

## EUROOPA ANDMEKAITSEINSPEKTOR

**Euroopa andmekaitseinspektori arvamus komisjoni teatise „Tegevuskava intelligentsete transpordisüsteemide kasutuselevõtuks Euroopas” ja sellega kaasneva Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi ettepaneku kohta, millega kehtestatakse raamistik intelligentsete transpordisüsteemide kasutuselevõtmiseks maanteetranspordis ja liideste jaoks teiste transpordiliikidega**

(2010/C 47/02)

EUROOPA ANDMEKAITSEINSPEKTOR,

võttes arvesse Euroopa Ühenduse asutamislepingut, eriti selle artiklit 286,

võttes arvesse Euroopa Liidu põhiõiguste hartat, eriti selle artiklit 8,

võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 24. oktoobri 1995. aasta direktiivi 95/46/EÜ üksikisikute kaitse kohta isikuandmete töötlemisel ja selliste andmete vaba liikumise kohta,

võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 12. juuli 2002. aasta direktiivi 2002/58/EÜ, milles käsitletakse isikuandmete töötlemist ja eraelu puutumatus kaitset elektroonilise side sektoris,

võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 18. detsembri 2000. aasta määrust (EÜ) nr 45/2001 üksikisikute kaitse kohta isikuandmete töötlemisel ühenduse institutsioonides ja asutustes ning selliste andmete vaba liikumise kohta, eriti selle artiklit 41,

võttes arvesse Euroopa Komisjoni 11. veebruari 2009. aasta taotlust arvamuse esitamise kohta kooskõlas määruse (EÜ) nr 45/2001 artikli 28 lõikega 2,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA ARVAMUSE:

### I. SISSEJUHATUS

1. Komisjon võttis 16. detsembril 2008 vastu teatise, milles määratletakse tegevuskava intelligentsete transpordisüsteemide kasutuselevõtuks Euroopas (edaspidi „teatis”) <sup>(1)</sup>. Teatisega kaasneb Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi ettepanek, millega kehtestatakse raamistik intelligentsete transpordisüsteemide kasutuselevõtmiseks maanteetranspordis ja liideste jaoks teiste transpordiliikidega (edas-

pidi „ettepanek”) <sup>(2)</sup>. Kooskõlas määruse (EÜ) nr 45/2001 <sup>(3)</sup> artikli 28 lõikega 2 saatis komisjon teatise ja sellega kaasneva ettepaneku Euroopa andmekaitseinspektorile konsulteerimiseks.

2. Euroopa andmekaitseinspektor tervitab nimetatud konsulteerimist ja teeb ettepaneku, et kõnealusele konsulteerimisele viidataks vastavalt määrusele (EÜ) nr 45/2001 ka ettepaneku põhjendustes sarnaselt mitmete teiste õigusaktidega, mille puhul on Euroopa andmekaitseinspektoriga konsulteeritud.

#### I.1. Komisjoni teatis tegevuskava kohta, mis käsitleb intelligentsete transpordisüsteemide kasutuselevõtmist Euroopas

3. „Intelligentsed transpordisüsteemid” – keerulised süsteemid, milles kasutatakse erinevate transpordiliikide koostoimimiseks neisse integreeritud info- ja kommunikatsioonitehnoloogiat. Maanteetranspordis võimaldavad intelligentsed süsteemid reisijatel, maanteetranspordi infrastruktuuri kasutajatel ja selles valdkonnas tegutsevatel ettevõtjatel, sõidukiparkide haldajatel ja hädaabiteenuste pakkujatel kasutada transpordiliike ja liikluskorraldust puudutavaid innovaatilisi teenuseid.
4. Tehes kokkuvõtet intelligentsete transpordisüsteemide järjest suurenevast kasutuselevõtmisest erinevates transpordiliikides <sup>(4)</sup> Euroopa Liidus, võttis komisjon vastu tegevuskava intelligentseid transpordisüsteeme kasutavate rakenduste ja teenuste juurutamise ja kasutamise kiirendamise kohta maanteetranspordis. Kava eesmärk on tagada ka nende koostoimimine teiste transpordiliikidega, mis hõlbustab multimodaalsete teenuste osutamist. Intelligentsete transpordisüsteemide ühtne kasutuselevõtmine Euroopas on kasulik erinevate ühenduse eesmärkide saavutamiseks, sealhulgas transpordi tõhusus, säästlikkus, ohutus

<sup>(2)</sup> KOM(2008) 887 (lõplik).

<sup>(3)</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 18. detsembri 2000. aasta määrus (EÜ) nr 45/2001 üksikisikute kaitse kohta isikuandmete töötlemisel ühenduse institutsioonides ja asutustes ning selliste andmete vaba liikumise kohta (EÜT L 8, 12.1.2001, lk 1).

<sup>(4)</sup> ELi tasemel on palju algatusi, millega intelligentsed transpordisüsteemid integreeritakse erinevatesse transpordiliikidesse, sealhulgas õhustransport (SESAR), veetransport (RIS), raudteetransport (ERTMS, TAF-TSI), meretransport (VTMIS, AIS, LRIT) ja maanteetransport (eToll, eCall), vt KOM(2008) 886 lõplik, lk 3.

<sup>(1)</sup> KOM(2008) 886 (lõplik). Nõukogu võttis järeldused teatise kohta vastu 30.–31. märtsil 2009 toimunud nõukogu 2935. istungil (transport, telekommunikatsioon ja energeetika).

ja turvalisus, avaldades ELi siseturule ja konkurentsile positiivset mõju. Pidades silmas intelligentsete transpordisüsteemide kasutuselevõtmiseks vajalike eesmärkide mitmekesisust, on teatise välja toodud kuus prioriteetset valdkonda meetmete võtmiseks aastatel 2009–2014. Kava rakendamiseks teeb komisjon ettepaneku määratleda ELi tasemel õigusraamistik, võttes vastu direktiivi, milles määratletakse mitmed prioriteetsetesse valdkondadesse kuuluvad meetmed.

### 1.2. Ettepanek võtta vastu direktiiv, millega kehtestatakse raamistik intelligentsete transpordisüsteemide kasutuselevõtmiseks maanteetranspordis ja liideste jaoks teiste transpordiliikidega

5. Ettepanekuga kehtestatakse raamistik, et võtta riikidevahelisel tasandil kasutusele intelligentsetel transpordisüsteemidel põhinevad rakendused, mille eesmärk on soodustada ühtlustatud piiriüleste teenuste osutamist, eriti seoses liiklus- ja reisiinfo ning liikluskorraldusega. Selleks peavad liikmesriigid võtma mitmeid tehnilisi meetmeid kasutajate, riigiasutuste, asjakohaste sidusrühmade ja intelligentsete transpordisüsteemide teenusepakkujate vahelise andmevahetuse soodustamiseks Nelja tegevuskavas nimetatud prioriteetse valdkonna<sup>(5)</sup> intelligentsetel transpordisüsteemidel põhinevate rakenduste ja süsteemide tehnilised kirjeldused määratletakse komiteemenetluse<sup>(6)</sup> abil ning nende põhielemendid on esitatud II lisas. Konkreetset eesmärgid, milleks intelligentseid transpordisüsteeme nendes valdkondades kasutama hakatakse, ei ole aga selged. Lisaks võib intelligentsete transpordisüsteemide kasutuselevõtmine mõjutada palju enamaid valdkondi, kui alguses ühtlustatud tehniliste kirjelduste arendamiseks välja valitud neli valdkonda. Kuigi ettepanekus käsitletakse põhiliselt tulevaste intelligentsetel tehnosüsteemidel põhinevate rakenduste ja teenuste kasutuselevõtmist, hõlmab see võimaluse korral ka olemasolevaid või praegu arendatavaid tehnoloogiaid selles valdkonnas (nagu eCall, eToll jm).

6. Ettepanek saadeti Euroopa Parlamendile, kes võttis 23. aprillil 2009 vastu oma seisukoha esimesel lugemisel<sup>(7)</sup>. Nõukogult 29. jaanuaril 2009 saadud konsulteerimistaotluse tulemusel võttis Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee 13. mail 2009 vastu arvamuse ettepaneku kohta<sup>(8)</sup>.

