

Parere del Garante europeo della protezione dei dati sulla proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio recante modifica del regolamento (CEE) n. 3821/85 relativo all'apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada e recante modifica del regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio

(2012/C 37/02)

IL GARANTE EUROPEO DELLA PROTEZIONE DEI DATI,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 16,

vista la Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea, in particolare gli articoli 7 e 8,

vista la direttiva 95/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 ottobre 1995, relativa alla tutela delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati ⁽¹⁾,

visto il regolamento (CE) n. 45/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 dicembre 2000, concernente la tutela delle persone fisiche in relazione al trattamento dei dati personali da parte delle istituzioni e degli organismi comunitari, nonché la libera circolazione di tali dati ⁽²⁾, e in particolare l'articolo 28, paragrafo 2,

HA ADOTTATO IL SEGUENTE PARERE

I. INTRODUZIONE

I.1. Consultazione del GEPD

1. Il 19 luglio 2011 la Commissione ha adottato una proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio recante modifica del regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio relativo all'apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada e recante modifica del regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio (in appresso «la proposta») ⁽³⁾. La proposta è corredata da una comunicazione intitolata «Tachigrafo digitale: una tabella di marcia per le attività future» (in prosieguo «la comunicazione») ⁽⁴⁾. La loro trasmissione al GEPD è avvenuta lo stesso giorno a fini di consultazione.
2. Nell'aprile 2011 il GEPD è già stato consultato informalmente relativamente a una versione precedente della proposta, sulla quale ha espresso osservazioni informali il 13 maggio 2011. Il GEPD appoggia la consultazione informale che ha contribuito a migliorare il testo dal punto di vista della protezione dei dati in una fase iniziale del processo di elaborazione. Alcune di queste osservazioni sono state prese in considerazione all'interno della proposta. Il GEPD gradirebbe un riferimento al presente parere nel preambolo della proposta.

I.2. Contesto generale

3. La proposta riguarda l'installazione e l'uso dell'apparecchio di controllo nei veicoli usati per il trasporto su strada di viaggiatori o di merci per verificare la conformità alla normativa sociale sui tempi di guida e i periodi di riposo da parte dei conducenti professionisti nel trasporto su strada ⁽⁵⁾.
4. A tal fine, sin dal 1985 è stato creato un sistema tachigrafico basato su un apparecchio di controllo e su carte tachigrafiche ⁽⁶⁾. L'apparecchio di controllo registra, memorizza, mostra, stampa e fornisce dati relativi alle attività del conducente. Una carta tachigrafica è una carta intelligente destinata all'uso con l'apparecchio di controllo. Le carte tachigrafiche consentono l'individuazione del loro titolare attraverso l'apparecchio di controllo, nonché il trasferimento e la memorizzazione dei dati.

⁽¹⁾ GU L 281 del 23.11.1995, pag. 31.

⁽²⁾ GU L 8 del 12.1.2001, pag. 1.

⁽³⁾ COM(2011) 451 def.

⁽⁴⁾ COM(2011) 454 def.

⁽⁵⁾ Cfr., in particolare, il regolamento (CE) n. 561/2006 sui tempi di guida e i periodi di riposo, la direttiva 2002/15/CE concernente l'organizzazione dell'orario di lavoro delle persone che effettuano operazioni mobili di autotrasporto, e la direttiva 92/6/CEE concernente il montaggio e l'impiego di limitatori di velocità per talune categorie di autoveicoli nella Comunità.

⁽⁶⁾ Una carta tachigrafica può assumere le forme di: i) carta del conducente, ii) carta di controllo, iii) carta dell'officina, e iv) carta dell'azienda; cfr. le definizioni riportate nell'articolo 2 della proposta.

