

Parecer da Autoridade Europeia para a Proteção de Dados sobre a proposta de Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho que altera o Regulamento (CEE) n.º 3821/85 do Conselho relativo à introdução de um aparelho de controlo no domínio dos transportes rodoviários e o Regulamento (CE) n.º 561/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho

(2012/C 37/02)

A AUTORIDADE EUROPEIA PARA A PROTEÇÃO DE DADOS,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia e, nomeadamente, o artigo 16.º,

Tendo em conta a Carta dos Direitos Fundamentais da União Europeia e, nomeadamente, os artigos 7.º e 8.º,

Tendo em conta a Diretiva 95/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de outubro de 1995, relativa à proteção das pessoas singulares no que diz respeito ao tratamento de dados pessoais e à livre circulação desses dados ⁽¹⁾,

Tendo em conta o Regulamento (CE) n.º 45/2001 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 18 de dezembro de 2000, relativo à proteção das pessoas singulares no que diz respeito ao tratamento de dados pessoais pelas instituições e pelos órgãos comunitários e à livre circulação desses dados ⁽²⁾ e, nomeadamente, o artigo 28.º, n.º 2,

ADOTOU O SEGUINTE PARECER

I. INTRODUÇÃO

I.1. Consulta da AEPD

1. Em 19 de julho de 2011, a Comissão adotou uma proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho que altera o Regulamento (CEE) n.º 3821/85 do Conselho relativo à introdução de um aparelho de controlo no domínio dos transportes rodoviários, e o Regulamento (CE) n.º 561/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho (adiante designada «proposta») ⁽³⁾. A proposta é acompanhada de uma comunicação intitulada «Tacógrafo digital: roteiro das futuras atividades» (adiante designada «comunicação») ⁽⁴⁾. A proposta e a comunicação foram enviadas à AEPD para consulta no mesmo dia.
2. A AEPD já tinha sido consultada a título informal em abril de 2011 sobre uma versão anterior da proposta, relativamente à qual havia apresentado observações informais em 13 de maio de 2011. A AEPD congratula-se com a consulta informal, que ajudou a melhorar o texto do ponto de vista da proteção de dados numa fase precoce. Algumas dessas observações foram tidas em conta na proposta. A AEPD gostaria que fosse feita referência ao presente parecer no preâmbulo da proposta.

I.2. Contexto geral

3. A proposta diz respeito à instalação e utilização de aparelhos de controlo em veículos utilizados para o transporte rodoviário de passageiros ou mercadorias, com vista a verificar o cumprimento, por parte dos condutores profissionais de veículos de transporte rodoviário, da legislação social relativa aos tempos de condução e aos períodos de repouso ⁽⁵⁾.
4. Em 1985, foi criado um sistema de tacógrafo para esse fim, constituído por um aparelho de controlo e cartões tacográficos ⁽⁶⁾. Os aparelhos de controlo registam, memorizam, imprimem e apresentam dados relacionados com as atividades dos condutores. Um cartão tacográfico é um cartão inteligente destinado a ser utilizado com o aparelho de controlo. Os cartões tacográficos permitem identificar o seu titular, bem como transferir e memorizar dados.

⁽¹⁾ JO L 281 de 23.11.1995, p. 31.

⁽²⁾ JO L 8 de 12.1.2001, p. 1.

⁽³⁾ COM(2011) 451 final.

⁽⁴⁾ COM(2011) 454 final.

⁽⁵⁾ Ver nomeadamente o Regulamento (CE) n.º 561/2006 que estabelece regras em matéria de tempos de condução e períodos de repouso, a Diretiva 2002/15/CE relativa à organização do tempo de trabalho das pessoas que exercem atividades móveis de transporte rodoviário, e a Diretiva 92/6/CEE relativa à instalação e utilização de dispositivos de limitação de velocidade para certas categorias de veículos a motor na Comunidade.

⁽⁶⁾ Os cartões tacográficos podem ser dos seguintes tipos: i) cartão de condutor, ii) cartão de controlo, iii) cartão de oficina/centro de ensaio, e iv) cartão de empresa; ver definições no artigo 2.º da proposta.