<sup>(5)</sup> Ettepaneku artiklis 4 nähakse ette tehniliste meetmete määratlemine järgmistes valdkondades: i) maantee-, liiklus- ja reisiandmete optimaalne kasutus, ii) liikluse ja kaubaveo korraldusega seotud intelligentsete transpordisüsteemide teenuste pidevus Euroopa koridorides ja linnastutes, iii) liiklusohutuse ja turvalisus ja iv) sõiduki integreerimine transpordi infrastruktuuri.

<sup>(6)</sup> Ettepanek näeb ette kontrolliga regulatiivmenetluse vastavalt otsuse 1999/468/EÜ artikli 5 lõike a punktidele 1–4 ja artiklile 7.

<sup>(7)</sup> Euroopa Parlamendi 23. aprilli 2009. aasta õigusloomega seotud resolutsioon Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi ettepaneku kohta, millega kehtestatakse raamistik intelligentsete transpordisüsteemide kasutuselevõtmiseks maanteetranspordis ja liideste jaoks teiste transpordiliikidega, T6-0283/2009.

<sup>(8)</sup> Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee 13. mai 2009. aasta arvamus, mis käsitleb Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi ettepanekut, millega kehtestatakse raamistik intelligentsete transpordisüsteemide kasutuselevõtmiseks maanteetranspordis ja liideste jaoks teiste transpordiliikidega, TEN/382.

### 1.3. Arvamuse põhielemendid/põhiaspektid

7. Euroopa andmekaitseinspektor tervitab konsulteerimist komisjoni poolt esitatud intelligentsete transpordisüsteemide kasutuselevõtmise kava suhtes. Tegemist ei ole esimese korraga, kui Euroopa andmekaitseinspektor tegeleb intelligentsete transpordisüsteemide tegevuskavaga seotud küsimustega. Euroopa andmekaitseinspektor esitas arvamuse komisjoni ettepaneku kohta, mis käsitleb karistuste piiriülese täitmise hõlbustamist liiklusohutuse valdkonnas<sup>(9)</sup> ja andis panuse artikli 29 tööühma töösse eCalli töödokumendiga<sup>(10)</sup>.

8. Intelligentsete transpordisüsteemide aluseks on avalikest ja eraallikatest saadavate väga erinevate andmete kogumisel, töötlemisel ja vahetamisel; seetõttu kujutavad nad endast andmemahukat valdkonda. Intelligentsete transpordisüsteemide kasutuselevõtmine sõltub suurel määral geolokaliseerimistehnoloogiatest (nagu satelliitpositsioneerimine) ja kontaktivabadest tehnoloogiatest (nagu raadiosagedustuvastus ehk RFID), mis hõlbustavad erinevate avalike ja/või kaubanduslike teenuste pakkumist (näiteks reaajas saadav liiklusteave, e-kaubaveod, eCall, eToll, parkimisbroneeringud jm). Osa intelligentsete transpordisüsteemide kaudu töödeldavast teabest on koondatud (nagu näiteks liikluse, õnnetuste ja võimaluste kohta) ja ei ole seotud ühegi isikuga, samas kui teine osa teabest on seotud tuvastatud või tuvastatavate isikutega ja kvalifitseerub direktiivi 95/46/EÜ artikli 2 lõike a tähenduses isikuandmeteks.

9. Euroopa andmekaitseinspektor peab esmatähtsaks seda, et intelligentsete transpordisüsteemide kasutuselevõtmiseks planeeritud meetmed oleksid kooskõlas olemasoleva õigusraamistikuga, nagu on ettepanekus osutatud, eriti andmekaitset käsitleva direktiiviga 95/46/EÜ<sup>(11)</sup> ning eraelu puutumatust ja elektroonilist sidet käsitleva direktiiviga 2002/58/EÜ<sup>(12)</sup>.

<sup>(9)</sup> Euroopa Andmekaitseinspektori arvamus järgmise õigusakti ettepaneku kohta: Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv, millega hõlbustatakse karistuste piiriülest täitmist liiklusohutuse valdkonnas, 2008/C 310/02, ELT C 310, 5.12.2008, lk 9.

<sup>(10)</sup> Artikli 29 tööühma 26. septembri 2006. aasta töödokument eCall algatuse mõju kohta andmekaitsele ja eraelu puutumatusele, WP 125. [http://ec.europa.eu/justice\\_home/fsj/privacy/docs/wpdocs/2006/wp125\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/justice_home/fsj/privacy/docs/wpdocs/2006/wp125_en.pdf)

<sup>(11)</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 24. oktoobri 1995. aasta direktiiv 95/46/EÜ üksikisikute kaitse kohta isikuandmete töötlemisel ja selliste andmete vaba liikumise kohta, EÜT L 281, 23.11.1995, lk 31.

<sup>(12)</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 12. juuli 2002. aasta direktiiv 2002/58/EÜ, milles käsitletakse isikuandmete töötlemist ja eraelu puutumatuse kaitset elektroonilise side sektoris (eraelu puutumatust ja elektroonilist sidet käsitlev direktiiv), EÜT L 201, 31.7.2002, lk 37.

10. Komisjon on nimetanud eraelu ja andmekaitset puudutavad lahendamata küsimused ühtedeks põhilistest takistustest intelligentsete transpordisüsteemide edendamisel. Neid küsimusi käsitletakse käesolevas arvamuses järgmiselt:

— II peatükis analüüsitakse andmekaitse seisukohast komisjoni poolt esitatud õigusraamistikku intelligentsete transpordisüsteemide kasutuselevõtmiseks;

— III peatükis tehakse käsitletakse andmekaitsealaseid probleeme, millega tuleb intelligentsete transpordisüsteemide nõuetekohaseks kasutuselevõtmiseks täiendavalt tegeleda:

— kõigepealt rõhutatakse vajadust „eraelu kavandatud puutumatus“ järele intelligentsete transpordisüsteemide arendamisel ja käsitletakse täiendavalt olulisi küsimusi, millega tuleb intelligentsete transpordisüsteemide rakenduste ja andmetöötlussüsteemide väljatöötamisel tegeleda;

— seejärel keskendutakse mõnele eraeluga seotud kaalutlusele, millega tuleb intelligentsetel transpordisüsteemidel põhinevate teenuste pakkumiseks täiendavalt tegeleda.

## II. INTELLIGENTSETE TRANSPORDISÜSTEEMIDE KASUTUSELEVÕTMISEKS KAVANDATUD ÕIGUSRAAMISTIKU ANALÜÜS

11. Komisjoni direktiivi ettepanek sisaldab kaht sätet (põhjus 9 ja artikkel 6), milles käsitletakse eraelu puutumatus, turvalisust ja teabe taaskasutamist. Komisjoni ettepaneku artikli 6 lõikes 1 nõutakse, et intelligentsete transpordisüsteemide käitamine toimuks kooskõlas andmekaitse-eeskirjadega, mis on sätestatud muuhulgas direktiivis 95/46/EÜ ja direktiivis 2002/58/EÜ. Komisjoni ettepaneku artikli 6 lõikes 2 nähakse ette konkreetsed andmekaitsemeetmed põhiliselt turvalisuse seisukohast: Ettepaneku artikli 6 lõikes 2 sätestatakse, et „liikmesriigid tagavad, et intelligentsete transpordisüsteemide andmeid ja salvestusi kaitstakse väärkasutuse, sh loata juurdepääsu, muutmise või kadumise eest“. Lõpuks sätestatakse komisjoni ettepaneku artikli 6 lõikes 3, et „kohaldatakse direktiivi 2003/98/EÜ“.

12. Euroopa Parlament tegi esimesel lugemisel artikli 6 kohta muudatusettepanekud. Täpsemalt lisatakse artikli 6 lõikele 1 kolm uut lõiku, mis on seotud vajaduse korral anonüümsete andmete kasutamisega, tundliku teabe töötlemisega ainult andmesubjekti teadlikul nõusolekul ja selle tagamiseks, et isikuandmeid töödeldaks ainult siis, „kui see on

vajalik intelligentsete transpordisüsteemide rakenduste toimimiseks ja/või teenuste osutamiseks“. Lisaks muudetakse artikli 6 lõiget 2 lisades, et intelligentsete transpordisüsteemide andmeid ja salvestusi „ei tohi kasutada direktiivis ettenähtust erineval viisil“.

