

Euroopa andmekaitseinspektori arvamus ettepaneku kohta võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, millega muudetakse nõukogu määrust (EMÜ) nr 3821/85 autovedudel kasutatavate sõidumeerikute kohta ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EÜ) nr 561/2006

(2012/C 37/02)

EUROOPA ANDMEKAITSEINSPEKTOR,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eriti selle artiklit 16,

võttes arvesse Euroopa Liidu põhiõiguste hartat, eriti selle artikleid 7 ja 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 ⁽¹⁾,

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, ⁽²⁾ eriti selle artikli 28 lõiget 2,

ON VASTU VÕTNUD JÄRGMISE ARVAMUSE:

I. SISSEJUHATUS

I.1. Konsulterimine Euroopa andmekaitseinspektoriga

19. juulil 2011 võttis komisjon vastu ettepaneku võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, millega muudetakse nõukogu määrust (EMÜ) nr 3821/85 autovedudel kasutatavate sõidumeerikute kohta ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EÜ) nr 561/2006 (edaspidi „ettepanek“) ⁽³⁾. Ettepanekule on lisatud teatis „Digitaalne sõidumeerik: edaspidised tegevussuunad“ (edaspidi „teatis“) ⁽⁴⁾. Ettepanek ja teatis saadeti samal päeval Euroopa andmekaitseinspektorile konsulterimiseks.
- Euroopa andmekaitseinspektoriga konsulteriti mitteametlikult juba aprillis 2011 seoses ettepaneku varasema versiooniga, mille kohta ta esitas oma mitteametlikud märkused 13. mail 2011. Euroopa andmekaitseinspektoril on hea meel mitteametliku konsulterimise üle, mis võimaldas juba õigusakti koostamise varases etapis teksti andmekaitse seisukohalt parandada. Mõnda esitatud märkust on ettepanekus arvesse võetud. Euroopa andmekaitseinspektor pooldaks viidet käesolevale arvamusele ettepaneku preambulis.

I.2. Üldine taust

- Ettepanekus on käsitletud reisijate või kauba maanteetranspordiks kasutatavatesse sõidukitesse sõidumeerikute paigaldamist ja nende kasutamist, et kontrollida, kas kutselised autojuhid täidavad sõidu- ja puhkeaega käsitlevaid sotsiaalõigusnorme ⁽⁵⁾.
- Alates 1985. aastast on selleks loodud sõidumeerikute süsteem, mis põhineb sõidumeerikutel koos sõidumeerikukaartidega ⁽⁶⁾. Sõidumeerik salvestab, säilitab, kuvab, trüüb välja ja esitab andmeid juhi tegevuse kohta. Sõidumeerikukaart on sõidumeerikuga kasutamiseks ettenähtud kiipkaart, mis võimaldab sõidumeerikul teha kindlaks kaardiomaniku ning ülekantavad ja säilitatavad andmed.

⁽¹⁾ EÜT L 281, 23.11.1995, lk 31.

⁽²⁾ EÜT L 8, 12.1.2001, lk 1.

⁽³⁾ KOM(2011) 451 (lõplik).

⁽⁴⁾ KOM(2011) 454 (lõplik).

⁽⁵⁾ Vt eelkõige määrus (EÜ) nr 561/2006 sõiduaegade ja puhkeperioodide kohta, direktiiv 2002/15/EÜ autovedude alase liikuva tegevusega hõivatud isikute tööaja korralduse kohta ning direktiiv 92/6/EMÜ teatavate kategooriate mootorsõidukite kiirspirrikute paigaldamise ja kasutamise kohta ühenduses.

⁽⁶⁾ Sõidumeerikukaardid võivad olla järgmist liiki: i) juhikaart, ii) kontrollikaart, iii) töökojakaart ja iv) ettevõttele: mõisteid on seletatud ettepaneku artiklis 2.

