

Dictamen del Supervisor Europeo de Protección de Datos sobre la propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se modifican el Reglamento (CEE) n° 3821/85 del Consejo, relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera, y el Reglamento (CE) n° 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo

(2012/C 37/02)

EL SUPERVISOR EUROPEO DE PROTECCIÓN DE DATOS,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea y, en particular, el artículo 16,

Vista la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea y, en particular, sus artículos 7 y 8,

Vista la Directiva 95/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de octubre de 1995, relativa a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos ⁽¹⁾,

Visto el Reglamento (CE) n° 45/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de diciembre de 2000, relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales por las instituciones y los organismos comunitarios y a la libre circulación de estos datos ⁽²⁾, y en particular el artículo 28, apartado 2,

HA ADOPTADO EL SIGUIENTE DICTAMEN:

I. INTRODUCCIÓN

I.1. Consulta al Supervisor Europeo de Protección de Datos

1. El 19 de julio de 2011, la Comisión adoptó una propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se modifican el Reglamento (CEE) n° 3821/85 del Consejo, relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera, y el Reglamento (CE) n° 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo (en adelante, «la propuesta») ⁽³⁾. La propuesta viene acompañada de una Comunicación titulada «Tacógrafo digital: Hoja de ruta para futuras actividades» (en adelante, «la Comunicación») ⁽⁴⁾. Ese mismo día, la propuesta y la comunicación se trasladaron para consulta al SEPD.
2. El SEPD ya había sido consultado de manera informal en abril de 2011 sobre una versión anterior de la propuesta, sobre la que proporcionó observaciones informales el 13 de mayo de 2011. El SEPD recibe con agrado la consulta informal que ayudó a mejorar el texto desde el punto de vista de la protección de datos en una fase temprana del proceso de elaboración. Algunas de aquellas observaciones se han tenido en cuenta en la propuesta. El SEPD acoge con satisfacción la referencia a este dictamen en el preámbulo de la propuesta.

I.2. Antecedentes generales

3. La propuesta trata sobre la instalación y uso de un aparato de control en vehículos destinados al transporte por carretera de viajeros o de mercancías para comprobar si los conductores profesionales del transporte por carretera se atienen a las disposiciones en materia social sobre tiempo de conducción y períodos de descanso ⁽⁵⁾.
4. Desde 1985, se ha establecido un sistema de tacógrafo para este fin, basado en un aparato de control junto con tarjetas de tacógrafo ⁽⁶⁾. El aparato de control registra, almacena, visualiza, imprime y envía datos relacionados con las actividades del conductor. Una tarjeta de tacógrafo es una tarjeta inteligente utilizada con el aparato de control. Las tarjetas de tacógrafo permiten la identificación por dicho aparato de quien las posee, así como transferir y almacenar datos.

⁽¹⁾ DO L 281 de 23.11.1995, p. 31.

⁽²⁾ DO L 8 de 12.1.2001, p. 1.

⁽³⁾ COM(2011) 451 final.

⁽⁴⁾ COM(2011) 454 final.

⁽⁵⁾ Véanse en particular el Reglamento (CE) n° 561/2006 sobre los tiempos de conducción y períodos de descanso, la Directiva 2002/15/CE relativa a la ordenación del tiempo de trabajo de las personas que realizan actividades móviles de transporte por carretera y la Directiva 92/6/CEE relativa a la instalación y a la utilización de dispositivos de limitación de velocidad en determinadas categorías de vehículos de motor en la Comunidad.

⁽⁶⁾ Una tarjeta de tacógrafo puede ser de los siguientes tipos: i) tarjeta de conductor, ii) tarjeta de control, iii) tarjeta de taller, y iv) tarjeta de empresa; véanse las definiciones en el artículo 2 de la propuesta.