13. Euroopa andmekaitseinspektor tervitab asjaolu, et andmekaitset on ettepaneku koostamisel arvesse võetud ja et seda esitatakse üldtingimusena intelligentsete transpordisüsteemide kasutuselevõtmiseks Euroopas. Euroopa andmekaitseinspektor tunnustab, et intelligentsetel transpordisüsteemidel põhinevate rakenduste ja teenuste üleeuroopalise rakendatavuse tagamiseks tuleb andmetöötlust ELi tasemel ühtlustada

14. Euroopa andmekaitseinspektor märgib aga, et kavandatav õigusraamistik on eraelu puutumatus ja andmekaitsega seotud küsimuste nõuetekohaseks käsitlemiseks liiga laialuluslik ja üldine. Ei ole selge, millal on intelligentsetel transpordisüsteemidel põhinevate teenuste osutamise korral vajalik koguda andmeid, millistel konkreetsel eesmärkil tehakse andmetöötlust või milline õiguslik alus õigustab sellist töötlemist. Samuti suurendab asukoha määramise tehnoloogiate tarvitamine intelligentsete transpordisüsteemide kasutuselevõtmiseks riski, et töötatakse välja eraelu puutumatus rikkuvad teenused, kui nad hõlmavad isikuandmete kogumist ja vahetamist. Samuti ei sätestata ettepanekus selgelt intelligentsete transpordisüsteemide kasutuselevõtmise ahelas osalevate erinevate ettevõtjate rolle ja vastutust ning seega on raske kindlaks teha, millised ettevõtjad saavad vastutavateks töötlejateks ja vastutavad<sup>(13)</sup> seega andmekaitsekohustuste täitmise eest. Kui kõik need küsimused jäävad õigusaktides ebaselgeks, on intelligentsete transpordisüsteemidega tegelevate ettevõtjate ees märkimisväärsed probleemid, sest lõppkokkuvõttes vastutavad nemad kavandatud direktiivis sätestatud meetmete kohaldamise eest.

15. Seega on olemas oht, et selguse puudumise tõttu kavandatavas õigusraamistikus tekivad erinevused intelligentsete transpordisüsteemide rakendamisel Euroopas ning et selle asemel, et vähendada erinevusi liikmesriikide vahel, tekitab see erinevate Euroopa andmekaitse tasemete tõttu hoopis olulisel määral ebakindlust, killustatust ja ebakõlasid. See võib põhjustada ka andmekaitse põhitagatiste mittejärgimise. Euroopa andmekaitseinspektor rõhutab vajadust ühtlustada täiendavalt neid küsimusi ELi tasandil. Euroopa andmekaitseinspektor soovib siinkohal muuta kavandatavat õigusraamistikku andmekaitse seisukohast. Ta soovib tungivalt, et parlament ja nõukogu viiksid ettepanekusse sisse esitatud muudatused ja võimaluse korral ka lisasätted, et selgitada lahendamata küsimusi (nagu intelligentsete transpordisüsteemide asjaosaliste ja

<sup>(13)</sup> Vastavalt direktiivi 95/46/EÜ artikli 2 lõikele d, artikli 6 lõikele 2 ja artiklile 23, mida mainitakse joonealuses märkuses 11.

vastutusvaldkondade määramine, intelligentsetel transpordisüsteemidel põhinevate teenuste osutamiseks vajalike ühtlustatud lepingute väljatöötamine jne). Euroopa andmekaitseinspektor rõhutab veel, et liikmesriigid kannavad samuti vastutust direktiivi nõuetekohase rakendamise eest, et ettevõtjad saaksid arendada süsteeme ja teenuseid, mis tagavad kogu Euroopas vajaliku andmekaitse taseme.

### II.1. Andmetöötlustoimingud peavad põhinema asjakohasel õiguslikul alusel

16. Pole selge, millal algab isikuandmete töötlemine pärast intelligentsetel transpordisüsteemidel põhinevate seadmete integreerimist sõidukisse ja millisel õiguslikul alusel teostatakse andmetöötlust. Ettevõtjad võivad andmete töötlemiseks tugineda erinevatele õiguslikele alustele, muuhulgas ühemõttelisele nõusolekule kasutajatelt, lepingule või õiguslikule kohustusele, mida volitatud töötleja peab täitma. Vaja on ühtlustada õiguslik baas, mille alusel hakatakse intelligentsete transpordisüsteemide kaudu andmeid töötlemiseks, et tagada süsteemide toimimine kogu Euroopas ja et kasutajate huve ei kahjustataks erinevate ELi riikide andmetöötluses.
17. Paljudel juhtudel integreeritakse intelligentsete transpordisüsteemid sõidukitesse vaikimisi. See kehtib eriti ohutuse ja turvalisusega seotud intelligentsete transpordisüsteemide kohta, mis tuleb ettepaneku kohaselt sõidukitesse integreerida. Ettepanekus ei määratleta aga, mis on „ohutuse ja turvalisusega seotud intelligentsete transpordisüsteemid“ ja seega tuleks täiendavalt selgitada, millised on konkreetsed intelligentsetel transpordisüsteemidel põhinevad rakendused ja süsteemid, mis tuleb sõidukitesse integreerida. Lisaks peab olema selge, kas seadme aktiveerimine ja kasutamine toimub kasutaja jaoks vabatahtlikult või kohustuslikult. Võimalus teostada andmetöötlust kohustuslikus korras tuleks valida ainult konkreetsel eesmärgil, võttes arvesse veenvaid põhjendusi (näiteks kaubavedude haldamiseks vajalik hästi toimiv jälgimine) ning kasutades isikutega seotud andmete töötlemise suhtes asjakohaseid tagatisi. Kui intelligentsete transpordisüsteemide kasutamine on vabatahtlik, siis tuleks rakendada asjakohaseid tagatisi, et vältida olukorda, kus kasutajate nõusolek süsteemi kasutamiseks loetakse vaikimisi saaduks vaid tänu süsteemi olemasolule sõidukis.
18. Euroopa andmekaitseinspektor eelistab võimalust, et intelligentsetel transpordisüsteemidel põhinevaid teenuseid pakutakse vabatahtlikul alusel. See eeldab, et kasutajad peavad olema võimelised nõustuma vabatahtlikult süsteemi kasutamisega ja konkreetsete eesmärkidega, mille jaoks seda kasutatakse. Kui pakutav teenus sõltub asukohaandmetest, tuleb kasutajat asjakohaselt teavitada (eriti kooskõlas direktiivi 2002/58/EÜ artikliga 9), ja tal peab olema võimalik seda nõusolekut tagasi võtta. Praktikas nõuab see lihtsat moodust seadme ja/või omaduse deaktiveerimiseks, millega ei kaasneks kasutaja jaoks tehnilisi ega rahalisi piiranguid<sup>(14)</sup>, kui ta ei ole enam nõus süsteemi ja/või konkreetse omaduse kasutamisega. Rakendada tuleks täiendavaid tagatisi, et kasutajaid ei diskrimineeritaks teenuse kasutamisest keeldumise korral.

19. Kui teatavad töötlemistoimingud on kohustuslikud ja teiste puhul on vajalik kasutaja nõusolek, siis tuleb tagada erinevate teostatud andmetöötlustoimingute läbipaistvus, andes kasutajatele iga konkreetse töötlemisjuhu kohustuslikkuse ja/või vabatahtlikkuse ning sellise töötlemise ulatuse kohta asjakohast teavet. Samuti on väga oluline rakendada asjakohaseid turvatagatisi, et väljaspool õigusaktides sätestatud või sellest, millele on antud vabatahtlik nõusolek, ei kogutaks ega töödeldaks mingeid andmeid.
20. Arvestades intelligentsetel transpordisüsteemidel põhinevate teenuste riikidevahelise mõjuga, soovib Euroopa andmekaitseinspektor täiendavalt välja töötada üleeuroopalised standardlepingud, et tagada, et intelligentsete transpordisüsteemide kaudu osutatavatel teenustel on üle Euroopa samad andmekaitsetagatised ning eriti seda, et kasutajatele antav teave konkreetsete kasutatavate omaduste kohta, teatavate tehnoloogiate kasutamise mõju kohta nende isikuandmete kaitsesele ja nende võimaluste kohta kasutada oma õigusi on piisavalt selge. Kui lisatakse uusi omadusi, siis peavad teenusepakkujad võtma täiendavaid meetmeid, et anda kasutajatele selget ja konkreetset teavet nende lisomaduste kohta ja et saada neilt nõuetekohane nõusolek uute omaduste kasutamise kohta.