5. Il progetto di proposta modifica l'attuale regolamento (CEE) n. 3821/85 relativo all'apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada (in appresso «il regolamento») e lo aggiorna conformemente agli attuali sviluppi tecnologici, allo scopo di migliorare l'uso del tachigrafo digitale rispetto alle versioni analogiche e di ampliare le sue funzionalità per creare un nuovo tipo di tachigrafo digitale. Il nuovo tachigrafo digitale sarà migliorato attraverso le seguenti caratteristiche tecnologiche: i) farà uso di strumenti di geolocalizzazione per raccogliere automaticamente alcuni dati sull'ubicazione dei conducenti; ii) userà strutture di comunicazione remota per effettuare controlli a distanza; e iii) disporrà di un'interfaccia standardizzata con altri sistemi di trasporto intelligenti (ITS), consentendole di diventare una componente essenziale della piattaforma ITS di un veicolo ⁽⁷⁾.
6. Molte delle questioni sollevate nella proposta richiederanno ulteriori azioni complementari illustrate nella comunicazione. Questa individua varie misure che la Commissione è tenuta ad attuare, compreso in particolare l'aggiornamento, attraverso atti delegati, delle specifiche tecniche del tachigrafo digitale, riportate nell'allegato IB del regolamento, l'aggiornamento dei meccanismi di sicurezza, nonché la modifica della direttiva 2006/126/CE concernente la patente di guida per unificare le carte dei conducenti professionisti usate nei tachigrafi con le loro patenti di guida.

1.3. Questioni inerenti alla protezione dei dati sollevate dalla proposta

7. L'uso dell'apparecchio di controllo nel trasporto su strada comporta il trattamento dei dati personali relativi ai conducenti professionisti. Gran parte del trattamento si basa sull'uso di strumenti di geolocalizzazione e di strutture di comunicazione remota, ossia di tecnologie che determinano un notevole impatto sulla vita privata e la protezione dei dati delle persone.
8. Pertanto, la proposta incide in modo molto evidente sulla vita privata dei conducenti professionisti, in particolare perché consente il monitoraggio costante degli spostamenti dei conducenti e introduce la possibilità di controlli a distanza da parte delle autorità competenti, che avranno un accesso diretto e costante ai dati registrati nei tachigrafi. Inoltre, la prevista fusione della carta del conducente con la patente di guida potrebbe anche incidere sull'attuale protezione dei dati dei conducenti.
9. È fondamentale dunque che, all'interno dell'Unione europea, il trattamento dei dati attraverso tachigrafi avvenga conformemente a quanto previsto dal quadro dell'UE sulla protezione dei dati, come stabilito negli articoli 7 e 8 della Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea, nell'articolo 16 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea nonché nelle direttive 95/46/CE ⁽⁸⁾ e 2002/58/CE ⁽⁹⁾.
10. Occorre osservare che al momento dell'adozione del regolamento, avvenuta nel 1985, all'interno dell'UE non esisteva un quadro generale sulla protezione dei dati. Pertanto, l'attuale revisione del regolamento costituisce un'opportunità per aggiornare il regolamento in conformità dell'attuale regime di protezione dei dati.
11. In particolare, il GEPD accoglie con favore l'introduzione di un considerando e di una disposizione dedicata sulla protezione dei dati nella proposta ⁽¹⁰⁾. Tuttavia, il GEPD osserva che, da sole, tali disposizioni non risolvono tutte le questioni inerenti alla protezione dei dati previste dalle diverse misure avanzate nella proposta. Pertanto, occorrerebbe includere ulteriori garanzie nella proposta e nelle misure complementari descritte nella comunicazione.
12. Nel presente parere, il GEPD segnala diversi aspetti della proposta che richiedono ulteriori riflessioni dal punto di vista della protezione dei dati. In particolare, il GEPD si concentrerà sulle seguenti questioni, esaminate singolarmente nella sezione II sottostante:

⁽⁷⁾ Direttiva 2010/40/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 7 luglio 2010, sul quadro generale per la diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti nel settore del trasporto stradale e nelle interfacce con altri modi di trasporto, (GU L 207 del 6.8.2010, pag. 1).

⁽⁸⁾ Direttiva 95/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 ottobre 1995, relativa alla tutela delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati, GU L 281 del 23.11.1995, pag. 31.

⁽⁹⁾ Direttiva 2002/58/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 luglio 2002, relativa al trattamento dei dati personali e alla tutela della vita privata nel settore delle comunicazioni elettroniche (direttiva relativa alla vita privata e alle comunicazioni elettroniche), (GU L 201 del 31.7.2002, pag. 37).

⁽¹⁰⁾ Cfr. il considerando 15 e l'articolo 34 della proposta.