5. El proyecto de propuesta modifica el actual Reglamento (CEE) n° 3821/85 relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera (en adelante, «el Reglamento») y lo actualiza con los desarrollos tecnológicos actuales para mejorar el uso del tacógrafo digital en comparación con las versiones analógicas y ampliar sus funciones para crear un nuevo tipo de tacógrafo digital. El nuevo tacógrafo digital será mejorado con los siguientes rasgos tecnológicos: i) utilizará el aparato de geolocalización para recoger de forma automática determinados datos sobre la ubicación de los conductores; ii) utilizará los medios de comunicación a distancia para realizar controles a distancia; y iii) dispondrá de una interfaz normalizada con otros Sistemas de Transporte Inteligente (STI), permitiendo así que se convierta en un componente esencial de la plataforma STI del vehículo (7).
6. Muchas de las cuestiones planteadas en la propuesta requerirán otras acciones complementarias que se describen en la Comunicación. La Comunicación identifica diversas medidas que deben ser iniciadas por la Comisión, en especial la actualización, mediante actos delegados, de las especificaciones técnicas de los tacógrafos digitales establecidos en el anexo I B del Reglamento y la modernización de los mecanismos de seguridad, así como la modificación de la Directiva 2006/126/CE sobre el permiso de conducción para fusionar las tarjetas de los conductores profesionales en los tacógrafos con sus permisos de conducción.

1.3. Cuestiones en materia de protección de datos planteadas por la propuesta

7. El uso de aparatos de control en el transporte por carretera implica el tratamiento de datos personales relativos a los conductores profesionales. Una gran parte del tratamiento está basado en el uso de aparatos de geolocalización y medios de comunicación a distancia, que son tecnologías que tienen un impacto considerable sobre la intimidad y la protección de datos de las personas.
8. Por ello, la propuesta vulnera la intimidad de los conductores profesionales de manera muy visible, en particular, al permitir la constante vigilancia del paradero de los conductores e introducir la posibilidad de controles a distancia por parte de las autoridades de control, quienes tendrán un acceso directo constante a los datos almacenados en los tacógrafos. Asimismo, la agrupación prevista de la tarjeta de conductor y el permiso de conducción también podría afectar a la protección concedida actualmente a los datos de los conductores.
9. Por tanto, es fundamental que el tratamiento de datos a través de tacógrafos dentro de la Unión Europea se efectúe de acuerdo con el marco europeo de protección de datos europeo, tal como establecen los artículos 7 y 8 de la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea, el artículo 16 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, así como la Directiva 95/46/CE (8) y la Directiva 2002/58/CE (9).
10. Cabe señalar que en el momento en que se adoptó el Reglamento en 1985, no existía un marco general en materia de protección de datos en la Unión Europea. La presente revisión del Reglamento constituye, por tanto, una ocasión para actualizar el Reglamento de conformidad con el sistema actual de protección de datos.
11. El SEPD recibe especialmente con agrado la introducción en la propuesta de un considerando y de una disposición dedicados a la protección de datos (10). El SEPD destaca, sin embargo, que estas disposiciones no solucionan por sí solas todas las cuestiones en materia de protección de datos planteadas por las distintas medidas incluidas en la propuesta, por lo que, deberían incluirse otras garantías en la propuesta y en las medidas complementarias descritas en la Comunicación.
12. En el presente dictamen, el SEPD destaca diversos aspectos de la propuesta que exigen una mayor consideración desde el punto de vista de la protección de datos. El SEPD se centrará en particular en las siguientes cuestiones, que se analizarán sucesivamente en el apartado II:

(7) De conformidad con la Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de julio de 2010, por la que se establece el marco para la implantación de los sistemas de transporte inteligentes en el sector del transporte por carretera y para las interfaces con otros modos de transporte, (DO L 207 de 6.8.2010, p. 1).

(8) Directiva 95/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de octubre de 1995, relativa a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos, DO L 281 de 23.11.1995, p. 31.

(9) Directiva 2002/58/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de julio de 2002, relativa al tratamiento de los datos personales y a la protección de la intimidad en el sector de las comunicaciones electrónicas (Directiva sobre privacidad y las comunicaciones electrónicas), (DO L 201 de 31.7.2002, p. 37).

(10) Véanse el considerando 15 y el artículo 34 de la propuesta.