### II.2. Andmetöötluse eesmärgid ja kord tuleb täiendavalt määratleda

21. Euroopa andmekaitseinspektor märgib, et ettepanekus ei määratleta täpselt, milliste konkreetsete teenuste ja eesmärkide jaoks võib intelligentsetel transpordisüsteemidel põhinevaid rakendusi kasutada ja need jäävad seega lahtiseks. Praktikas võimaldab see paindlikkust, kuid tähendab, et lahendamata eraelu puutumatus ja andmekaitse küsimused – mida komisjon nimetab üheks intelligentsete transpordisüsteemide edendamise põhitakistuseks (vt punkti 10) – võivadki jääda lahendamata ja takistada kavandatud meetmete rakendamist.
22. Euroopa andmekaitseinspektor rõhutab, et on eriti oluline, et konkreetsete intelligentsetel transpordisüsteemidel põhinevate teenuste osutamiseks teostatavaid töötlemistoiminguid ei tehta ainult asjakohase õigusliku aluse kohaselt, vaid ka kindlaksmääratud, selgetel ja õiguspärastel eesmärkidel, ning et kavandatav töötlemine on proportsionaalne ja nende eesmärkide saavutamiseks vajalik (direktiivi 95/46/EÜ artikkel 6). Seega tuleb arvestada võimaliku vajadusega välja töötada ELi tasandil intelligentsete transpordisüsteemide konkreetsete kasutusvaldkondade suhtes täiendavaid õigusakte, et anda tehtavatele töötlemistoimingutele ühtlustatud ja nõuetekohane õiguslik alus ning et vältida intelligentsetel transpordisüsteemidel põhinevate teenuste kasutuselevõtmisel liikmesriikidevahelisi ebakõlasisid.
23. Kavandatava raamistiku kohaselt ei ole veel vastu võetud otsust intelligentsete transpordisüsteemide jaoks vajaliku andmetöötluse ja andmevahetuse korra kohta. Paljud tehnilised parameetrid, mille valik mõjutab erineval moel eraelu puutumatus ja andmekaitset, otsustatakse alles hilisemas

<sup>(14)</sup> Vt eCalli käsitleva dokumendi WP 125 lk 4, mida mainitakse joonealuses märkuses 10.

etapis komiteemenetluse kaudu. Võttes arvesse erilist kaitset, mida eraelu puutumatusel ja andmekaitsele kui põhiõigustele antakse inimõiguste ja põhivabaduste kaitse Euroopa konventsiooni artikliga 8 ning Euroopa Liidu põhiõiguste harta artiklitega 7 ja 8, võib seada küsimuse alla, kas ja millises ulatuses tuleks andmetööstustoimingute määratlus otsustada komiteemenetluse kaudu.

24. Demokraatlikus ühiskonnas peaks otsuseid põhiõigusi mõjutavate aluspõhimõtete ja korra kohta vastu võtma täisväärtusliku seadusandliku menetlusega, mis hõlmab ka asjakohast kontrolli. Kõnealusel juhul tähendab see seda, et inimeste eraelu puutumatus ja andmete kaitset oluliselt mõjutavad otsused, nagu otsused kohustuslike andmetööstustoimingute eesmärkide ja korra kohta ning uutes valdkondades intelligentsete transpordisüsteemide kasutuselevõtmise korra määramise kohta, tuleks teha Euroopa Parlamendi ja nõukogu poolt ja mitte komiteemenetluse kaudu.
25. Sellega seoses soovib Euroopa andmekaitseinspektor tungivalt, et artikli 29 tööriühm ja Euroopa andmekaitseinspektor oleksid vajadusel kaasatud ettepaneku artikli 8 alusel moodustatud komitee töösse ja intelligentsete transpordisüsteemide kasutuselevõtmisega seotud edasiste meetmete võtmisesse nendega konsulteerimise teel piisavalt varases etapis enne asjakohaste meetmete väljatöötamist.
26. Lisaks märgib Euroopa andmekaitseinspektor ära Euroopa Parlamendi poolt ettepaneku artikli 6 kohta vastu võetud muudatuseettepanekud. Euroopa andmekaitseinspektor märgib esiteks, et vajaduse korral anonüümsete andmete kasutamist soosiv muudatus, mis on põhimõtteliselt väga soovitatav, ei lahenda kõiki andmekaitsega seotud probleeme, sest paljusid intelligentsete transpordisüsteemide kaudu kogutud ja vahetatud andmeid võib pidada isikuandmeteks. Selleks, et isikuandmete töötlemist teostataks anonüümsetel, ei tohi jääda võimalust, et ükski isik üheski töötlemise etapis – võttes arvesse kõiki vahendeid, mida andmetöötleja või keegi muu võib mõistliku tõenäosusega kasutada – võiks leida seoseid andmete ja tuvastatud isiku andmete vahel, muul juhul on sellised andmed direktiivi 95/46/EÜ artikli 2 lõike a tähenduses isikuandmed<sup>(15)</sup>. Lisaks soovib Euroopa andmekaitseinspektor muuta ettepaneku artiklit 6 Euroopa Parlamendi muudatuseettepanekute põhjal järgmisel viisil:

— intelligentsete transpordisüsteemide kaudu isikuandmete töötlemise vajaduse hindamist tuleks teostada arvestades andmete kogumise õiguspäraseid ja konkreetseid eesmärke (vastavalt direktiivi 95/46/EÜ artiklitele 6 ja 7). Intelligentsetel transpordisüsteemil

põhineva rakenduse toimimine<sup>(16)</sup> iseenesest ei saa olla andmete töötlemist õigustav õiguspärane eesmärk, sest rakendus on ainult andmete kogumise ja vahetamise vahend, mille kasutamine peab kindlasti olema suunatud konkreetsetele eesmärkidele;

- muudatuseettepanek,<sup>(17)</sup> mis on seotud intelligentsete transpordisüsteemide andmete ja salvestuste kasutamise keelamisega „muudel kui käesolevas direktiivis viidatud eesmärkidel”, ei anna piisavaid garantiisid, eriti kuna konkreetset eesmärgid ja teenused, mille jaoks intelligentsete transpordisüsteemide kasutamine hakatakse, ei ole direktiivis selgelt ja ammendavalt sätestatud. Võttes arvesse, et erinevaid andmetööstustoiminguid teostatakse intelligentsete transpordisüsteemide kaudu väga erinevatel põhjustel, tuleks direktiivi 95/46/EÜ artikli 6 lõike 1 punkti b kohaselt tagada, et ühel konkreetset eesmärgil teostatava andmete töötlemise käigus kogutud andmeid ei kasutataks muudel üksteisega vastuolus olevatel eesmärkidel. Euroopa andmekaitseinspektor soovib seega muuta täiendavalt artikli 6 lõiget 2, et tagada, et intelligentsete transpordisüsteemide andmeid ja salvestusi ei kasutata „andmete kogumise eesmärkidest erinevatel eesmärkidel nendega vastuolus oleval viisil”.

### III. INTELLIGENTSETE TRANSPORDISÜSTEEMIDE ANDMEKAITSE

27. Eriti tähtis on selgitada intelligentsete transpordisüsteemide asjaosaliste rolle, et määrata kindlaks, kes vastutab süsteemide andmekaitse seisukohast nõuetekohase töö tagamise eest. Seega tuleks täiendavalt selgitada, kes peaks vastutama rakenduste ja süsteemide rakendamise eest, mille projekt määratakse komiteemenetluse kaudu, ja kes asjaosaliste ahelas vastutavad andmete töötlemise vastavuse eest andmekaitsele (st vastutavad töötlejad). Euroopa andmekaitseinspektor toob järgnevalt esile mõningad eraelu puutumatusel ja andmekaitsega seotud probleemid, mis tuleb komiteemenetluse abil ja vastutavate töötlejate poolt rakenduste ja süsteemi struktuuri kavandamisel lahendada. Lisaks osutab ta mõnele intelligentsetel transpordisüsteemidel põhinevate teenuste osutamise seadusele andmekaitseprobleemidele, mille peavad lahendama seadusandja ja vastutavad töötlejad.