5. Ettepaneku eelnõuga muudetakse kehtivat määrust (EMÜ) nr 3821/85 autovedudel kasutatavate sõidumeerikute kohta (edaspidi „määrus“) ning ajakohastatakse seda vastavalt praegusele tehnoloogilisele arengule, et parandada digitaalsete sõidumeerikute kasutamist võrreldes analoogversioonidega ning laiendada nende funktsioone, et luua uut tüüpi digitaalne sõidumeerik. Uut digitaalset sõidumeerikut täiendatakse järgmiste tehnoloogiliste omadustega: i) selles kasutatakse geograafilise asukoha määramise seadmeid juhtide teatud asukohtaandmete automaatseks kogumiseks; ii) selles kasutatakse kaugsideseadmeid kontrolli teostamiseks ja iii) sellel on standardliides muude intelligentsete transpordisüsteemidega, mis võimaldab selle muuta sõiduki intelligentse transpordisüsteemi platvormi ⁽⁷⁾ oluliseks osaks.
6. Paljud ettepanekus tõstatatud teemad nõuavad täiendavaid meetmeid, mida on kirjeldatud teatises. Teatises on kindlaks tehtud mitu meetet, mille komisjon peaks algatama ja mis täpsemalt hõlmavad määruse IB lisa sätestatud digitaalse sõidumeeriku tehniliste kirjelduste ja turbemehhanismide ajakohastamist delegeeritud õigusaktidega, samuti juhilubasid käsitleva direktiivi 2006/126/EÜ muutmist, et ühendada kutseliste autojuhtide poolt digitaalsetes sõidumeerikutes kasutatavad juhikaardid nende juhilubadega.

I.3. Ettepanekuga kaasnevad andmekaitseprobleemid

7. Sõidumeerikute kasutamine autovedudel hõlmab kutseliste autojuhtide isikuandmete töötlemist. Suur osa töötlemisest põhineb isikute eraelu puutumatusel ja andmekaitset märkimisväärselt mõjutavate tehnoloogiate, nimelt geograafilise asukoha määramise seadmete ja kaugsideseadmete kasutamisel.
8. Seetõttu mõjutab ettepanek väga selgelt kutseliste autojuhtide eraelu puutumatusel, eelkõige lubades pidevalt jälgida juhtide asukohta ning võimaldades kontrolliasutustel kaugsideteel kontrolli teostada, andes neile seega pideva otsese juurdepääsu sõidumeerikus salvestatud andmetele. Peale selle võib juhtide andmetele praegu pakutavat kaitset mõjutada ka juhikaartide kavandatud ühendamine juhilubadega.
9. Seepärast on väga tähtis, et sõidumeerikute kaudu toimuv andmetöötlus Euroopa Liidus oleks kooskõlas ELi andmekaitseraamistikuga, mis on sätestatud Euroopa Liidu põhiõiguste harta artiklites 7 ja 8, Euroopa Liidu toimimise lepingu artiklis 16 ning direktiivides 95/46/EÜ ⁽⁸⁾ ja 2002/58/EÜ ⁽⁹⁾.
10. Tuleb märkida, et määruse vastuvõtmise ajal 1985. aastal ei olnud ELis terviklikku andmekaitseraamistikku. Seepärast võimaldab määruse käimasolev läbivaatamine määrust kooskõlas kehtiva andmekaitse süsteemiga ajakohastada.
11. Euroopa andmekaitseinspektoril on eriti hea meel selle üle, et ettepanek sisaldab andmekaitset käsitlevat põhjendust ja erisätet ⁽¹⁰⁾. Euroopa andmekaitseinspektor nendib aga, et need sätted üksi ei lahenda kõiki ettepanekus kavandatud mitmesuguste meetmetega kaasnevaid andmekaitseprobleeme. Seepärast tuleks lisada nii ettepanekusse kui ka teatises kirjeldatud täiendavatesse meetmetesse lisatagatised.
12. Käesolevas arvamuses viitab Euroopa andmekaitseinspektor ettepaneku mitmele tahule, mida tuleb andmekaitse seisukohalt täiendavalt kaaluda. Euroopa andmekaitseinspektor keskendub eeskätt järgmistele valdkondadele, mida allpool II jaos eraldi arutatakse:

⁽⁷⁾ Vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu 7. juuli 2010. aasta direktiivile 2010/40/EL, mis käsitleb raamistikku intelligentsete transpordisüsteemide kasutuselevõtmiseks maanteetranspordis ja liideste jaoks teiste transpordiliikidega (ELT L 207, 6.8.2010, lk 1).

⁽⁸⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 95/46/EÜ, 24. oktoober 1995, üksikisikute kaitse kohta isikuandmete töötlemisel ja selliste andmete vaba liikumise kohta, EÜT L 281, 23.11.1995, lk 31.