- i) la protección de datos general y los requisitos de seguridad establecidos en las correspondientes disposiciones de la propuesta;
- ii) la proporcionalidad del tratamiento de datos realizados mediante tacógrafos;
- iii) las modalidades de acceso a los datos y el uso posterior de los datos registrados en tacógrafos; y
- iv) las cuestiones específicas planteadas por el uso propuesto para las tarjetas de conductor.

II. ANÁLISIS DE LA PROPUESTA

II.1. Protección general de datos y requisitos de seguridad

Medidas generales de protección de datos que deben ser aplicadas por los responsables del tratamiento, los Estados miembros y los diseñadores de tacógrafos

13. El SEPD recibe con agrado la introducción de una disposición específica en materia de protección de datos en el artículo 34 de la propuesta. El artículo 34 subraya de manera clara la responsabilidad de los propietarios de vehículos y/o de las empresas de transporte, como responsables del tratamiento, de cumplir con la legislación aplicable en materia de protección de datos. Entre otras cosas, esto exige que informen a los conductores profesionales sobre el tratamiento de sus datos en los tacógrafos, conceder acceso a los conductores a sus datos y rectificar datos incorrectos o incompletos. El SEPD subraya que dicha información sobre el tratamiento debe ser completa para todas las actividades de tratamiento que se lleven a cabo y, por ello, recibe con agrado el hecho de que el artículo 5, apartado 6, de la propuesta exija que los responsables del tratamiento informen a los conductores de manera específica de la eventualidad de que se entable un control a distancia por parte de las autoridades de control. El SEPD hace hincapié asimismo en que los responsables del tratamiento deben notificar el tratamiento a las autoridades de control, tal como se establece en los artículos 18 a 20 de la Directiva 95/46/CE.
14. Asimismo, esta disposición pone especial énfasis en el deber de los Estados miembros y de las autoridades de control independientes de garantizar que el tratamiento de datos personales en los tacógrafos utilizados en el transporte por carretera se realiza de acuerdo con la legislación aplicable en materia de protección de datos. Esto exigirá que los Estados miembros adopten medidas específicas en relación con el uso de tecnologías específicas como el Sistema mundial de navegación por satélite (GNSS), las comunicaciones a distancias y las interfaces STI, o respecto del intercambio electrónico de información sobre las tarjetas de conductor y el almacenamiento de registros por parte de las empresas de transporte. Cuando sea posible, las autoridades de protección de datos de los Estados miembros deberán ser consultadas antes de la adopción de dichas medidas, para desarrollar marcos que sean compatibles con los requisitos de protección de datos aplicables.
15. El SEPD recibe con agrado el hecho de que el concepto de intimidad mediante el diseño esté incorporado en la propuesta al establecer que el aparato de control deberá estar «concebido de modo que se garantice la privacidad». El SEPD hace hincapié en que desde una fase temprana del diseño del tacógrafo digital, esto debe hacerse de un modo respetuoso con la intimidad y la protección de datos. Estas medidas respetuosas con la intimidad deberán quedar reflejadas adecuadamente en la actualización de las especificaciones incluidas en el anexo I B.
16. Sin embargo, tal como se ha subrayado en el apartado 11, el artículo 34 y el considerando 15 de la propuesta no resuelven por sí solos todos los problemas en materia de protección de datos asociados al uso de tacógrafos. Por ello, el SEPD destaca en el presente dictamen que son necesarias medidas adicionales para garantizar un nivel satisfactorio de protección de datos de los tacógrafos.

La propuesta describe de manera insuficiente los requisitos de seguridad que deben cumplirse mediante el uso de tacógrafos

17. El SEPD considera que los requisitos de seguridad para los tacógrafos digitales, que se incluyen en diversas partes de la propuesta y en el artículo 15, no están lo suficientemente desarrollados en la propuesta. Además, el SEPD subraya que la propuesta introduce el uso de muchas tecnologías para crear un «nuevo tacógrafo digital», para el que el actual anexo I B está anticuado y no incluye ni las correspondientes especificaciones ni las medidas de seguridad adecuadas.
18. El SEPD destaca que el sector podría sufrir debido a un marco jurídico nada claro como resultado de la adopción de un Reglamento actualizado que introduce muchos cambios tecnológicos cuyas especificaciones técnicas no estarían detalladas en los anexos existentes, que están anticuados. Existe, por tanto,

un riesgo de que la industria desarrolle medidas y marcos que no sean respetuosos con la intimidad hasta que las especificaciones sean actualizadas. Dicho riesgo existirá mientras tenga lugar el proceso de revisión de dichos anexos, es decir, hasta finales de 2014.