#### III.1. „Eraelu kavandatud puutumatus”

28. Direktiivis 95/46/EÜ sätestatud andmekaitsepõhimõtete õige kohaldamine on intelligentsete transpordisüsteemide eduka ühendamise kasutuselevõtmise üks põhitähtsust. Need põhimõtted mõjutavad süsteemi struktuuri ja rakenduse kavandamist. Euroopa andmekaitseinspektor soovib võtta kasutusele „eraelu kavandatud puutumatusel” põhimõtte juba intelligentsete transpordisüsteemide

<sup>(15)</sup> Nagu direktiivi 95/46/EÜ põhjenduses 26 sätestatakse: „isiku tuvastatavuse kindlakstegemisel tuleb arvesse võtta kõiki vahendeid, mida volitatud töötleja või keegi muu võib andmesubjekti tuvastamiseks tõenäoliselt kasutada”.

<sup>(16)</sup> Muudatuseettepanekus 34, millega lisatakse uus artikli 6 lõike 1 punkt b, sätestatakse järgmist: „isikuandmeid töödeldakse ainult sellises ulatuses, nagu seda on vaja intelligentsetel transpordisüsteemil põhineva rakenduse ja/või teenuse toimimiseks”.

<sup>(17)</sup> Muudatuseettepanekuga 36 lisatakse artiklile 6 lõike 2 järgmine tekst: „ja et neid ei kasutata käesolevas direktiivis viidatud eesmärkidest erinevatel eesmärkidel”.

- kavandamise varases etapis, et määratleda rakenduste ja süsteemide struktuur, toimimine ja haldamine. Seda lähenemist rõhutatakse eelkõige direktiivis 1999/5/EÜ<sup>(18)</sup>, mis puudutab raadioseadmete ja telekommunikatsioonivõrgu lõppseadmete projekteerimist.
29. Intelligentsetel transpordisüsteemidel põhinevate rakenduste ja süsteemide kavandamine teostatakse mitmes etapis ja erinevate asjaosaliste poolt, kes peaksid kõik võtma arvesse eraelu puutumatus kaitset ja andmekaitset. Komisjon ja intelligentsete transpordisüsteemide komitee kannab esialgset erivastutust selliste meetmete, standardiseerimisalgatuste, menetluste ja parimate tavade määratlemise eest komiteemenetluse abil, mis peaksid edendama „eraelu kavandatud puutumatus“.
30. „Eraelu kavandatud puutumatus“ tuleks soosida protsesside kõigis etappides ja vormides:
- organisatsiooni tasandil tuleks eraelu puutumatus silmas pidada kõigi asjakohaste kontaktpunktide vahelise andmevahetuse jaoks vajalike menetluste määratlemisel – see võib otseselt mõjutada andmevahetuse viise ja vahetatavaid andmeid;
  - eraelu puutumatus ja turvanõuded peavad sisalduma standardites, parimates tavades, tehnilistes kirjeldustes ja süsteemides;
  - tehnilisel tasandil soovib Euroopa andmekaitseinspektor eraelu puutumatus, andmekaitse ja turvalisuse tarbeks teatud sektorites ja/või kindlatel eesmärkidel arendada näiteks komiteemenetluse abil parimat võimalikku tehnikat<sup>(19)</sup>, millega määratletakse erinevad turvaparameetrid, mis tuleb rakendada süsteemi eluaja jooksul ELi õigusliku raamistiku nõuete täitmise tagamiseks.
31. Euroopa andmekaitseinspektor nimetab allpool mõnda probleemi rakenduste ja süsteemi struktuuri kavandamisel, mille lahendamine on eriti tähtis. Need on seotud kogutud andmete, süsteemide koostalitlusvõime ja andmete turvalisusega.
- III.1.a) *Andmemahtude minimeerimine ja anonüümsus*
32. Vastavalt direktiivi 95/46/EÜ artikli 6 lõike 1 punktile c võib koguda ja töödelda ainult selliseid isikuandmeid, mis on konkreetsetel eesmärkidel vajalikud ja asjakohased.
33. Euroopa andmekaitseinspektor rõhutab intelligentsete transpordisüsteemide kaudu töödeldava teabe ja andmete asjakohase klassifitseerimise tähtsust enne rakenduste ja süsteemide projekteerimist, et vältida massilist ja ebasobivat isikuandmete kogumist. Sellega seoses tuleks arvesse võtta järgmist:
- andmete allikas (avalik allikas, telekommunikatsiooniteenuste pakkuja, intelligentsetel transpordisüsteemidel põhinevate teenuste pakkuja, muud ettevõtjad, sõiduk, sõiduki kasutaja või muud andmesubjektid);
  - andmete laad (st koordineeritud, anonüümne teave, isikuandmed, tundlikud andmed);
  - andmete kavandatud kasutuseesmärk (-eesmärgid) ja
  - koostöösüsteemide osas tuleks teha selgeks, milliseid andmeid sõidukisse saadetakse/sõidukist vastu võetakse, vahetatakse teiste sõidukite ja/või infrastruktuuridega ja infrastruktuuride vahel ning millistel eesmärkidel.
34. Üksikuid omadusi tuleks isikuandmete kogumise vajalikkuse hindamiseks vastavalt taotletavatele eesmärkidele hoolikalt analüüsida. Euroopa andmekaitseinspektor rõhutab andmesubjektide põhiõiguste ja erinevate asjaosaliste huvide sobiva tasakaalu tähtsust, mis tähendab, et töödeldakse võimalikult vähe isikuandmeid. Võimalikult suures osas tuleks rakenduste ja süsteemide struktuur kavandada sellisel viisil, et kogutakse ainult selliseid isikuandmeid, mis on eesmärkide täitmiseks rangelt vajalikud.
35. Kui isikuandmeid ei ole vaja või neid on vaja ainult töötlemise varases etapis, tuleks need kogumata jätta või võimalikult kiiresti anonüümseks muuta. Seega on eriti oluline hinnata mitte ainult andmete kogumise vajalikkust, vaid lisaks ka nende säilitamist erinevates süsteemides. Teenuseahela kõigi asjaosaliste jaoks tuleks määratleda isikuandmete säilitamise konkreetsed ajapiirangud, mis peaksid erineva vastavalt andmete liigile ja nende kogumise eesmärgile<sup>(20)</sup>. Selle tulemusel, kui isikuandmete säilitamine ei ole enam vajalik nende eesmärkide saavutamiseks, mille jaoks nad koguti või täiendavalt töödeldi, tuleb need muuta anonüümseks, st nad ei või enam olla seotud tuvastatud või tuvastatava isikuga.
36. Süsteemi struktuuri põhimõtted ja andmevahetuskorrad peaksid toetama võimalikult väikse hulga isikuandmete töötlemist. Sellega seoses tuleks arvesse võtta kõiki töötlemise etappe ja kõiki intelligentsetel transpordisüsteemidel põhinevate teenuste ahela asjaosalisi. Kuigi osa andmeid

<sup>(18)</sup> Põhiliselt raadioseadmete ja telekommunikatsioonivõrgu lõppseadmete ning nende nõuetekohasuse vastastikuse tunnustamist käsitleva Euroopa Parlamendi ja nõukogu 9. märtsi 1999. aasta direktiivi 1999/5/EÜ artikli 3 lõike 3 punkt c.

<sup>(19)</sup> Parim võimalik tehnika – kõige tõhusam ja arenenum tegevus ja selle rakendusviisid, mis näitab teatava tehnika praktilist sobivust selleks, et ITS-i rakendused ja süsteemid vastaksid ELi õigusliku raamistiku eraelu puutumatus kaitse, andmekaitse ja turvalisuse nõuetele.