5. A proposta de regulamento altera o Regulamento (CEE) n.º 3821/85 relativo à introdução de um aparelho de controlo no domínio dos transportes rodoviários, atualmente em vigor (adiante designado «regulamento») e atualiza o mesmo tendo em conta as últimas evoluções tecnológicas, com vista a melhorar a utilização do tacógrafo digital em comparação com as versões analógicas, assim como a alargar as suas funcionalidades para criar um novo tipo de tacógrafo digital. O novo tacógrafo digital será melhorado e beneficiará das seguintes características técnicas: i) utilizará equipamento de geolocalização para recolher automaticamente determinados dados sobre a localização dos condutores, ii) utilizará dispositivos de comunicação à distância para efetuar verificações à distância, e iii) disporá de uma interface normalizada com outros sistemas de transporte inteligentes (STI), de modo a poder constituir uma componente essencial da plataforma STI de um veículo ⁽⁷⁾.
6. Muitas das questões levantadas na proposta exigirão a adoção de ações complementares, as quais se encontram descritas na comunicação. A comunicação identifica várias medidas a serem adotadas pela Comissão, incluindo nomeadamente a atualização, através de atos delegados, das especificações técnicas do tacógrafo digital enunciadas no anexo I(B) do regulamento e o melhoramento dos mecanismos de segurança, assim como a alteração da Diretiva 2006/126/CE relativa à carta de condução, com vista a organizar a fusão dos cartões utilizados pelos condutores profissionais nos tacógrafos digitais com as suas cartas de condução.

I.3. Questões relativas à proteção de dados levantadas pela proposta

7. A utilização de aparelhos de controlo nos transportes rodoviários envolve o tratamento de dados pessoais respeitantes a condutores profissionais. Parte significativa do processo de tratamento implica a utilização de equipamentos de geolocalização e dispositivos de comunicação à distância, que são tecnologias com impacto considerável na privacidade das pessoas e na proteção dos seus dados.
8. Por conseguinte, a proposta afeta a privacidade dos condutores profissionais de forma muito notória, ao permitir nomeadamente a monitorização contínua das deslocações dos condutores e introduz a possibilidade de controlo à distância por parte das autoridades responsáveis pelo controlo, que passarão a ter acesso direto aos dados armazenados nos tacógrafos. Além disso, a fusão pretendida entre os cartões utilizados pelos condutores e a carta de condução poderá também afetar a proteção atualmente assegurada dos dados dos condutores.
9. É por essa razão fundamental que, na União Europeia, o tratamento de dados através de tacógrafos seja realizado em conformidade com o quadro regulamentar da UE relativo à proteção de dados, conforme previsto nos artigos 7.º e 8.º da Carta dos Direitos Fundamentais da União Europeia, no artigo 16.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, assim como na Diretiva 95/46/CE ⁽⁸⁾ e na Diretiva 2002/58/CE ⁽⁹⁾.
10. Importa notar que, quando o regulamento foi adotado, em 1985, ainda não existia na UE um quadro regulamentar abrangente relativo à proteção de dados. A atual revisão do regulamento constitui deste modo uma oportunidade para atualizar o regulamento à luz do regime de proteção de dados atualmente em vigor.
11. A AEPD regista com particular satisfação a introdução na proposta de um considerando e de uma disposição dedicados à proteção de dados ⁽¹⁰⁾. A AEPD nota no entanto que estas disposições não resolvem, por si só, todas as questões relacionadas com a proteção de dados levantadas pelas diferentes medidas avançadas pela proposta. Seria deste modo necessário introduzir mais garantias na proposta e nas medidas complementares enunciadas na comunicação.
12. No seu parecer, a AEPD aponta vários aspetos da proposta que exigem uma análise mais aprofundada do ponto de vista da proteção de dados. A AEPD focará em particular as seguintes questões, que serão examinadas na secção II mais adiante:

⁽⁷⁾ Diretiva 2010/40/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 7 de julho de 2010, que estabelece um quadro para a implantação de sistemas de transporte inteligentes no transporte rodoviário, inclusive nas interfaces com outros modos de transporte (JO L 207 de 6.8.2010, p. 1).

⁽⁸⁾ Diretiva 95/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de outubro de 1995, relativa à proteção das pessoas singulares no que diz respeito ao tratamento de dados pessoais e à livre circulação desses dados (JO L 281 de 23.11.1995, p. 31).