19. El SEPD recomienda encarecidamente que la introducción de cualquier actualización tecnológica (GNSS, comunicación a distancia, STI) en los tacógrafos esté debidamente acompañada por la realización de evaluaciones de impacto en materia de intimidad para examinar los riesgos sobre la privacidad que plantea el uso de dichas tecnologías.
20. El SEPD recomienda asimismo insertar en la propuesta un artículo específico sobre el nivel de seguridad que debe alcanzarse y todas las fases de desarrollo y uso de tacógrafos (no solo en las fases de diseño y de instalación sino también, lo que resulta más importante, durante su uso). Dicho artículo debe hacer hincapié en lo siguiente:
 - deberán adoptarse las medidas de seguridad adecuadas para mantener la confidencialidad de los datos, garantizar la integridad de los datos y evitar el fraude y la manipulación ilícita de los mismos;
 - toda la cadena del tratamiento, que incluye no solo al propio aparato de control y las tarjetas sino también al sistema de comunicación a distancia y el uso del aparato GNSS deberá respetar los requisitos de seguridad del artículo 17 de la Directiva 95/46/CE;
 - con fines de responsabilidad, deberá aclararse el modo en que los evaluadores independientes llevarán a cabo su labor;
 - las evaluaciones de impacto sobre la intimidad deberán llevarse a cabo antes de introducir cualquier actualización tecnológica.
21. Para promover buenas prácticas en materia de protección de datos, sería útil que el SEPD y las autoridades del Grupo de Trabajo sobre Protección de Datos del Artículo 29 estuvieran incluidos en la lista de participantes del Foro del Tacógrafo previsto en el artículo 41 de la propuesta.

II.2. Proporcionalidad del tratamiento de datos

A la propuesta le falta claridad y certeza sobre las modalidades del tratamiento, para lo cual se remite a una posterior actualización del anexo I B del Reglamento

22. La propuesta no aporta claridad ni certeza respecto de muchas de las modalidades de tratamiento, lo cual debería quedar aclarado, sin embargo, para garantizar que estas medidas respetan el principio de proporcionalidad establecido en el artículo 6, apartado 1, letra c), de la Directiva 95/46/CE. Esto afecta principalmente a los tipos de datos tratados y grabados en los tacógrafos y mediante el uso de aparatos de geolocalización, el período en que dichos datos podrán ser conservados y qué destinatarios podrán tener acceso a qué datos, en particular por lo que se refiere al uso de las comunicaciones a distancia.
23. Muchos de los detalles del tratamiento de datos están establecidos actualmente en el anexo I B del Reglamento, que ya no está actualizado y que estará sujeto posteriormente a una revisión mediante actos delegados de la Comisión. No existe, por tanto, seguridad jurídica sobre si el tratamiento previsto cumplirá las condiciones de proporcionalidad, ya que la decisión sobre muchas de esas medidas se deja a los comités de reglamentación. Asimismo, existe el riesgo de que durante el tiempo que se dedique a actualizar los anexos, el sector desarrolle sus propios sistemas, lo cual puede dar lugar a discrepancias.
24. El SEPD no apoya este enfoque y recomienda que la propia propuesta aclare las modalidades generales del tratamiento, dejando únicamente que los detalles concretos sean tratados en los anexos. El SEPD lamenta que la propuesta ya no describa las categorías de datos que deberán recopilarse y registrarse en los tacógrafos digitales, aunque esto estaba claramente especificado en el artículo 5 de la versión anterior de la propuesta que le fue comunicada (p. ej., el movimiento y la velocidad del vehículo, la medición del tiempo, lugares en que se inicie y concluya el período de trabajo diario, la identidad del conductor, la actividad del conductor, los acontecimientos y los fallos). Ahora, el artículo 34, apartado 3, de la propuesta únicamente establece que «sólo se utilizarán los datos estrictamente necesarios para el tratamiento», sin especificar los tipos de datos que serán tratados.