<sup>(20)</sup> Näiteks liiklusandmete ja asukohaandmete säilitamist seoses üldkasutatavate elektrooniliste sideteenuste osutamisega üldkasutatavates sidevõrkudes reguleeritakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. märtsi 2006. aasta direktiiviga 2006/24/EÜ, mis käsitleb üldkasutatavate elektrooniliste sideteenuste või üldkasutatavate sidevõrkude pakkujate tegevusega kaasnevate või nende töödeldud andmete säilitamist ja millega muudetakse direktiivi 2002/58/EÜ.

vahetatakse ja töödeldakse anonüümselt, võib muid andmeid, isegi kui neid vahetatakse tuvastamata alusel, seostada tuvastatud isikutega seotud andmetega ja need on seega direktiivi 95/46/EÜ artikli 2 lõike a tähenduses isikuandmed<sup>(21)</sup>. Arvestades eesmärkidega, mille jaoks intelligentseid transpordisüsteeme kasutatakse, tundub keeruline tagada, et suurt kogust intelligentsete transpordisüsteemide kaudu kogutud andmeid töödeldakse anonüümselt, sest isiku identiteet on mingil ajal teatud eesmärkidel vajalik, näiteks arve esitamiseks. Selle tulemusel oleks tarvis vähemalt tehnilisi, organisatsioonilisi ja õiguslikke erimeetmeid, et teatud valdkondades anonüümsust tagada.

### III.1.b) Koostalitlusvõime, andmete kvaliteet ja eesmärgi piiramise põhimõte

37. Rakenduste ja süsteemide koostalitlusvõime on intelligentsete transpordisüsteemide eduka kasutuselevõtmise põhielement. Hakatakse teostama tööd ühtlustamise alal ja selle kaudu määratletakse rakendustesse ja süsteemidesse integreeritavate liidete tehnilised kirjeldused, et võimaldada nende koostalitlusvõime teistes transpordiliikidesse ja/või süsteemidesse integreeritud muude rakendustega. Kuigi koostalitlusvõime aitab hõlbustada erinevate teenuste pakkumist ja annab panuse nende järjepidevuse tagamiseks kogu Euroopas, kujutab see endast andmekaitse seisukohast mitmeid riske, nagu näiteks andmete väärkasutamise või kuritarvitamise riskid. Andmebaaside omavaheline ühendamine tuleb alati teostada arvestades nõuetekohaselt andmekaitse põhimõtetega<sup>(22)</sup> ja kasutades praktilisi turvatagatise (vt ka peatükki III.1.c).
38. Direktiivi 95/46/EÜ artikli 6 lõikes d nimetatud andmete kvaliteedi põhimõtte on rakenduste ja süsteemide koostalitlusvõime seisukohast eriti tähtis. Liidete projekteerimise jaoks määratletavad tehnilised kirjeldused peaksid tagama rakenduste ja süsteemide ühendamisel saadava teabe täpsuse.
39. Arvestades, et süsteemide omavaheline koostalitlusvõime aitab kaasa andmebaaside ühendamisele ja andmete kokkuseadmisel tulevastele eesmärkidel, rõhutab Euroopa andmekaitseinspektor, et igasugust ühendamist tuleks teostada arvestades hoolikalt direktiivi 95/46/EÜ artikli 6 lõike 1 punktis b sätestatud eesmärgi piirangu põhimõtet. On eriti oluline, et intelligentsete transpordisüsteemide struktuur väldiks andmete edasist kasutamist nende kogumise eesmärgist erinevatel eesmärkidel. Süsteemi tuleb sisse ehitada asjakohane turvakaitse, et vältida väärkasutust, loata avaldamist või juurdepääsu ja ka seadmete kõrvalmõjusid. Näiteks tuleks rakendada piisavat kaitset, et kolmandad isikud ei pääseks loata ligi teistsaldatavate seadmetele ja et neid ei kasutataks inimeste tuvastamiseks ja jälgimiseks väljaspool süsteemi eesmärke.

<sup>(21)</sup> Vt joonealust märkust 15.

<sup>(22)</sup> Vt samuti Euroopa andmekaitseinspektori 10. märts 2006. aastal esitatud märkusi komisjoni teatise kohta, mis käsitleb Euroopa andmebaaside koostalitlusvõimet. [http://www.edps.europa.eu/EDPSWEB/webdav/site/mySite/shared/Documents/Consultation/Comments/2006/06-03-10\\_Interoperability\\_EN.pdf](http://www.edps.europa.eu/EDPSWEB/webdav/site/mySite/shared/Documents/Consultation/Comments/2006/06-03-10_Interoperability_EN.pdf)

40. Ühendamise enda seaduslikkust tuleb hinnata juhtumipõhiselt, võttes arvesse süsteemide kaudu kättesaadavaks muudetavate ja vahetatavate andmete olemust ning nende algseid kasutuseesmärke.

### III.1.c) Andmete turvalisus

41. Isikuandmete turvalisus on intelligentsete transpordisüsteemide kasutuselevõtmise võtmetegur. Euroopa andmekaitseinspektor tervitab asjaolu, et tegevuskavas ja direktiivi ettepanekus on turvalisust selgelt mainitud. Turvalisus tuleks ette näha mitte ainult intelligentsetel transpordisüsteemil põhineva seadme toimimise ajal (sõidukisisese süsteemis ja teabevahetusprotokollis), vaid ka väljaspool seadme toimimise piire – andmebaasides, milles andmeid töödeldakse ja/või salvestatakse. Kõigi töötlemise etappide jaoks tuleks määratleda asjakohased tehnilised, administratiivsed ja organisatsioonilised nõuded, mis tagaksid vastavalt direktiivi 95/46/EÜ artiklitele 16 ja 17 (vajaduse korral ka direktiivi 2002/58/EÜ artiklitele 4 ja 5) piisava turvatase.
42. Asjakohased turvameetmed tuleks määratleda alles pärast intelligentsete transpordisüsteemide kasutamise konkreetsete eesmärkide ja töötlemise korra hindamist. Selles suhtes soovib Euroopa andmekaitseinspektor viia eraelu puutumatus ja andmekaitse mõjuhindang läbi seoses konkreetsete kasutusvaldkondade ja/või -eesmärkidega (näiteks turvaalaste intelligentsete transpordisüsteemide jaoks, kaubaveo korraldamise süsteemide jaoks jne). Eraelu puutumatus ja andmekaitse mõjuhindangu läbiviimine ja parimate võimalike tehnikate kasutamine eraelu puutumatus ja andmekaitse jaoks aitab määratleda konkreetse töötlustoimingu suhtes kõige asjakohasemad turvameetmed.

### III.2. Täiendavad andmekaitse ja eraelu puutumatuseseadised kaalutlused intelligentsetel transpordisüsteemidel põhinevate teenuste osutamisel

43. Intelligentsetel transpordisüsteemidel põhinevate teenuste kasutuselevõtmise korda on vaja ELi tasandil täiendavalt ühtlustada, et vältida lahknevusi nende teenuste kasutuselevõtmisel. Selles suhtes tahaks Euroopa andmekaitseinspektor välja tuua kaks probleemi, mis nõuavad eriti täiendavat kaalumist allpool toodud eraelu puutumatus ja andmekaitse seisukohast:

— asukoha määramise vahendite kasutamine asukohapõhiste avalike ja kommertsteenuste osutamiseks nõuab täiendavate tagatiste rakendamist. Sellises kontekstis tuleks erilist tähelepanu osutada sellele, kas ja millal kasutatakse intelligentsete transpordisüsteemide asukohapõhiseid teenuseid isiklikel või kutsealastel eesmärkidel ja kuidas võib sellise süsteemi kasutamine mõjutada isikuid, kes kasutavad sõidukit kutsealasel;

— integreeritud süsteemide puhul on eriti oluline, et intelligentsete transpordisüsteemide kasutuselevõtmises osalevate erinevate osapoolte rollid ja vastutusvaldkonnad on selged.

III.2.a) *Intelligentsete transpordisüsteemide asukohapõhiste teenuste osutamiseks kasutatavate asukoha määramise vahendite tagatised*

44. Intelligentsete transpordisüsteemide kasutuselevõtmine toetab kaupade liikumise kindlakstegemise ja jälgimise rakenduste loomist ja võimaldab asukohapõhiste äri- ja avalike teenuste kasutuselevõtmist. Sellised teenused toetuvad selliste tehnoloogiate kasutamisele, nagu satelliidipõhine positsioneerimine ja raadiosagedustuvastuse märgised<sup>(23)</sup>. Navigatsiooni- ning liikumise kindlakstelemise ja jälgimise süsteemid on mõeldud erinevatel eesmärkidel kasutamiseks, nagu liikuvate sõidukite ja nende lasti jälgimine eemalt (näiteks ohtlike veoste või elusloomade vedamiseks), sõidukitele arvete esitamine erinevate näitajate põhjal, muuhulgas vahemaa pikkus ja kellaaeg (näiteks teede maksustamine ja elektroonilised maanteemaksusüsteemid), ja juhtide jälgimine õiguskaitselise eesmärgil, nagu sõiduaegade kontrollimine (digitaalsete sõidumeerikute abil) ja sanktsioonide rakendamiseks (sõiduki elektroonilise tuvastamise abil).