⁽⁹⁾ Diretiva 2002/58/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 12 de julho de 2002, relativa ao tratamento de dados pessoais e à proteção da privacidade no setor das comunicações eletrónicas (Diretiva relativa à privacidade e às comunicações eletrónicas) (JO L 201 de 31.7.2002, p. 37).

⁽¹⁰⁾ Ver considerando 15 e artigo 34.º da proposta.

- i) Os requisitos gerais relativos à proteção de dados e à segurança estabelecidos em disposições específicas da proposta;
- ii) A proporcionalidade do tratamento de dados efetuado através dos tacógrafos;
- iii) As modalidades de acesso aos dados e a posterior utilização dos dados registados nos tacógrafos; e
- iv) As questões específicas levantadas pela utilização de cartões de condutor prevista na proposta.

II. ANÁLISE DA PROPOSTA

II.1. Requisitos gerais relativos à proteção de dados e à segurança

Medidas gerais de proteção de dados a serem adotadas pelos responsáveis pelo tratamento de dados, pelos Estados-Membros e pelos responsáveis pela conceção de tacógrafos

13. A AEPD congratula-se com a introdução de uma disposição relativa à proteção de dados no artigo 34.º da proposta. O artigo 34.º salienta claramente que os proprietários de veículos e/ou empresas de transportes devem, à semelhança dos responsáveis pelo tratamento de dados, cumprir as disposições aplicáveis em matéria de proteção de dados. Entre outras obrigações, cabe-lhes informar os condutores profissionais relativamente ao tratamento dos seus dados nos tacógrafos, assim como conceder aos condutores acesso aos seus dados e retificar quaisquer dados incorretos ou incompletos. A AEPD sublinha que a informação comunicada acerca do tratamento de dados deve ser completa e contemplar todas as atividades de tratamento realizadas, acolhendo deste modo favoravelmente o facto de o artigo 5.º, n.º 2, da proposta exigir que os responsáveis pelo tratamento de dados informem os condutores sobre a possibilidade de os seus dados virem a ser objeto de um controlo à distância por parte das autoridades responsáveis pelo controlo. A AEPD sublinha ainda que os responsáveis pelo tratamento de dados devem notificar as autoridades de controlo acerca das operações de tratamento, conforme previsto nos artigos 18.º, 19.º e 20.º da Diretiva 95/46/CE.
14. Esta disposição também realça o papel específico que cabe aos Estados-Membros e às autoridades de controlo independentes em assegurar que o tratamento de dados pessoais através dos tacógrafos utilizados nos transportes rodoviários seja realizado em conformidade com a legislação aplicável em matéria de proteção de dados. Tal exige que os Estados-Membros adotem medidas específicas relativamente ao uso de tecnologias específicas, tais como o sistema global de navegação por satélite (GNSS), interfaces de comunicação e de STI ou no que diz respeito ao intercâmbio eletrónico de informações sobre os cartões de condutor ou a conservação de registos pelas empresas de transportes. Sempre que possível, as autoridades responsáveis pela proteção de dados nos Estados-Membros devem ser consultadas antes da adoção de tais medidas, a fim de desenvolver quadros compatíveis com requisitos aplicáveis em matéria de proteção de dados.
15. A AEPD congratula-se com o facto de a proposta integrar o conceito de privacidade desde a conceção, ao estipular que o aparelho de controlo deve ser «concebido de modo a assegurar a privacidade». A AEPD salienta que os tacógrafos digitais devem, desde a sua fase de conceção, respeitar a questão da privacidade e da proteção de dados. As medidas que defendem o respeito pela privacidade devem ser refletidas de forma apropriada na atualização das especificações enunciadas no anexo I(B).
16. Não obstante, conforme sublinhado no ponto 11 anterior, o artigo 34.º e o considerando 15 da proposta não resolvem por si só todas as questões relacionadas com a proteção de dados decorrentes da utilização de tacógrafos. Tendo em conta esta lacuna, a AEPD enumera no seu parecer as medidas necessárias para que seja assegurado um nível satisfatório de proteção de dados na utilização de tacógrafos.