- i) i requisiti generali per la protezione dei dati e la sicurezza indicati nelle disposizioni dedicate della proposta;
- ii) la proporzionalità del trattamento dei dati effettuato attraverso i tachigrafi;
- iii) le modalità di accesso ai dati e l'ulteriore utilizzo dei dati registrati nei tachigrafi;
- iv) le questioni specifiche sollevate dall'uso proposto relativo alle carte dei conducenti.

II. ANALISI DELLA PROPOSTA

II.1. Requisiti generali per la protezione dei dati e la sicurezza

Misure generali per la protezione dei dati da attuarsi da parte degli addetti al controllo dei dati, degli Stati membri e dei progettisti dei tachigrafi

13. Il GEPD accoglie con favore l'inserimento di una disposizione dedicata relativa alla protezione dei dati nell'articolo 34 della proposta. L'articolo 34 sottolinea chiaramente la responsabilità dei proprietari di veicoli e/o delle imprese di trasporto, quali controllori dei dati, di rispettare la legislazione applicabile in materia di protezione dei dati. Tra l'altro, questo impone loro l'esigenza di informare i conducenti professionisti sul trattamento dei loro dati nei tachigrafi, concedere ai conducenti l'accesso ai loro dati e rettificare dati scorretti o incompleti. Il GEPD sottolinea che tali informazioni sul trattamento devono essere complete per tutte le attività di trattamento intraprese e apprezza quindi il fatto che l'articolo 5, paragrafo 6, della proposta imponga agli addetti al controllo dei dati di informare i conducenti in modo specifico sulla possibilità del controllo a distanza da parte delle autorità di controllo. Il GEPD sottolinea inoltre che gli addetti al controllo dei dati devono notificare il trattamento alle autorità di controllo, così come stabilito negli articoli da 18 a 20 della direttiva 95/46/CE.
14. Questa disposizione evidenzia altresì l'obbligo degli Stati membri e delle autorità di controllo indipendenti di garantire che il trattamento di dati personali nei tachigrafi usati nel trasporto su strada avvenga conformemente alla legislazione applicabile in materia di protezione dei dati. Questo imporrà agli Stati membri l'adozione di misure specifiche per quanto concerne l'uso di tachigrafi specifici, come il sistema globale di navigazione satellitare (GNSS), comunicazioni remote e interfacce ITS, o per quanto riguarda lo scambio elettronico di informazioni sulle carte del conducente e la memorizzazione delle registrazioni da parte delle imprese di trasporto. Ove possibile, sarebbe opportuno consultare le autorità garanti della protezione dei dati negli Stati membri prima dell'adozione di tali misure, con l'intento di creare contesti compatibili con i requisiti applicabili in materia di protezione dei dati.
15. Il GEPD si compiace del fatto che il concetto di «privacy by design» (tutela della vita privata fin dalla progettazione) venga integrato nella proposta, prevedendo che l'apparecchio di controllo debba essere «progettato in modo da garantire la riservatezza». Il GEPD sottolinea che, fin dalla fase iniziale della progettazione, il tachigrafo digitale dovrebbe essere rispettoso della vita privata e della protezione dei dati. Tali misure rispettose della vita privata dovrebbero essere adeguatamente riflesse nell'aggiornamento delle specifiche di cui all'allegato IB.
16. Tuttavia, come sottolineato nel precedente paragrafo 11, considerati da soli, l'articolo 34 e il considerando 15 della proposta non affrontano tutte le preoccupazioni sulla protezione dei dati legate all'uso dei tachigrafi. Pertanto, nel presente parere, il GEPD mette in luce ulteriori misure necessarie per garantire un livello soddisfacente di protezione dei dati nei tachigrafi.

La proposta descrive in modo insufficiente i requisiti di sicurezza da soddisfare per l'uso dei tachigrafi

17. Il GEPD ritiene che i requisiti di sicurezza per il tachigrafo digitale, presentati in diverse parti della proposta e nell'articolo 15, non siano elaborati in modo sufficiente all'interno della proposta. Il GEPD, inoltre, sottolinea che la proposta introduce l'uso di un varie tecnologie in modo da creare un «nuovo tipo di tachigrafi digitali», per il quale l'attuale allegato IB risulta obsoleto e non contiene specifiche pertinenti, né tanto meno misure di sicurezza adeguate.
18. Il GEPD sottolinea che l'industria potrebbe risentire dell'esistenza di un quadro giuridico poco chiaro, derivante dall'adozione di un regolamento aggiornato che introduce numerosi cambiamenti tecnologici,

le cui specifiche tecniche non saranno indicate negli attuali allegati obsoleti. Vi è quindi il rischio che l'industria determini misure e quadri non rispettosi della vita privata fino a quando le specifiche non saranno aggiornate. Questo rischio esisterà fino a quando sarà in atto il processo di revisione degli allegati, ossia fino alla fine del 2014.