⁽⁹⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2002/58/EÜ, 12. juuli 2002, milles käsitletakse isikuandmete töötlemist ja eraelu puutumatusel kaitset elektroonilise side sektoris (eraelu puutumatusel ja elektroonilist sidet käsitlev direktiiv) (EÜT L 201, 31.7.2002, lk 37).

⁽¹⁰⁾ Vt ettepaneku põhjendus 15 ja artikkel 34.

- i) ettepaneku erisätetes kehtestatud üldised andmekaitse- ja turvanõuded;
- ii) sõidumeerikute kaudu toimuva andmetöötluse proportsionaalsus;
- iii) sõidumeerikutes salvestatud andmetele juurdepääsu kord ja selliste andmete edasine kasutamine ning
- iv) juhikaartide kavandatud kasutamise kaasnivad eriküsimused.

II. ETTEPANEKU ANALÜÜS

II.1. Üldised andmekaitse- ja turvanõuded

Üldised andmekaitsemeetmed, mida peavad rakendama vastutavad töötajad, liikmesriigid ja sõidumeerikute projekterijad

13. Euroopa andmekaitseinspektor pooldab andmekaitset käsitleva erisätte lisamist ettepaneku artiklisse 34. Artiklis 34 on selgelt rõhutatud sõidukiomanike ja/või veoettevõtjate kui vastutavate töötajate kohustust järgida kohaldatavaid andmekaitsealaseid õigusakte. Muu hulgas peavad nad selle raames teavitama kutselisi autojuhte nende andmete töötlemisest sõidumeerikutes, andma juhtidele juurdepääsu nende andmetele ning parandama ebatäpsed või mittetäielikud andmed. Euroopa andmekaitseinspektor rõhutab, et töötlemise puhul peab teave mis tahes töötlemistoimingute kohta olema terviklik ning seepärast on tal hea meel asjaolu üle, et ettepaneku artikli 5 lõikega 6 nõutakse vastutavatelt töötajatelt autojuhtide konkreetset teavitamist kontrolliasutuste võimalusest teostada kontrolli kaugside teel. Peale selle rõhutab Euroopa andmekaitseinspektor, et vastavalt direktiivi 95/46/EÜ artiklitele 18–20 peavad vastutavad töötajad teavitama järelevalveasutusi töötlemisest.
14. Kõnealusel sättes pannakse suurt rõhku eriti liikmesriikide ja sõltumatute järelevalveasutuste kohustusele tagada, et isikuandmete töötlemine autovedudel kasutatavate sõidumeerikutes toimub kooskõlas kohaldatavate andmekaitsealaste õigusaktidega. Sellest tulenevalt peavad liikmesriigid võtma vastu erimeetmed seoses konkreetsete tehnoloogiate, näiteks ülemaailmse satelliitnavigatsioonisüsteemi, kaugside ja intelligentsete transpordisüsteemide liideste kasutamise või seoses juhikaartide andmete elektroonilise vahetamise ja veoettevõtjatepoolse registripidamisega. Võimaluse korral tuleks enne selliste meetmete vastuvõtmist konsulteerida liikmesriikide andmekaitseasutustega, et töötada välja kohaldatavatele andmekaitsemeetmetele vastavad raamistikud.
15. Euroopa andmekaitseinspektoril on rõõm näha eraelu kavandatud puutumatus mõiste hõlmamist ettepanekusse, sätestades, et sõidumeerikud projekteeritakse „isikuandmete kaitset tagaval viisil”. Euroopa andmekaitseinspektor rõhutab, et digitaalsete sõidumeerikute projekteerimine peab juba varasest etapist kaitsma eraelu puutumatus ja tagama andmekaitse. IB lisas sisalduvate tehniliste kirjelduste ajakohastamine peaks nõuetekohaselt kajastama selliseid eraelu puutumatus kaitsvaid meetmeid.
16. Ent nagu on rõhutatud eespool punktis 11, ei lahenda ettepaneku artikkel 34 ja põhjendus 15 üksi kõiki sõidumeerikute kasutamise seotud andmekaitseprobleeme. Seepärast toonitab Euroopa andmekaitseinspektor käesolevas arvamuses vajadust lisameetmete järele, et tagada sõidumeerikutes rahuldaval tasemel andmekaitse.