25. El SEPD recomienda encarecidamente que se describan las modalidades generales del tratamiento en el texto del Reglamento, el cual, al contrario de lo que ocurre con la adopción de los anexos, será aprobado mediante el procedimiento legislativo ordinario. Este enfoque ayudaría a dar una mayor seguridad jurídica a los conductores profesionales, lo cual a su vez reforzaría el uso válido de los datos en los órganos jurisdiccionales.
26. El SEPD subraya que debe darse una adecuada consideración al principio de proporcionalidad cuando se modifique el anexo I B para adaptarlo al progreso tecnológico. Recomienda encarecidamente ser consultado durante la actualización del anexo I B del Reglamento. El SEPD considera que esta actualización debería llevarse a cabo lo antes posible a fin de garantizar que la industria incorpora a los tacógrafos las especificaciones técnicas armonizadas.

El uso de aparatos de geolocalización y registro de datos de posición

27. El SEPD señala que, según el considerando 5 de la propuesta, el registro de datos de geolocalización está justificado porque facilita la labor de los controladores. A la luz del principio de limitación a una finalidad específica establecido en el artículo 6, apartado 1, letra b), de la Directiva 95/46/CE, el SEPD destaca que los datos de posición registrados en los tacógrafos no deberían ser utilizados para otros fines no compatibles.
28. Aunque, según el artículo 4 de la propuesta sólo se registrarán dos elementos de los datos de posición (determinar los lugares en que se inicie y concluya el período de trabajo diario), el SEPD considera que el uso de un aparato de geolocalización permitirá la localización constante del vehículo y, por tanto, del conductor. Esto puede llevarse a cabo por distintos motivos, por ejemplo, controlar la velocidad y la dirección, comprobar si el vehículo está o no en movimiento, etc. Considerando el artículo 4 de la propuesta y el principio de limitación a una finalidad específica, el SEPD subraya que dichos usos no deberían permitirse. El SEPD hace hincapié en que no debería permitirse la instalación y el uso de dispositivos con el fin directo y principal de permitir a los empresarios controlar a distancia y en tiempo real las acciones y el paradero de sus empleados.

II.3. Acceso a los datos registrados en los tacógrafos digitales y uso posterior

29. El acceso a los datos almacenados en el apartado de control podrá concederse en todo momento a i) las autoridades de control para sus comprobaciones y ii) a la empresa correspondiente de modo que pueda cumplir sus obligaciones legales, en particular tal como se establece en los artículos 28 y 29 de la propuesta. El SEPD recibe con agrado el hecho de que se hayan definido derechos de acceso limitados, según el tipo de usuario y/o su identidad.