45. Asukoha määramise tehnoloogiate kasutamine on eraelu puutumatus seisukohast eriti sekkuv, sest see võimaldab jälgida juhte ja koguda väga erinevat teavet nende juhtimis- ja harjumuste kohta. Nagu artikli 29 töörihm rõhutas,<sup>(24)</sup> on asukohaandmete töötlemine eriti tundlik küsimus, mis hõlmab anonüümse liikumisvabaduse põhiküsimust ja mis nõuab konkreetsete tagatiste rakendamist, et vältida üksikisikute järelevalvet ja andmete väärkasutust.

46. Euroopa andmekaitseinspektor rõhutab, et asukoha määramise vahendite kasutamine peab olema õiguspärane, st põhinema nõuetekohasel õiguslikul alusel ning selgetel ja õigustatud eesmärkidel ja see peab olema saavutatavate eesmärkidega proportsionaalne. Teostatava andmetöötluse õiguspärasus sõltub paljus asukoha määramise vahendite kasutamise viisist ja eesmärkidest. Nagu artikli 29 töörihm rõhutas oma arvamuses eCalli kohta, „ei oleks andmekaitse seisukohast lubatav, et sellised seadmed oleksid püsivalt töös ja sõidukeid oleks seega võimalik pidevalt jälgida arvestades eCalli seadmete aktiveerimise võimalusega“<sup>(25)</sup>. Seega on oluline selgitada täiendavalt konkreetseid asjaolusid, mille puhul sõidukit jälgitakse ja selle mõju kasutajale. Igal juhul tuleks asukoha määramise seadmete kasutamist põhjendada õigustatud vajadusega (näiteks kaubaveo

jälgimine) ja rangelt piirama sellel eesmärgil vajalikuga. Seega on oluline määratleda täpselt, milliseid asukohaandmeid kogutakse, kus neid salvestatakse ja kui kaua neid säilitatakse, kellega ja mis eesmärgil neid vahetatakse, ja võtta kõik vajalikud sammud andmete väärkasutuse või kuritarvitamise vältimiseks.

47. Lisaks reguleeritakse üldkasutatavate sidevõrkude või üldkasutatavate elektrooniliste sideteenuste kasutajatega seotud asukohaandmete töötlemist rangelt direktiivi 2002/58/EÜ artiklis 9. Selles nõutakse eriti, et asukohaandmete töötlemist tuleb teostada anonüümsetel või muul juhul kasutaja teadliku nõusoleku kohaselt. See tähendab, et kasutajale tuleb enne asukoha määramise vahendi kasutamisega nõustumist anda asjakohane teave, sealhulgas töödeldavate asukohaandmete liik, töötlemise eesmärk ja kestus ning kas andmeid edastatakse lisaväärtusega teenuse osutamiseks kolmandale osapoolale. Kasutajatel peab iga võrguga ühendumise või teate saatmise korral olema lihtne ja tasuta võimalus keelduda ajutiselt asukohaandmete töötlemisest. Asukohaandmete töötlemine peab olema rangelt piiratud isikutega, kes tegutsevad üldkasutatava sidevõrgu või üldkasutatava sideteenuse osutaja volitusel või lisaväärtusega teenust osutava kolmanda osapoolena.

48. Kui asukohateavet kogutakse kutsetegevuses kasutatavate sõidukitelt, siis tuleb rakendada täiendavaid kaitsemeetmeid, et asukoha määramise tehnoloogiat ei kasutataks liigselt töötajate jälgimiseks. Igal juhul tuleks asukohaandmete kogumist piirata tööajal kogutavate asukohaandmetega, seega peab töötajatel olema võimalus asukohafunktsiooni tööajast väljaspool või sõidukit eraeesmärkidel kasutada välja lülitada.

49. On olemas risk, et kolmandad osapooled (nagu kindlustusfirmad, tööandjad ja õiguskaitsesutused) vajavad juurdepääsu navigatsiooni- ja jälgimissüsteemide kaudu õigustatud ja kindlaksmääratud eesmärkidel kogutud andmetele (nagu kauba jälgimine, teemaksu elektrooniline maksimine jne) ja kasutada neid teisejärgulistel eesmärkidel, nagu sõiduaja kontrollimine või liikluseeskirjadest kinni pidamise kontrollimine ja sanktsioonide rakendamine. Põhimõtteliselt on kõrvalistel eesmärkidel juurdepääs andmetele keelatud, kui selline juurdepääs toimub eesmärkidel, mis on vastuolus andmete kogumise eesmärkidega. Juurdepääsu võib lubada ainult erandina sellest põhimõttest, kui sellise juurdepääsu tingimused vastavad direktiivi 95/46/EÜ artikli 13 rangetele tingimustele. Vastavalt sellele tuleks

<sup>(23)</sup> Vt raadiosagedustuvastuse kasutamisega seoses tekkinud eraelu puutumatus ja andmekaitseprobleeme Euroopa andmekaitseinspektori arvamusest, mis käsitleb komisjoni teatist Euroopa Parlamendile, nõukogule, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ning Regioonide Komiteele „Raadiosagedustuvastus (RFID) Euroopas: sammud poliitilise raamistiku suunas“, KOM(2007) 96, ELT C 101, 23.4.2008, lk 1. [http://www.edps.europa.eu/EDPSWEB/webdav/site/mySite/shared/Documents/Consultation/Opinions/2007/07-12-20\\_RFID\\_EN.pdf](http://www.edps.europa.eu/EDPSWEB/webdav/site/mySite/shared/Documents/Consultation/Opinions/2007/07-12-20_RFID_EN.pdf)

<sup>(24)</sup> Artikli 29 töörihma 2005. aasta novembri aramus asukohateavete kasutamise kohta lisaväärtusega teenuste osutamiseks, WP 115. [http://ec.europa.eu/justice\\_home/fsj/privacy/docs/wpdocs/2005/wp115\\_et.pdf](http://ec.europa.eu/justice_home/fsj/privacy/docs/wpdocs/2005/wp115_et.pdf)

<sup>(25)</sup> Vt eCalli käsitleva dokumendi WP 125 lk 5, mida mainitakse joonealuses märkuses 10.



võimaldada kolmandate osapoolte juurdepääsu asukohtadele ainult seaduse kohaselt ja läbipaistval viisil, õigusliku meetme põhjal, millega kehtestatakse asjakohased menetlused ja kord juurdepääsu võimaldamiseks andmetele konkreetsetel eesmärkidel ning mille kohaselt isikutele on asjakohane kaitse nende andmete võimalike tulevaste kasutuseesmärkide suhtes.