19. Il GEPD raccomanda vivamente che l'introduzione di qualsiasi aggiornamento tecnologico (GNSS, comunicazione remota, ITS) nei tachigrafi sia debitamente sostenuta dalla realizzazione di valutazioni d'impatto sulla riservatezza, con l'intento di valutare i rischi per la riservatezza emersi dall'uso di queste tecnologie.
20. Il GEPD suggerisce inoltre di inserire all'interno della proposta un articolo dedicato sul livello di sicurezza da raggiungere in tutte le fasi di sviluppo e uso dei tachigrafi (non solo nelle fasi di progettazione e installazione, ma anche e soprattutto durante il loro utilizzo). Questo articolo dovrebbe rilevare i seguenti aspetti:
 - adozione di adeguate misure di sicurezza per salvaguardare la riservatezza dei dati, garantire la loro integrità e prevenire frodi e manipolazioni illecite,
 - l'intera catena del trattamento, che comprende non solo l'apparecchio di controllo e le carte stesse, ma anche il sistema di comunicazione remota e l'uso di apparecchiature GNSS, deve rispettare i requisiti di sicurezza di cui all'articolo 17 della direttiva 95/46/CE,
 - a fini di responsabilità, occorrerebbe chiarire il modo in cui valutatori indipendenti svolgeranno i propri compiti,
 - le valutazioni dell'impatto sulla riservatezza dovrebbero essere condotte prima di introdurre qualsiasi aggiornamento tecnologico.
21. Per promuovere buone pratiche di protezione dei dati, sarebbe utile inserire il GEPD e il Gruppo di lavoro «Articolo 29» delle autorità garanti della protezione dei dati nell'elenco dei partecipanti al forum sul tachigrafo, previsto dall'articolo 41 della proposta.

II.2. Proporzionalità del trattamento dei dati

La proposta è priva di chiarezza e certezza sulle modalità di trattamento, destinate a un successivo aggiornamento dell'allegato IB del regolamento

22. La proposta manca di certezza e precisione per quanto riguarda diverse modalità di trattamento che, tuttavia, andrebbero chiarite per garantire che queste misure rispettino il principio di proporzionalità di cui all'articolo 6, paragrafo 1, lettera c), della direttiva 95/46/CE. In particolare, si tratta dei tipi di dati trattati e registrati nei tachigrafi e attraverso l'uso di strumenti di geolocalizzazione, del periodo di tempo in cui tali dati possono essere conservati e dei destinatari autorizzati ad accedere a determinati dati, in particolare con riferimento alle comunicazioni remote.
23. Attualmente, molti dettagli sul trattamento dei dati sono indicati nell'allegato IB del regolamento che non è più aggiornato e sarà oggetto di revisioni attraverso atti delegati della Commissione. Pertanto, non vi è alcuna certezza giuridica sul fatto che il trattamento previsto soddisferà le condizioni di proporzionalità, dal momento che molte misure saranno stabilite in un secondo momento all'interno dei comitati di regolamentazione. Inoltre, sussiste il rischio che, durante il periodo di aggiornamento degli allegati, l'industria elabori schemi propri che potrebbero portare a possibili discrepanze.
24. Il GEPD non approva questo tipo di approccio e raccomanda di chiarire nella proposta stessa le modalità generali del trattamento, destinando la presentazione dei dettagli precisi solo all'interno degli allegati. Il GEPD deplora il fatto che la proposta non descriva più le categorie di dati da raccogliere e registrare nei tachigrafi digitali, benché questo aspetto sia stato chiaramente specificato nell'articolo 5 della versione precedente della proposta comunicata al GEPD (vale a dire movimento e velocità del veicolo, misurazione del tempo, identificazione dell'inizio e della fine del periodo di lavoro giornaliero del conducente, identità del conducente, attività del conducente, eventi e anomalie). L'articolo 34, paragrafo 3, della proposta prevede esclusivamente che «devono essere trattati solo i dati strettamente necessari ai fini dell'elaborazione», senza specificare il tipo di dati che saranno trattati.