A proposta apresenta uma descrição insuficiente dos requisitos de segurança aplicáveis à utilização de tacógrafos

17. A AEPD considera que os requisitos de segurança relativos ao tacógrafo digital, enunciados em diversas partes da proposta e no artigo 15.º, não estão suficientemente desenvolvidos. A AEPD salienta ainda que a proposta prevê a utilização de várias tecnologias tendo em vista a criação de um «novo tipo de tacógrafo digital», relativamente ao qual o actual anexo I(B) está desatualizado e não contém as especificações relevantes, nem as medidas de segurança apropriadas.
18. A AEPD salienta que a indústria poderá ser afetada pelo quadro jurídico pouco claro, caso seja adotado um regulamento atualizado contendo muitas alterações tecnológicas, cujas especificações técnicas não estão detalhadas nos atuais anexos, que se encontram desatualizados. Existe

deste modo o risco de a indústria desenvolver medidas e enquadramentos não respeitadores da privacidade até que as especificações sejam atualizadas e este risco continuará a existir enquanto decorrer o processo de revisão destes anexos, ou seja, até 2014.

19. A AEPD recomenda vivamente que a introdução de qualquer atualização tecnológica (GNSS, comunicação à distância, STI) em tacógrafos seja devidamente apoiada por avaliações de impacto sobre a privacidade, a fim de avaliar os riscos inerentes à privacidade decorrentes da utilização destas tecnologias.
20. A AEPD recomenda ainda que seja introduzido na proposta um artigo específico sobre o nível de segurança aplicável a todas as fases de desenvolvimento e utilização de tacógrafos (não só nas fases de conceção e instalação, mas também durante a sua fase de utilização). Este artigo deveria salientar o seguinte:
 - Devem ser adotadas medidas de segurança apropriadas para salvaguardar a confidencialidade dos dados, assegurar a integridade dos dados e prevenir fraudes e manipulações ilegais;
 - Toda a cadeia de tratamento, incluindo não só o aparelho de controlo e os próprios cartões, mas também o sistema de comunicação à distância e a utilização de equipamentos GNSS, deve cumprir os requisitos de segurança enunciados no artigo 17.º da Diretiva 95/46/CE;
 - Para efeitos de responsabilidade, deverá ser clarificada a forma como os avaliadores independentes executarão o seu trabalho;
 - Antes de introduzir qualquer nova atualização tecnológica, deverão ser realizadas avaliações de impacto.
21. A fim de promover boas práticas de proteção de dados, seria útil que a AEPD e o Grupo de Trabalho de Protecção de Dados do Artigo 29.º fossem incluídos na lista de participantes do Fórum do Tacógrafo mencionado no artigo 41.º da proposta.

II.2. Proporcionalidade do tratamento de dados

Existe na proposta falta de clareza e rigor relativamente às modalidades de tratamento a serem abrangidas por uma futura atualização do anexo I(B) do regulamento

22. A proposta revela falta de precisão e exactidão no que se refere a várias modalidades do tratamento de dados, que deveriam todavia ser clarificadas para assegurar que essas medidas respeitem o princípio da proporcionalidade mencionado no artigo 6.º, n.º 1, alínea c), da Diretiva 95/46/CE. Estas lacunas dizem nomeadamente respeito aos tipos de dados tratados e registados nos tacógrafos e através dos aparelhos de geolocalização, ao período durante o qual estes dados podem ser conservados e aos destinatários autorizados a aceder aos diferentes tipos de dados, em particular no contexto da utilização das comunicações à distância.
23. Muitas das especificações relativas ao tratamento de dados estão já definidas no anexo I(B) do regulamento, que já está desatualizado e deverá ser revisto e alterado através de atos delegados da Comissão. Não existe deste modo qualquer segurança jurídica quanto à questão de saber se o tratamento de dados pretendido cumprirá as condições de proporcionalidade, uma vez que muitas das medidas serão definidas posteriormente através de comités de regulamentação. Além disso, existe o risco de a indústria desenvolver os seus próprios padrões durante o período em que os anexos estiverem em fase de atualização, o que poderá ocasionar discrepâncias.
24. A AEPD não apoia este tipo de abordagem e recomenda que sejam clarificadas na própria proposta as modalidades do processo de tratamento de dados, deixando para os anexos apenas as disposições mais específicas. A AEPD lamenta que a proposta já não apresente uma descrição das categorias de dados que serão recolhidos e registados nos tacógrafos digitais, embora estas estivessem claramente especificadas no artigo 5.º da versão anterior da proposta enviada à AEPD (por ex., marcha e velocidade do veículo, medição do tempo, local onde começou e terminou o período de trabalho diário do condutor, atividade do condutor, ocorrências e falhas). O artigo 34.º, n.º 3, da atual proposta limita-se a estipular que «apenas são objeto de tratamento os dados estritamente necessários para os fins do tratamento», sem especificar os tipos de dados a tratar.