Control a distancia por parte de las autoridades de control

30. De acuerdo con lo dispuesto en el considerando 6, las comunicaciones a distancia con fines de control están justificadas para facilitar una mayor selectividad en los controles de carretera y reducir la carga administrativa que suponen los controles aleatorios sobre las empresas de transporte. El SEPD entiende que es conveniente introducir dicha medida pero recuerda que deben establecerse garantías adecuadas en vista de los riesgos sobre la intimidad que puede entrañar un continuo acceso a distancia a la información almacenada en el aparato control.
31. En este sentido, el SEPD señala con satisfacción que el artículo 5 de la propuesta establece una serie de salvaguardias importantes, en particular que i) dicho acceso a distancia está limitado únicamente a las autoridades de control competentes, ii) el alcance de los datos intercambiados con las autoridades de control deberá limitarse a aquellos datos estrictamente necesarios para hacer más selectivos los controles de carretera, iii) existe un período de conservación claramente definido de dos horas para los datos recabados durante los controles a distancia, iv) el propietario o poseedor del vehículo deberá ser informado de la eventualidad de que se lleve a cabo un control a distancia, y v) deben establecerse medidas de seguridad adecuadas para garantizar la integridad de los datos y la autenticación.
32. El SEPD considera, sin embargo, que no está suficientemente claro qué datos pueden ser intercambiados a través de las comunicaciones a distancia. Para garantizar que la cantidad de datos comunicados a las autoridades de control no es excesiva, el SEPD recomienda que el artículo 5, apartado 3, tenga una formulación diferente. En lugar de incluir una lista de datos que no se comunicarán, sugiere que el artículo 5, apartado 3, establezca una lista exhaustiva de los datos que podrán ser comunicados.
33. En relación con las sanciones, el SEPD también remarca que un control a distancia no puede conducir a la imposición automática de multas o sanciones para el conductor o la empresa. Teniendo en cuenta que el control a distancia se realiza sin el conocimiento de la persona afectada, deberán adoptarse las medidas adecuadas antes de adoptar cualquier decisión. El control a distancia, por tanto, debe verse como una medida preliminar que puede conducir a un control en profundidad en presencia del conductor, en caso de que los controladores hayan detectado alguna anomalía en una fase previa.

Intercambios transfronterizos de datos

34. La Comunicación de la Comisión indica que una serie de terceros países aplican los principios de los reglamentos del transporte por carretera y del reglamento del tacógrafo. En la versión actual de la propuesta no existe ninguna indicación relativa a los intercambios internacionales de datos de los tacógrafos. En la propuesta debe aclararse si los intercambios transfronterizos de datos están contemplados por las autoridades de los terceros países, en cuyo caso será necesaria salvaguardias adecuadas de protección de datos para garantizar que existe un nivel de protección adecuado cuando los datos son transferidos a estos terceros países, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 25 y 26 de la Directiva 95/46/CE.

Uso posterior de los datos en el contexto de los Sistemas de Transporte Inteligentes (STI)

35. Hacer que los tacógrafos sean un componente esencial de los sistemas de transporte inteligentes plantea una serie de cuestiones en materia de intimidad y protección de datos, que ya fueron subrayadas por el SEPD en su dictamen sobre la Directiva STI ⁽¹¹⁾.
36. El posterior tratamiento de datos registrados o producidos por el tacógrafo para su uso en aplicaciones de sistemas de transporte inteligentes únicamente debe tener lugar si el tratamiento posterior no es incompatible con la finalidad original de su recogida, lo cual deberá valorarse caso por caso.
37. Los responsables del tratamiento deberán garantizar que el posterior uso de los datos del tacógrafo en una aplicación STI se realiza de conformidad con una de las bases jurídicas incluidas en el listado del artículo 7 de la Directiva 95/46/CE. El SEPD subraya que, de entre todas las bases jurídicas disponibles, puede ser difícil confiar en el consentimiento de los conductores, teniendo en cuenta el contexto laboral en que se llevará a cabo el tratamiento. Los conductores podrían recibir presiones por parte del empresario para que utilicen determinadas aplicaciones STI para las que no habrían dado, por tanto, un consentimiento libre real ⁽¹²⁾.
38. En consecuencia, el SEPD sugiere modificar el artículo 6, apartado 2, de la propuesta para establecer que «los vehículos (...) estarán provistos de una interfaz armonizada que permitirá utilizar los datos registrados o producidos en las aplicaciones de los sistemas de transporte inteligentes. El uso posterior de los datos registrados en los tacógrafos únicamente estará permitido siempre que el conductor haya aceptado libremente dicho tratamiento y se cumplan el resto de requisitos del artículo 6 de la Directiva 95/46/CE.».
39. Además, el SEPD destaca que todos los datos registrados o producidos por el tacógrafo no serán automáticamente accesibles para su uso por otras aplicaciones STI sino únicamente para aquellas que sean estrictamente necesarias para el tratamiento en dicha aplicación STI. El artículo 6, apartado 3, de la propuesta debería destacar esto. El SEPD recomienda que se realice una evaluación de la protección de la intimidad específica para cada aplicación a fin de determinar qué datos son estrictamente necesarios para el tratamiento y el plazo durante el que los datos podrán conservarse.