### III.2.b) Intelligentsete transpordisüsteemide asjaosaliste rollid ja vastutusvaldkonnad

50. Seni ei ole selge, kes saab töötlemise iga etapi vastutavaks töötlejaks. Paljudel juhtudel saavad andmete vastutavateks töötlejateks tõenäoliselt intelligentsetel transpordisüsteemidel põhinevate teenuste pakkujad, kas üksi töödeldavate isikuandmete suhtes enda intelligentsetel transpordisüsteemidel põhinevate teenuste pakkumiseks või ühiselt sellistel juhtudel, kus töötlemine toimub koos teiste vastutavate töötlejatega. Intelligentsete transpordisüsteemidega erinevalt seotud ettevõtjatel peaksid olema oma rollid ja vastutusvaldkonnad, nagu vastutav andmetöötaja ja volitatud andmetöötaja, mis on selgelt määratletud töötlemise iga lõigu kohta (näiteks telekommunikatsiooni valdkonna ettevõtjad, kes osutavad sideteenuseid ja ka intelligentsetel transpordisüsteemidel põhinevaid teenuseid).
51. Vastutavate töötlejate osas olevad isikud vastutavad<sup>(26)</sup> süsteemide ja teenuste vastavuse tagamise eest kõigi andmekaitsealaste kohustustega ja eriti selliste süsteemide rakendamise eest, millesse on sisse ehitatud „eraelu kavandatud puutumatus”, mis vastavad andmete kvaliteedi ja piiratud eesmärgi põhimõtetele ja mis tagavad andmete turvalisuse asjakohase taseme, nagu kirjeldatud punktis III.1).
52. Vastutavad töötlejad peavad tagama, et intelligentsete transpordisüsteemide kasutuselevõtmisega seotud asjaosaliste ahela kõigil tasanditel on olemas asjakohased tagatised. Selleks peavad nad astuma asjakohastes lepingulistesse suhetesse kõigi andmete vahetamise ja töötlemisega seotud sidusrühmadega, mis peaksid andma piisavad andmekaitsetagatised (eriti direktiivi 95/46/EÜ artiklite 16 ja 17 suhtes ja direktiivi 2002/58/EÜ artiklite 4 ja 5 suhtes). On oluline märkida, et kuigi andmekaitse seisukohast peavad vastutavad töötlejad jälgima, et andmekaitse tagatakse kõigis töötlemise etappides, jäävad nad töötlemise eest ise vastutavaks ja ei saa oma vastutust lepinguga välistada.

## IV. KOKKUVÕTE

53. Euroopa andmekaitseinspektor tervitab komisjoni poolt esitatud intelligentsete transpordisüsteemide kasutuselevõtmise kava ettepanekut, mille eesmärk on andmete töötlemise ühtlustamine kogu Euroopas, et hõlbustada intelligentsetel transpordisüsteemidel põhinevate teenuste osutamist ja milles andmekaitse on seatud üheks põhitingimuseks intelligentsete transpordisüsteemide nõuetekohaseks kasutuselevõtmiseks Euroopas.
54. Euroopa andmekaitseinspektor märgib, et kavandatava direktiiviga luuakse üldine raamistik, mis tõstatab mitmeid

eraelu puutumatus ja andmekaitsega seotud probleeme, mida tuleb ELi ja liikmesriigi tasemel täiendavalt lahendada:

- on olemas risk, et selguse puudumise tõttu kavandatavas õigusraamistikus tekivad erinevused intelligentsete transpordisüsteemide rakendamisel Euroopas, mille tõttu tekivad erinevused Euroopa andmekaitse tasemetes. Euroopa andmekaitseinspektor rõhutab vajadust täiendada ühtlustamise järele nendes küsimustes ELi tasandil, et teha selgeks lahendamata küsimused (nagu intelligentsete transpordisüsteemide asjaosaliste rollide ja vastutusvaldkondade määratlemine, konkreetsete sõidukitesse ehitatavate intelligentsetel transpordisüsteemidel põhinevate rakenduste ja süsteemide kindlaksmääramine, intelligentsetel transpordisüsteemidel põhinevate teenuste osutamise ühtlustatud lepingute väljatöötamine, intelligentsete transpordisüsteemide kasutamise konkreetset eesmärgid ja kord jne). On eriti tähtis määrata kindlaks, kes saavad teostatava andmetöötamise suhtes vastutavateks töötlejateks, sest nende kanda jääb vastutus tagada eraelu puutumatus ja andmekaitse põhimõtete rakendamine töötlemisahela kõigil tasanditel.
- otsused töötlemise korra teatud tahkude kohta, mille võib olla oluline mõju isikute eraelu puutumatus ja andmekaitsega seotud õigustele, peaks tegema Euroopa Parlament ja nõukogu, mitte komiteemenetluse kaudu;
- eraelu puutumatus ja andmekaitsega arvestamine on ülima tähtsusega alates töötlemise algetapist ja kõigil töötlemise tasanditel; intelligentsetel transpordisüsteemidel põhinevate rakenduste ja süsteemide kavandamisel tuleks soosida „eraelu kavandatud puutumatus” rakendamist ja see peaks sisalduma standardites, parimates tavades, tehnilistes kirjeldustes ja süsteemides;
- rakenduste ja süsteemide omavaheline ühendamine tuleb alati teostada arvestades nõuetekohaselt andmekaitse põhimõtete ja kasutades praktilisi turvatagatisi;
- intelligentsete transpordisüsteemide kasutuselevõtmise korraga seotud praeguse ebakindluse suhtes tervitab Euroopa andmekaitseinspektor eriti komisjoni teatistes esitatud algatust, et 2011. aastaks tuleb läbi viia eraelu puutumatus hinnang. Lisaks soovib ta tungivalt, et asjakohaste turvameetmete määratlemiseks viidaks teatavate sektorite ja/või kasutuseesmärkide suhtes läbi eraelu puutumatus ja andmekaitse mõjuhindangud ning et intelligentsete transpordisüsteemidega seotud eraelu puutumatus, andmekaitse ja turvalisuse jaoks töötataks välja parim võimalik tehnika;
- euroopa andmekaitseinspektor rõhutab veel, et liikmesriigid kannavad vastutust direktiivi nõuetekohase rakendamise eest, et intelligentsete transpordisüsteemidega tegelevad ettevõtjad rakendaksid süsteeme ja teenuseid, mis võimaldavad kogu Euroopas vajalikku andmekaitsetaset;

<sup>(26)</sup> Vt joonealust märkust 13.

- intelligentsetel transpordisüsteemidel põhinevaid teenuseid osutavad vastutavad töötajad peaksid rakendama asjakohaseid kaitsemeetmeid, et asukoha määramise tehnoloogiad, nagu satelliitpositsioneerimine ja raadiosagedustuvastuse märgised, ei rikuks selliste isikute eraelu puutumatust, kes kasutavad sõidukeid ainult era- või kutsealastel eesmärkidel. See nõuab eriti töötlemise piiramist andmetega, mis on rangelt selleks otstarbeks vajalikud, tagades, et asukohaandmete loata vastuvõtjatele avaldamise vältimiseks ehitatakse asjakohased turvameetmed süsteemidesse ja andes kasutajatele tõhusad vahendid asukoha määramise seadme/omaduse välja lülitamiseks.
55. Euroopa andmekaitseinspektor soovib teha ettepaneku artiklis 6 vastavalt direktiivile 95/46/EÜ järgmised muudatused:
- intelligentsete transpordisüsteemide kaudu teostatava andmetöötluse suhtes tuleb toetada andmemahtude minimeerimist. Sellega seoses soovitatakse muuta ettepaneku artikli 6 lõike 1 punkti b järgmisel viisil: „isikuandmeid töödeldakse ainult sellises ulatuses, nagu seda on vaja intelligentsete transpordisüsteemide kasutamise konkreetsel eesmärgil ja asjakohase õigusliku aluse kohaselt”;
- on oluline, et koostalitlusvõimeliste süsteemide kaudu töödeldud andmeid ei kasutataks täiendavatel eesmärkidel, mis on vastuolus andmete kogumise eesmärgidega. Seetõttu soovitatakse muuta ettepaneku artikli 6 lõiget 2 järgmisel viisil: „ja et neid ei kasutata andmete kogumise eesmärkidest erinevatel eesmärkidel sellisel viisil, mis on nende eesmärkidega vastuolus”;
- ta soovib lisada ettepaneku artiklile 6 selge viite „eraelu kavandatud puutumatusele” intelligentsetel transpordisüsteemidel põhinevate rakenduste ja süsteemide loomiseks. Lisaks soovib ta, et artikli 29 töörihma ja Euroopa andmekaitseinspektori teavitataks selles küsimuses komiteemenetluse kaudu võetavatest edasistest meetmetest ja nendega konsulteeritaks selliste meetmete suhtes.
56. Euroopa andmekaitseinspektor soovib lisaks, et ettepaneku põhjendustes viidataks käesolevale konsulteerimisele.
57. Arvestades eespool toodut, soovib Euroopa andmekaitseinspektor, et andmekaitseasutused oleksid eriti artikli 29 töörihma ja Euroopa andmekaitseinspektori kaudu tihedalt seotud intelligentsete transpordisüsteemide kasutuselevõtmise algatustega, konsulteerides piisavalt varases etapis enne asjakohaste meetmete väljatöötamist.

Brüssel, 22. juuli 2009

*Euroopa andmekaitseinspektor*  
Peter HUSTINX