kas uzturēs to nozagto, pazaudēto vai bojāto vadītāju apliecību reģistru, kurās ir iekļauta vadītāja karte, un to, ka saglabājami vienīgi tie dati, kas tiešām vajadzīgi šim mērķim.

Briselē, 2012. gada 17. februārī

Giovanni BUTTARELLI
Eiropas Datu aizsardzības uzraudzītāja palīgs