II.4. Tarjetas de conductor*Integración de las tarjetas de conductor y los permisos de conducción*

40. El artículo 27 prevé la agrupación de varias funciones de las tarjetas de conductor y los permisos de conducción. Considerando la potencial cantidad de información registrada sobre las actividades del conductor, la tarjeta del conductor es mucho más que una simple tarjeta identificativa que certifica que la persona es un conductor profesional. Por tanto, es más intrusiva desde el punto de vista de la protección de datos ya que está destinada a controlar el cumplimiento por parte de alguien de la normativa en materia social en el ámbito del transporte por carretera.
41. La integración de dicha tarjeta y del permiso de conducción plantea problemas de protección de datos, en particular, a la luz del principio de limitación a una finalidad específica y el principio de proporcionalidad. Además, no han quedado lo suficientemente demostrados ni la necesidad ni el beneficio de integrar la tarjeta de conductor y el permiso de conducción. En particular, no queda probado cómo

⁽¹¹⁾ Dictamen del SEPD de 22 de julio de 2009 sobre la Comunicación de la Comisión relativa a un Plan de acción para el despliegue de sistemas de transporte inteligentes en Europa y a la propuesta que lo acompaña de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se establece el marco para el despliegue de los sistemas de transporte inteligentes en el sector del transporte por carretera y para sus interfaces con otros modos de transporte, DO C 47 de 25.2.2010, 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⁾ Véase el Dictamen 15/2011 del Grupo de Trabajo del Artículo 29 sobre el consentimiento: http://ec.europa.eu/justice/data-protection/article-29/documentation/opinion-recommendation/files/2011/wp187_es.pdf

dicha integración sería el mejor modo para ayudar a luchar contra el fraude y el uso indebido. El SEPD recomienda que esta integración únicamente esté prevista después de realizar una evaluación de impacto en materia de intimidad y seguridad. Esto debería estar claramente mencionado en el artículo 27 de la propuesta.

42. Asimismo, dicha integración exigirá una modificación de la Directiva 2006/126/CE sobre el permiso de conducción, propuesta que deberá ser presentada por la Comisión. Considerando los aspectos en materia de protección de datos que plantean dichas modificaciones, el SEPD subraya su deseo de ser debidamente consultado sobre dicha propuesta.

Intercambio de información sobre tarjetas de conductor a través de TACHONET

43. La información sobre las tarjetas de conductor se intercambiarán electrónicamente a través de los registros electrónicos nacionales antes de expedir dichas tarjetas para comprobar que el solicitante no posee ya una tarjeta. Este intercambio de información se realizará a través del sistema existente, TACHONET. El artículo 26 establece la base jurídica para dicho intercambio electrónico de información. El SEPD acoge con satisfacción el hecho de que los datos personales específicos registrados en dichos registros están claramente indicados en el artículo 26 de la propuesta, así como el período de conservación y los destinatarios autorizados de los datos. El SEPD destaca que todas las modalidades generales de tratamiento en TACHONET deben estar descritas en dicho artículo y que únicamente deberán adoptarse mediante actos de aplicación las especificaciones técnicas.
44. El SEPD destaca que la función de la Comisión de interconectar los registros electrónicos no está lo suficientemente clara. Hace hincapié en que esta función debería ser aclarada en los actos de aplicación propuestos. Asimismo, destaca que cuando esta función pudiera implicar el tratamiento de datos personales por parte de la Comisión, dicho tratamiento debería respetar lo dispuesto en el Reglamento (CE) nº 45/2001.