25. A AEPD recomenda vivamente que seja introduzida no texto do regulamento uma descrição das modalidades gerais do tratamento que, ao contrário dos anexos, seriam aprovadas através do processo legislativo ordinário. Esta abordagem contribuiria para proporcionar uma maior segurança jurídica aos condutores profissionais, o que por sua vez reforçaria o uso válido dos dados nas instâncias judiciais.
26. A AEPD salienta que o princípio da proporcionalidade deve ser tomado em devida consideração quando o anexo I(B) for alterado em consonância com as evoluções tecnológicas. Recomenda-se vivamente que a AEPD seja devidamente consultada durante o processo de atualização do anexo I(B) do regulamento. A AEPD entende que esta atualização deveria ser efetuada o mais brevemente possível, a fim de assegurar que as especificações técnicas harmonizadas sejam integradas nos tacógrafos pela indústria.

Utilização de aparelhos de geolocalização e registo de dados relativos à localização

27. A AEPD observa que, de acordo com o considerando 5 da proposta, o registo de dados de geolocalização justifica-se para apoiar os agentes de controlo no desempenho das suas funções de controlo. À luz do princípio de limitação da finalidade enunciado no artigo 6.º, n.º 1, alínea b), da Diretiva 95/46/CE, a AEPD salienta que os dados relativos à localização registados nos tacógrafos não deveriam ser utilizados para qualquer outra finalidade incompatível.
28. Embora o artigo 4.º da proposta refira que apenas serão registados dois tipos de dados relativos à localização (identificação do local onde começou e terminou o período de trabalho diário), a AEPD entende que a utilização de aparelhos de geolocalização permitirá determinar de forma permanente o posicionamento do veículo e, por conseguinte, do condutor. Esta possibilidade poderia ser usada para diversas finalidades, como por exemplo, para monitorizar a velocidade e a direção dos veículos, verificar se o veículo está a circular ou não, etc. À luz do artigo 4.º da proposta e do princípio de limitação da finalidade, a AEPD salienta que estas utilizações não deveriam ser permitidas. A AEPD realça que não deveria ser permitida a instalação e utilização de dispositivos que têm como finalidade principal e direta permitir que os empregadores monitorizem à distância e em tempo real as atividades ou deslocações dos seus empregados.

II.3. Acesso aos dados registados em tacógrafos digitais e utilização posterior destes dados

29. O acesso aos dados armazenados no aparelho de controlo pode ser concedido em qualquer momento: i) às autoridades de controlo para fins de controlo, e ii) às empresas visadas, de modo a que possam cumprir as suas obrigações legais, nomeadamente as obrigações previstas nos artigos 28.º e 29.º da proposta. A AEPD congratula-se com o facto de terem sido definidos direitos restritivos de acesso aos dados em função do tipo e/ou identidade do utilizador.