25. Il GEPD raccomanda vivamente di descrivere le modalità generali del trattamento nel testo del regolamento che, contrariamente all'adozione degli allegati, sarebbe approvato attraverso la procedura legislativa ordinaria. Questo approccio contribuirebbe a offrire maggiore certezza giuridica ai conducenti professionisti che, a sua volta, rafforzerebbe l'uso legittimo dei dati in tribunale.
26. Il GEPD sottolinea che, in sede di modifica dell'allegato IB, sarebbe opportuno tenere in debita considerazione anche il principio di proporzionalità, in linea con gli sviluppi tecnologici, e raccomanda caldamente di consultarlo durante l'aggiornamento di detto allegato del regolamento. Il GEPD ritiene che quest'aggiornamento dovrebbe avvenire quanto prima per garantire che l'industria integri nei tachigrafi specifiche tecniche armonizzate.

Uso di apparecchiature di geolocalizzazione e registrazione dei dati di localizzazione

27. Il GEPD osserva che, ai sensi del considerando 5 della proposta, la registrazione di dati di geolocalizzazione è giustificata per coadiuvare gli agenti durante i controlli. In vista del principio della limitazione dello scopo, di cui all'articolo 6, paragrafo 1, lettera b), della direttiva 95/46/CE, il GEPD sottolinea che i dati di localizzazione registrati nei tachigrafi non dovrebbero essere impiegati per altre finalità incompatibili.
28. Benché ai sensi dell'articolo 4 della proposta la registrazione riguarderebbe solo due tipi specifici di dati di localizzazione (identificazione del luogo di inizio e fine del periodo di lavoro giornaliero), il GEPD comprende che l'uso di strumenti di geolocalizzazione consentirà di avere un posizionamento costante del veicolo, e quindi del conducente. Le finalità potrebbero essere diverse, consistendo ad esempio nel monitorare la velocità e la direzione, nel verificare se il veicolo è in movimento o meno, ecc. Alla luce dell'articolo 4 della proposta e del principio di limitazione dello scopo, il GEPD sottolinea che tali usi non sarebbero autorizzati. Il GEPD, inoltre, richiama l'attenzione sulla necessità di vietare l'installazione e l'uso di dispositivi per lo scopo diretto e principale di consentire ai datori di lavoro il controllo a distanza e in tempo reale delle azioni o degli spostamenti dei loro dipendenti.

II.3. Accesso ai dati registrati nei tachigrafi digitali e ulteriore utilizzo

29. L'accesso ai dati memorizzati nell'apparecchio di controllo può essere concesso in qualsiasi momento i) alle autorità di controllo per le opportune verifiche e ii) all'impresa interessata, in modo che possa adempiere ai propri obblighi giuridici, in particolare come previsto negli articoli 28 e 29 della proposta. Il GEPD apprezza il fatto che, in relazione ai dati, siano stati definiti diritti di accesso restrittivi in base al tipo e/o all'identità dell'utente.

Controllo a distanza da parte delle autorità competenti

30. Secondo quanto previsto dal considerando 6, la comunicazione remota a fini di controllo viene giustificata per agevolare i controlli su strada mirati e ridurre gli oneri amministrativi creati dai controlli casuali sulle imprese di trasporti. Il GEPD comprende i vantaggi derivanti dall'introduzione di tale misura, ma rammenta l'esigenza di attuare adeguate misure di protezione, in vista dei rischi per la riservatezza emersi dall'accesso remoto continuo alle informazioni registrate nell'apparecchio di controllo.
31. A tal proposito, il GEPD osserva con soddisfazione che l'articolo 5 della proposta prevede una serie di importanti misure di protezione, in particolare che i) l'accesso remoto è limitato solo alle autorità di controllo competenti, ii) i dati scambiati con le autorità di controllo sono limitati a quelli strettamente necessari ai fini dei controlli su strada mirati, iii) è previsto un breve periodo di conservazione chiaramente definito e della durata di due ore, relativo ai dati raccolti durante i controlli a distanza, iv) le informazioni sulla possibilità di effettuare controlli a distanza devono essere fornite al conducente dal proprietario o dal titolare del veicolo, e v) occorre attuare adeguate misure di sicurezza per assicurare l'integrità e l'autenticazione dei dati.
32. Tuttavia, il GEPD ritiene che non sia sufficientemente chiaro quali siano i dati da poter scambiare attraverso la comunicazione remota. Per garantire che la quantità di dati comunicati alle autorità di controllo non sia eccessiva, il GEPD raccomanda una diversa formulazione dell'articolo 5, paragrafo 3, suggerendo di inserire in esso un elenco esaustivo dei dati che possono essere comunicati, al posto di un elenco di dati che non saranno comunicati.
33. Per quanto riguarda le sanzioni, il GEPD sottolinea che il controllo a distanza non dovrebbe comportare multe o ammende automatiche a carico del conducente o dell'impresa. Poiché l'effettivo controllo a distanza viene effettuato a insaputa della persona interessata, prima di procedere a qualsiasi decisione occorre intraprendere misure adeguate. Pertanto, il controllo a distanza dovrebbe essere visto come una misura preliminare che può portare a un controllo approfondito in presenza del conducente, qualora gli agenti di controllo avessero individuato alcune anomalie nella fase preliminare.