Ettepanekus ei ole piisavalt kirjeldatud sõidumeerikute kasutamisel täidetavaid turvanõudeid

17. Euroopa andmekaitseinspektor leiab, et ettepaneku mitmes osas ja artiklis 15 sisalduvaid digitaalsete sõidumeerikute turvanõudeid ei ole ettepanekus piisavalt täpsustatud. Peale selle rõhutab Euroopa andmekaitseinspektor, et ettepanekuga nähakse ette mitme uue tehnoloogia kasutuselevõtt uue digitaalsete sõidumeerikute loomiseks, mille seisukohalt on IB lisa aegunud ning ei sisalda vajalikke tehnilisi kirjeldusi ega asjakohaseid turvameetmeid.
18. Euroopa andmekaitseinspektor rõhutab, et tööstusharule võib kahjuks tulla ebaselge õigusraamistik, mis tuleneb sellise ajakohastatud määruse vastuvõtmisest, millega nähakse ette mitu tehnoloogilist

muudatust, mille tehnilisi kirjeldusi ei ole kehtivates aegunud lisades üksikasjalikult täpsustatud. Seepärast esineb kuni tehniliste kirjelduste ajakohastamiseni risk, et tööstusharu töötab välja meetmed ja raamistikud, mis ei kaitse eraelu puutumatumust, ning selline risk püsib kogu asjaomaste lisade läbivaatamise aja, st 2014. aasta lõpuni.

19. Euroopa andmekaitseinspektor soovib tungivald sõidumeerikute igasugust tehnoloogilist ajakohastamist (ülemaailmne satelliitnavigatsioonisüsteem, kaugside, intelligentsed transpordisüsteemid) nõuetekohaselt toetada eraelu puutumatusel avalduva mõju hindamisega, et hinnata kõnealuste tehnoloogiate kasutamisest tulenevaid riske eraelu puutumatusel.
20. Veel soovib Euroopa andmekaitseinspektor lisada ettepanekusse konkreetse artikli turvalisuse taseme kohta, mis tuleb saavutada sõidumeerikute väljatöötamise ja kasutamise igas etapis (see on väga oluline mitte ainult projekteerimise ja paigaldamise etapis, vaid ka sõidumeerikute kasutamise ajal). Kõnealuses artiklis tuleks rõhutada järgmist:
 - vastu tuleb võtta asjakohased turvameetmed andmete konfidentsiaalsuse säilitamiseks, et tagada andmete terviklikkus ning hoida ära pettusi ja ebaseaduslikku manipuleerimist;
 - direktiivi 95/46/EÜ artiklis 17 sätestatud turvanõudeid tuleb järgida terves töötlemisahelas, mis lisaks sõidumeerikutele ja kaartidele endile hõlmab ka kaugside süsteemi ja ülemaailmse satelliitnavigatsioonisüsteemi seadmete kasutamist;
 - usaldusvääruse tagamiseks tuleks selgitada, kuidas sõltumatud hindajad oma ülesandeid täidavad;
 - enne igasugust tehnoloogilist ajakohastamist tuleks hinnata eraelu puutumatusel avalduvat mõju.
21. Andmekaitse hea tava edendamiseks oleks kasulik hõlmata ettepaneku artikliga 41 ette nähtud sõidumeerikufoorumis osalejate loetelusse ka Euroopa andmekaitseinspektor ning andmekaitseasutusi koondav artikli 29 tööühm.

II.2. Andmetöötlemise proportsionaalsus

Ettepanekus puudub piisav selgus ja kindlus seoses töötlemise korraga, mis määratakse kindlaks määruse IB lisa hilisema ajakohastamise käigus