Controlo à distância por parte das autoridades responsáveis pelo controlo

30. De acordo com o considerando 6, as comunicações à distância para fins de controlo justificam-se para facilitar a realização de controlos de estrada seletivos e reduzir os encargos administrativos das empresas de transportes decorrentes dos controlos aleatórios. A AEPD entende a conveniência de tais medidas, mas recorda a necessidade de adotar meios de salvaguarda apropriados face aos riscos que o acesso permanente e à distância a informações armazenadas nos aparelhos de controlo representa para a privacidade.
31. A este respeito, a AEPD regista com satisfação que o artigo 5.º da proposta prevê uma série de salvaguardas importantes, estipulando nomeadamente que: i) apenas as autoridades responsáveis pelo controlo podem ter esse acesso à distância, ii) apenas os dados estritamente necessários para a realização de controlos de estrada seletivos poderão ser trocados com as autoridades responsáveis pelo controlo, iii) os dados recolhidos durante os controlos à distância só poderão ser armazenados durante um período máximo de duas horas, iv) os condutores deverão ser informados pelo proprietário ou titular do veículo sobre a possibilidade de ser efetuado um controlo à distância, e v) serão tomadas as medidas de segurança necessárias para garantir a integridade e autenticação dos dados.
32. A AEPD considera no entanto que a proposta não é suficientemente clara quanto ao tipo de dados que poderão ser trocados através das comunicações à distância. A fim de evitar que a quantidade de dados comunicados às autoridades responsáveis pelo controlo seja excessiva, a AEPD recomenda que o artigo 5.º, n.º 3, seja reformulado. Em vez de enumerar os dados que não deverão ser comunicados, sugere-se que o artigo 5.º, n.º 3, apresente uma lista exaustiva dos dados que poderão ser comunicados.
33. No que diz respeito às sanções, a AEPD salienta também que as comunicações à distância para efeitos de controlo não deverão ser usadas para aplicar de forma automática multas ou coimas aos condutores ou empresas visadas. Uma vez que o controlo à distância é efetuado sem o conhecimento da pessoa visada, deverão ser tomadas medidas apropriadas antes de adotar qualquer decisão. O controlo à distância deverá deste modo ser encarado como uma medida preliminar suscetível de dar origem a um controlo mais rigoroso na presença do condutor se os agentes responsáveis pelo controlo tiverem detetado uma situação anómala durante a fase preliminar.

Intercâmbio transfronteiriço de dados

34. A comunicação da Comissão refere que existem vários países terceiros que aplicam os princípios estabelecidos nos regulamentos sobre transporte rodoviário e no regulamento relativo ao tacógrafo. Na sua versão atual, a proposta não faz menção a qualquer processo de intercâmbio de dados de tacógrafos a nível internacional. A proposta deveria esclarecer se contempla o intercâmbio transfronteiriço de dados com autoridades de países terceiros, sendo neste caso necessário prever medidas de salvaguarda apropriadas em matéria de proteção de dados, a fim de garantir um nível de proteção adequado na transferência de dados para os países terceiros em causa, conforme previsto nos artigos 25.º e 26.º da Directiva 95/46/CE.

Utilização posterior de dados no contexto dos Sistemas de Transporte Inteligentes (STI)

35. Tornar os tacógrafos numa componente essencial dos sistemas de transporte inteligentes levanta uma série de questões importantes do ponto de vista da privacidade e da proteção de dados, as quais já haviam sido salientadas pela AEPD no seu parecer sobre a Diretiva STI ⁽¹⁾.
36. O tratamento posterior de dados registados ou produzidos pelo tacógrafo para fins de utilização em aplicações de sistemas de transporte inteligentes só deverá ser efetuado se não for incompatível com a finalidade para a qual os dados foram recolhidos. Essa apreciação deverá ser feita caso a caso.
37. Os responsáveis pelo tratamento de dados devem assegurar que o tratamento posterior de dados de tacógrafos, no âmbito de aplicações de STI, seja efetuado em conformidade com as condições estipuladas no artigo 7.º da Directiva 95/46/CE. A AEPD sublinha que entre as condições legalmente previstas, o consentimento dos condutores pode ser difícil de estabelecer, tendo em conta o contexto laboral em que as operações de tratamento são realizadas. Os condutores podem ser pressionados pelo seu empregador a utilizar determinadas aplicações de STI, relativamente às quais poderão não ter dado o seu consentimento de forma verdadeiramente livre ⁽¹²⁾.
38. A AEPD sugere por conseguinte que o artigo 6.º, n.º 2, da proposta seja alterado, de modo a mencionar que «os veículos (...) disporão de um aparelho de controlo equipado com uma interface harmonizada que permita a utilização, pelas aplicações dos sistemas de transporte inteligentes, dos dados registados ou apresentados. A utilização posterior dos dados registados nos tacógrafos só será autorizada se o condutor tiver prestado o seu livre consentimento para esse tratamento posterior e se forem cumpridos todos os outros requisitos enunciados no artigo 6.º da Directiva 95/46/CE».
39. A AEPD salienta ainda que nem todos os dados registados ou apresentados pelos tacógrafos devem ser acedidos de forma automática em aplicações de STI, apenas os dados estritamente necessários para fins de tratamento na aplicação de STI em causa. Esta disposição deve ser expressamente enunciada no artigo 6.º, n.º 3, da proposta. A AEPD recomenda que cada aplicação seja objeto de uma avaliação específica de impacto sobre a privacidade, a fim de determinar quais os dados estritamente necessários para o tratamento, assim como o período máximo durante o qual estes dados devem ser armazenados.