III. CONCLUSIÓN

45. El SEPD recibe con agrado haber sido consultado sobre una propuesta que vulnera la intimidad de los conductores profesionales de una manera tan visible. En especial, recibe con satisfacción el hecho de que en la propuesta se haya incluido una disposición específica en materia de protección de datos. El SEPD destaca, sin embargo, que esta disposición no soluciona por sí misma todas las cuestiones en materia de protección de datos planteadas por las medidas presentadas en la propuesta, por lo que, deberían incluirse otras garantías en la propuesta y en las medidas complementarias descritas en la Comunicación.
46. El SEPD considera que las modalidades generales del tratamiento en tacógrafos deberían ser establecidas en la propia propuesta y no en los anexos del Reglamento. Los principales aspectos del tratamiento deberían estar descritos en la propia propuesta, como los tipos de datos registrados en tacógrafos y a través de aparatos de geolocalización, los destinatarios y los plazos de conservación. Los anexos del Reglamento únicamente deberían establecer los detalles técnicos de los principios generales que hayan sido establecidos en el propio Reglamento.
47. Asimismo, el SEPD destaca que los anexos existentes han quedado obsoletos, lo cual puede conducir a discrepancias sobre el modo en que los tacógrafos serán desarrollados por la industria. La propuesta introduce muchas actualizaciones tecnológicas, para las que no se establecen en los anexos existentes del Reglamento las correspondientes especificaciones técnicas. Existe el riesgo de que la industria desarrolle marcos que no sean respetuosos con la intimidad mientras esté pendiente la actualización de los anexos del Reglamento. El SEPD exige a la Comisión que actualice los anexos del Reglamento tan pronto como sea posible.
48. El SEPD recomienda introducir las siguientes modificaciones a la propuesta:
- introducir una disposición específica sobre el nivel de seguridad que deberá alcanzarse en los tacógrafos y establecer que deberá llevarse a cabo una evaluación de impacto sobre intimidad antes de introducir las actualizaciones tecnológicas;
 - aclarar los objetivos específicos y legítimos para los que se llevará a cabo una geolocalización constante. Debería especificarse claramente en la propuesta que no se permite la instalación y el uso de dispositivos con el fin directo y principal de permitir a los empresarios controlar a distancia y en tiempo real las acciones y el paradero de sus empleados;
 - el artículo 5, apartado 3, debería definir en una lista exhaustiva los datos que pueden intercambiarse las autoridades de control y garantizar que los controles a distancia no conducen a sanciones automáticas;

- aclarar si existirán intercambios transfronterizos de datos con las autoridades de control de terceros países y, en su caso, adoptar las salvaguardas de protección de datos adecuadas para garantizar el cumplimiento de lo dispuesto en los artículos 25 y 26 de la Directiva 95/46/CE;
 - exigir a los responsables del tratamiento que el tratamiento posterior de los datos registrados en los tacógrafos para su uso en aplicaciones STI se lleve a cabo de conformidad con lo dispuesto en la Directiva 95/46/CE, en particular que los conductores profesionales hayan prestado su consentimiento libre y expreso para ello y que el tratamiento posterior no sea incompatible con la finalidad original para los que se obtuvieron los datos. Asimismo, el artículo 6, apartado 3, debería hacer hincapié en que el acceso a los datos almacenados en el equipo de tacógrafo estará limitado únicamente a lo que resulte estrictamente necesario para el tratamiento en una aplicación STI;
 - establecer en el artículo 27 que la agrupación de las tarjetas de conductor y los permisos de conducción únicamente debería estar prevista después de haber realizado una evaluación de impacto sobre intimidad y seguridad;
 - ofrecer una mayor aclaración de la función de la Comisión en el intercambio de información sobre tarjetas de conductor a través de los registros electrónicos nacionales y las modalidades de intercambio.
49. El SEPD pide a los Estados miembros que consulten a las autoridades de supervisión de la protección de datos antes de adoptar medidas nacionales para los tacógrafos, en particular aquellas medidas sobre el uso de equipos de geolocalización, comunicaciones a distancias, interfaces STI y TACHONET.
50. Para garantizar una adecuada consideración de los requisitos en materia de protección de datos en posteriores acciones complementarias por parte de la Comisión, el SEPD desea ser incluido en la lista de participantes del Foro del Tacógrafo y ser consultado sobre la actualización del anexo I B y sobre la propuesta de modificación de la Directiva 2001/126/CE sobre el permiso de conducción.

Hecho en Bruselas, el 5 de octubre de 2011.

Giovanni BUTTARELLI
*Asistente del Supervisor Europeo de Protección de
Datos*