Scambi transfrontalieri di dati

34. La comunicazione della Commissione indica che una serie di paesi terzi applica i principi dei regolamenti in materia di trasporto su strada e il regolamento sul tachigrafo. Nell'attuale versione della proposta, non vi è alcun riferimento allo scambio internazionale dei dati del tachigrafo. Sarebbe opportuno chiarire nella proposta la previsione di scambi transfrontalieri di dati con le autorità di paesi terzi, nel qual caso sarà necessario attuare misure di protezione dei dati, volte ad assicurare un livello di protezione adeguato durante il trasferimento dei dati verso questi paesi terzi, secondo quanto previsto dagli articoli 25 e 26 della direttiva 95/46/CE.

Ulteriore uso dei dati nel contesto dei sistemi di trasporto intelligenti (ITS)

35. Rendere i tachigrafi una componente essenziale dei sistemi di trasporto intelligenti solleva una serie di questioni relative alla vita privata e alla protezione dei dati, messe in luce dal GEPD nel suo parere sulla direttiva ITS ⁽¹⁾.
36. L'ulteriore trattamento dei dati registrati o generati dal tachigrafo per l'utilizzo in applicazioni dei sistemi di trasporto intelligenti dovrebbe avvenire solo se compatibile con lo scopo originario della raccolta. Questo aspetto deve essere valutato sulla base dei singoli casi.
37. Gli addetti al controllo dei dati devono garantire che l'ulteriore trattamento dei dati dei tachigrafi per l'utilizzo in un'applicazione ITS avvenga secondo uno dei principi di legittimazione elencati nell'articolo 7 della direttiva 95/46/CE. Il GEPD sottolinea che, fra tutti i principi di legittimazione a disposizione, potrebbe essere difficile fare affidamento sul consenso dei conducenti, considerato il contesto lavorativo in cui si svolgono le attività di trattamento. I conducenti potrebbero essere sollecitati dai datori di lavoro a usare determinate applicazioni ITS per le quali non avrebbero espresso il loro consenso realmente libero ⁽¹²⁾.
38. Di conseguenza, il GEPD suggerisce di modificare l'articolo 6, paragrafo 2, della proposta nel senso che «i veicoli (...) sono dotati di un apparecchio di controllo munito di un'interfaccia armonizzata, che consente l'uso di dati registrati o generati per le applicazioni dei sistemi di trasporto intelligenti. L'ulteriore uso dei dati registrati nei tachigrafi è autorizzato solo se il conducente abbia espresso liberamente il proprio consenso a tale ulteriore trattamento e se sono soddisfatti tutti gli altri requisiti di cui all'articolo 6 della direttiva 95/46/CE».
39. Il GEPD sottolinea, inoltre, che non tutti i dati registrati o generati dal tachigrafo dovrebbero essere automaticamente accessibili per essere usati in altre applicazioni ITS, ma solo quelli strettamente necessari per il trattamento in quell'applicazione specifica. Questo aspetto andrebbe evidenziato nell'articolo 6, paragrafo 3, della proposta. Il GEPD raccomanda di condurre una valutazione specifica relativa all'impatto sulla vita privata per ciascuna applicazione, al fine di stabilire quali dati siano strettamente necessari per il trattamento, nonché il limite di tempo entro cui tali dati dovrebbero essere conservati.