II.4. Cartões de condutor*Integração dos cartões de condutor nas cartas de condução*

40. O artigo 27.º prevê a fusão das funcionalidades dos cartões de condutor e das cartas de condução. Tendo em conta a potencial quantidade de informação registada sobre as atividades dos condutores, o cartão de condutor é mais do que um simples cartão de identificação atestando que o seu titular é um condutor profissional. Do ponto de vista da proteção de dados é algo mais intrusivo, uma vez que se destina a verificar se a pessoa cumpre regulamentos sociais no domínio do transporte rodoviário.
41. A integração deste cartão na carta de condução suscita preocupações em termos de proteção de dados, nomeadamente no que diz respeito ao princípio de limitação da finalidade e ao princípio da proporcionalidade. Além disso, ainda não foram suficientemente demonstradas a necessidade e as vantagens da integração do cartão de condutor na carta de condução. Nomeadamente, não está provada em que

⁽¹⁾ Parecer da AEPD, de 22 de julho de 2009, sobre a comunicação da Comissão relativa a um plano de acção para a implantação de sistemas de transporte inteligentes na Europa e sobre a proposta (que acompanha a comunicação) de diretiva do Parlamento Europeu e do Conselho que estabelece um quadro para a implantação de sistemas de transporte inteligentes (STI) no transporte rodoviário, inclusive nas interfaces com outros modos de transporte, (JO 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⁾ Ver Parecer 15/2011 do Grupo de Trabalho de Protecção de Dados do Artigo 29.º sobre a definição de consentimento: http://ec.europa.eu/justice/data-protection/article-29/documentation/opinion-recommendation/files/2011/wp187_pt.pdf

medida constituiria tal integração a melhor forma de combater a fraude e utilização indevida dos cartões de condutor. A AEPD recomenda que esta integração só possa ser efetuada depois de ser realizada uma avaliação de impacto sobre a privacidade. Esta disposição deveria ser expressamente enunciada no artigo 27.º da proposta.

42. Além disso, tal integração implicaria alterar a Diretiva 2006/126/CE relativa à carta de condução, por via de uma proposta apresentada pela Comissão. Tendo em conta que a alteração desta diretiva incide sobre questões relacionadas com a proteção de dados, a AEPD salienta que deseja ser devidamente consultada sobre qualquer proposta neste sentido.

Intercâmbio de informações sobre cartões de condutor através do sistema TACHONET

43. Antes de um cartão de condutor ser emitido, proceder-se-á ao intercâmbio eletrónico de informações sobre cartões de condutor através de registos nacionais eletrónicos, a fim de verificar se o requerente ainda não é titular de um cartão de condutor. Este intercâmbio de informações será efetuado através de um sistema já existente denominado TACHONET. O artigo 26.º estabelece uma base jurídica para este intercâmbio eletrónico de informações. A AEPD congratula-se com o facto de o artigo 26.º da proposta fazer uma referência clara aos dados pessoais especificamente guardados nestes registos, assim como ao seu prazo de conservação e aos destinatários autorizados a aceder aos dados visados. A AEPD salienta que este artigo deveria descrever todas as modalidades gerais de tratamento de dados através do sistema TACHONET e que apenas as especificações puramente técnicas deveriam ser adotadas através de atos de execução.
44. A AEPD observa que o papel da Comissão na interconexão dos registos eletrónicos não é suficientemente claro. Salienta-se que este papel também deveria ser clarificado nos atos de execução propostos. É ainda realçado que sempre que este papel implicar o tratamento de dados pessoais por parte da Comissão, deverão ser cumpridas as disposições do Regulamento (CE) n.º 45/2001.