II.4. Carte del conducente*Integrazione delle carte del conducente e delle patenti di guida*

40. L'articolo 27 prevede la fusione delle funzionalità delle carte del conducente e delle patenti di guida. Considerata la potenziale quantità di informazioni registrate sulle attività del conducente, la carta del conducente è più di una semplice carta d'identità attestante che la persona è un conducente professionista. Pertanto, dal punto di vista della protezione dei dati, rivela maggiore indiscrezione, essendo intesa a verificare la conformità alla legislazione sociale nel settore del trasporto su strada da parte di un soggetto.
41. L'integrazione di questa carta con la patente di guida desta preoccupazioni per quanto riguarda la protezione dei dati, in particolare tenendo conto del principio della limitazione dello scopo e del principio di proporzionalità. Inoltre, la necessità e il vantaggio di integrare la carta del conducente nella patente di guida non sono stati sufficientemente dimostrati. In particolare, non viene dimostrato il

⁽¹⁾ Parere del GEPD del 22 luglio 2009 sulla comunicazione della Commissione sul piano d'azione per la diffusione di sistemi di trasporto intelligenti in Europa e sulla relativa proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce il quadro generale per la diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti nel settore del trasporto stradale e nelle interfacce con altri modi di trasporto, GU C 47 del 25.2.2010, pag. 6.
http://www.edps.europa.eu/EDPSWEB/webdav/site/mySite/shared/Documents/Consultation/Opinions/2009/09-07-22_Intelligent_Transport_Systems_IT.pdf

⁽¹²⁾ Cfr. il parere 15/2011 del Gruppo di lavoro «Articolo 29» sulla definizione di consenso: http://ec.europa.eu/justice/data-protection/article-29/documentation/opinion-recommendation/files/2011/wp187_it.pdf

motivo per cui tale integrazione costituirebbe il modo migliore per contribuire a lottare contro la frode e l'uso improprio delle carte del conducente. Il GEPD raccomanda di prevedere detta integrazione solo dopo lo svolgimento di una valutazione dell'impatto sulla riservatezza e la sicurezza. Questo aspetto dovrebbe essere indicato chiaramente nell'articolo 27 della proposta.

42. Inoltre, tale integrazione richiederà la modifica della direttiva 2006/126/CE concernente la patente di guida, per cui la Commissione presenterà un'apposita proposta. Considerati gli aspetti della protezione dei dati sollevati dalle modifiche, il GEPD sottolinea il desiderio di essere debitamente consultato in merito a tale proposta.

Scambio di informazioni sulle carte del conducente attraverso TACHONET

43. Le informazioni sulle carte del conducente saranno scambiate attraverso registri elettronici nazionali prima del rilascio delle carte del conducente, per verificare che il richiedente non sia già in possesso di tale carta. Questo scambio di informazioni avverrà attraverso un sistema esistente, denominato TACHONET. L'articolo 26 offre il fondamento giuridico per tale scambio elettronico di informazioni. Il GEPD si compiace del fatto che i dati personali specifici memorizzati in questi registri siano chiaramente indicati nell'articolo 26 della proposta, così come il loro periodo di conservazione e i destinatari autorizzati dei dati. Il GEPD sottolinea che, in questo articolo, occorrerebbe descrivere tutte le modalità generali del trattamento in TACHONET e l'adozione attraverso atti di esecuzione dovrebbe riguardare solo specifiche puramente tecniche.
44. Il GEPD osserva che il ruolo della Commissione nell'interconnessione dei registri elettronici non è sufficientemente chiaro e sottolinea che questo ruolo dovrebbe essere ulteriormente chiarito negli atti di esecuzione proposti. Inoltre, evidenzia che qualora questo ruolo comporti il trattamento di dati personali da parte della Commissione, detto trattamento dovrebbe avvenire conformemente al regolamento (CE) n. 45/2001.

III. CONCLUSIONE

45. Il GEPD esprime soddisfazione per essere stato consultato sulla proposta che incide in modo molto evidente sulla vita privata dei conducenti professionisti. In particolare, apprezza la previsione di una disposizione dedicata alla protezione dei dati all'interno della proposta. Tuttavia, osserva che, da sola, tale disposizione non può affrontare tutte le questioni della protezione dei dati sollevate dalle misure avanzate nella proposta. Pertanto, è necessario inserire ulteriori garanzie nella proposta e nelle misure complementari descritte nella comunicazione.
46. Il GEPD ritiene che le modalità generali del trattamento nei tachigrafi dovrebbero essere definite nella proposta stessa e non negli allegati al regolamento. Gli aspetti principali del trattamento dovrebbero essere descritti nella proposta stessa, come i tipi di dati registrati nei tachigrafi attraverso apparecchi di geolocalizzazione, i destinatari e i periodi di tempo di conservazione. Gli allegati del regolamento dovrebbero prevedere solo i dettagli puramente tecnici di principi generali che siano stati stabiliti nel regolamento stesso.
47. Inoltre, il GEPD osserva che gli attuali allegati sono obsoleti, il che potrebbe generare alcune discrepanze nella modalità di sviluppo dei tachigrafi da parte dell'industria. La proposta introduce numerosi aggiornamenti tecnologici per i quali non sono indicate specifiche tecniche rilevanti negli attuali allegati al regolamento. Fino a quando l'aggiornamento degli allegati al regolamento resterà in sospeso, vi è il rischio che l'industria elabori quadri non rispettosi della riservatezza. Il GEPD sollecita la Commissione ad aggiornare gli allegati al regolamento quanto prima.
48. Il GEPD raccomanda di introdurre nella proposta le seguenti modifiche:
- inserire una disposizione dedicata sul livello di sicurezza da raggiungere nei tachigrafi e prevedere la realizzazione di una valutazione dell'impatto sulla riservatezza prima di introdurre qualsiasi aggiornamento tecnologico,
 - chiarire gli scopi specifici e legittimi per i quali sarà svolta una costante geolocalizzazione. La proposta dovrebbe specificare chiaramente che l'installazione e l'uso di dispositivi per lo scopo diretto e principale di consentire ai datori di lavoro di controllare a distanza e in tempo reale le azioni o gli spostamenti dei loro dipendenti non sono autorizzati,
 - definire nell'articolo 5, paragrafo 3, un elenco esaustivo dei dati che possono essere scambiati con le autorità di controllo e assicurare che i controlli a distanza non comportino sanzioni automatiche,

- chiarire se vi sarà uno scambio di dati transfrontaliero con le autorità di controllo di paesi terzi e, in caso affermativo, attuare adeguate misure per la protezione dei dati volte a garantire l'osservanza degli articoli 25 e 26 della direttiva 95/46/CE,
 - imporre agli addetti al controllo dei dati la necessità di garantire che l'ulteriore trattamento dei dati registrati nei tachigrafi per l'utilizzo in applicazioni ITS avvenga conformemente alla direttiva 95/46/CE, in particolare, che i conducenti professionisti esprimano liberamente il loro esplicito consenso al trattamento e che tale ulteriore trattamento non sia incompatibile con lo scopo originario della raccolta. Inoltre, nell'articolo 6, paragrafo 3, occorrerebbe evidenziare che l'accesso ai dati memorizzati nel tachigrafo sarà limitato solo a quelli strettamente necessari al trattamento nell'applicazione ITS,
 - prevedere nell'articolo 27 che la fusione delle carte del conducente con le patenti di guida dovrebbe avvenire solo dopo la conduzione di una valutazione dell'impatto sulla riservatezza e sulla sicurezza,
 - chiarire ulteriormente il ruolo della Commissione nello scambio di informazioni sulle carte del conducente attraverso registri elettronici nazionali e le modalità dello scambio.
49. Il GEPD invita gli Stati membri a consultare le autorità garanti della protezione dei dati prima di adottare misure nazionali per i tachigrafi, in particolare le misure sull'uso di strumenti di geolocalizzazione, comunicazione remota, interfacce ITS e TACHONET.
50. Per garantire che le future azioni complementari intraprese dalla Commissione prendano in debita considerazione i requisiti della protezione dei dati, il GEPD desidera essere inserito nell'elenco dei partecipanti al forum sul tachigrafo, oltre a essere consultato sull'aggiornamento dell'allegato IB e sulla proposta di modifica della direttiva 2001/126/CE concernente la patente di guida.

Fatto a Bruxelles, il 5 ottobre 2011

Giovanni BUTTARELLI
*Garante europeo aggiunto della protezione dei
dati*