III. CONCLUSÃO

45. A AEPD congratula-se por ter sido consultada sobre uma proposta que tem incidências sobre a privacidade dos condutores profissionais de uma forma manifesta. Congratula-se em particular com o facto de a proposta incluir uma disposição especificamente dedicada à proteção de dados. A AEPD nota no entanto que esta disposição não resolve, por si só, todas as questões relacionadas com a proteção de dados levantadas pelas medidas avançadas pela proposta. É deste modo necessário introduzir garantias adicionais na proposta e nas medidas complementares enunciadas na comunicação.
46. A AEPD considera que as modalidades gerais de tratamento de dados em tacógrafos deveriam ser especificadas na própria proposta e não em anexos ao regulamento. O texto da proposta deve descrever os principais aspetos relacionados com o tratamento dos dados, tais como o tipo de dados registados nos tacógrafos e através de aparelhos de geolocalização, os destinatários destes dados, assim como os períodos de conservação dos dados. Os anexos do regulamento devem apenas apresentar os aspetos puramente técnicos relativos aos princípios gerais estabelecidos no regulamento em si.
47. A AEPD observa ainda que os atuais anexos estão desatualizados, o que poderá dar ocasionar discrepâncias na forma como os tacógrafos são desenvolvidos pela indústria. A proposta introduz uma série de atualizações tecnológicas, relativamente às quais não foram estabelecidas quaisquer especificações técnicas nos atuais anexos do regulamento. Existe o risco de a indústria desenvolver quadros não respeitadores da privacidade enquanto os anexos do regulamento não forem atualizados. A AEPD insta a Comissão a atualizar os anexos do regulamento o mais brevemente possível.
48. A AEPD recomenda que sejam introduzidas as seguintes alterações na proposta:
- Introduzir uma disposição relativa ao nível de segurança aplicável aos tacógrafos e prever a realização de uma avaliação de impacto sobre a privacidade antes de introduzir qualquer atualização tecnológica;
 - Clarificar as finalidades específicas e legítimas para as quais serão realizadas operações de geolocalização contínua. A proposta deverá especificar de forma clara que não é permitida a instalação e utilização de dispositivos que têm como finalidade principal e direta permitir que os empregadores monitorizem à distância e em tempo real as atividades ou deslocações dos seus empregados;
 - Apresentar no artigo 5.º, n.º 3, uma lista exaustiva dos dados que podem ser trocados com as autoridades responsáveis pelo controlo e assegurar que os controlos à distância não dêem azo a uma aplicação automática de sanções;

- Clarificar se está previsto o intercâmbio transfronteiriço de dados com autoridades responsáveis pelo controlo em países terceiros e, em caso afirmativo, adotar as medidas de salvaguarda necessárias em matéria de proteção de dados, a fim de garantir o cumprimento dos artigos 25.º e 26.º da Diretiva 95/46/CE;
 - Exigir que os responsáveis pelo tratamento de dados assegurem que o tratamento posterior de dados registados em tacógrafos, tendo em vista a sua utilização em aplicações de STI, seja efetuado em conformidade com a Diretiva 95/46/CE, nomeadamente garantindo que os condutores profissionais prestem o seu livre e expresso consentimento para o efeito e que o tratamento posterior dos dados em causa não seja incompatível com a finalidade para a qual foram recolhidos. Deverá ainda ser especificado no artigo 6.º, n.º 3, que o acesso aos dados armazenados no equipamento tacográfico só contemplará os dados estritamente necessários para o seu tratamento em aplicações de STI;
 - Estipular no artigo 27.º que a fusão dos cartões de condutor e das cartas de condução só poderá ser possível depois de ser realizada uma avaliação de impacto sobre a privacidade;
 - Clarificar melhor o papel da Comissão no que diz respeito ao intercâmbio de informações sobre cartões de condutor através dos registos eletrónicos nacionais, assim como as modalidades de intercâmbio.
49. A AEPD insta os Estados-Membros a consultarem as autoridades de supervisão relevantes em matéria de proteção de dados antes de adotarem medidas nacionais respeitantes aos tacógrafos, em particular as medidas que dizem respeito à utilização de aparelhos de geolocalização, às comunicações à distância, às interfaces de STI e ao sistema TACHONET.
50. A fim de assegurar que os requisitos de proteção de dados sejam devidamente considerados nas ações complementares que a Comissão venha adoptar, a AEPD deseja ser incluída na lista de participantes no Fórum do Tacógrafo e ser consultada sobre a atualização do anexo I(B) e sobre a proposta de alteração da Diretiva 2001/126/CE relativa às cartas de condução.

Feito em Bruxelas, em 5 de outubro de 2011.

Giovanni BUTTARELLI
*Autoridade Adjunta Europeia para a Proteção
de Dados*