22. Ettepanekus puudub piisav täpsus ja kindlus seoses töötlemise korra paljude tahkudega, mida tuleks aga selgitada, et tagada asjaomaste meetmete vastavus direktiivi 95/46/EÜ artikli 6 lõike 1 punktis c sätestatud proportsionaalsuse põhimõttele. Täpsemalt on see seotud sõidumeerikutes ning geograafilise asukoha määramise seadmete kasutamise kaudu töödeldavate ja salvestavate andmete liikidega, asjaomaste andmete lubatud säilitamistähtaegadega ning sellega, millistele isikutele võib anda juurdepääsu millistele andmetele, eeskätt kaugside kasutamise korral.
23. Praegu on paljud andmetöötlemise üksikasjad sätestatud määruse IB lisas, mis ei ole enam ajakohane ning mis edaspidi komisjoni delegeeritud aktide abil läbi vaadatakse. Seepärast puudub õiguskindlus küsimuses, kas ettenähtud töötlemine vastab proportsionaalsuse tingimustele, sest mitu meetet määratakse kindlaks hiljem regulatiivkomiteedes. Peale selle esineb risk, et lisade ajakohastamiseks kuluva aja jooksul töötab tööstusharu välja oma kavad, mille tõttu võib esineda lahknevusi.
24. Euroopa andmekaitseinspektor ei toeta sellist lähenemisviisi ning soovib selgitada töötlemise üldist korda ettepanekus endas, jättes lisades käsitlemiseks ainult täpsed üksikasjad. Euroopa andmekaitseinspektoril on kahju, et ettepanekus ei ole enam kirjeldatud digitaalsetes sõidumeerikutes kogutavate ja salvestatavate andmete kategooriaid, kuigi need olid selgelt täpsustatud Euroopa andmekaitseinspektorile edastatud ettepaneku varasemas versioonis (nt sõiduki liikumine ja kiirus, aja mõõtmine, juhi igapäevase tööaja algus- ja lõpp-punkt, juhi isik, juhi tegevus, sündmused ja rikked). Nüüd on ettepaneku artikli 34 lõikes 3 üksnes sätestatud, et „[t]öödeldakse ainult töötlemiseks selgelt vajalikke andmeid“, täpsustamata töödeldavate andmete liike.

25. Euroopa andmekaitseinspektor soovib tungivalt kirjeldada töötlemise üldist korda määruse tekstis, mis vastupidiselt lisade vastuvõtmisele kiidetakse heaks seadusandliku tavamenetluse teel. Selline meetod annaks kutselistele autojuhtidele suurema õiguskindluse, mis omakorda tugevdaks andmete kaalukat kasutamist kohtus.
26. Euroopa andmekaitseinspektor rõhutab, et IB lisa muutmisel kooskõlas tehnoloogilise arenguga tuleb nõuetekohaselt arvesse võtta ka proportsionaalsuse põhimõtet. Ta soovib tungivalt määruse IB lisa ajakohastamise käigus konsulteerida Euroopa andmekaitseinspektoriga. Euroopa andmekaitseinspektor leiab, et selline ajakohastamine peaks toimuma võimalikult kiiresti tagamaks, et tööstusharu võtab sõidumeerikute puhul arvesse ühtlustatud tehnilisi kirjeldusi.

Geograafilise asukoha määramise seadmete kasutamine ja asukohaandmete salvestamine

27. Euroopa andmekaitseinspektor märgib, et ettepaneku põhjenduse 5 kohaselt on geograafiliste asukohaandmete salvestamine õigustatud, et toetada kontrolliametnike kontrollide ajal. Arvestades direktiivi 95/46/EÜ artikli 6 lõike 1 punktis b sätestatud otstarbe piiramise põhimõtet, rõhutab Euroopa andmekaitseinspektor, et sõidumeerikutes salvestatud asukohaandmeid ei tohiks kasutada mingil muul nõuetele mittevastaval eesmärgil.
28. Kuigi vastavalt ettepaneku artiklile 4 salvestatakse ainult kaht konkreetset liiki asukohaandmeid (igapäevase tööaja algus- ja lõpp-punkt), võimaldavad geograafilise asukoha määramise seadmed Euroopa andmekaitseinspektor arusaamise kohaselt pidevalt määrata sõiduki ja seega ka juhi asukohta. Seda võib teha mitmel eesmärgil, näiteks kiiruse ja kursi jälgimiseks, kontrollimaks, kas sõiduk liigub või mitte jne. Võttes arvesse ettepaneku artiklit 4 ja otstarbe piiramise põhimõtet, juhib Euroopa andmekaitseinspektor tähelepanu sellele, et sellised kasutusviisid ei ole lubatud. Euroopa andmekaitseinspektor rõhutab, et seadmeid ei tohiks lubada paigaldada ja kasutada, kui selle otsene ja peamine eesmärk on võimaldada tööandjatel jälgida kaugsid teel ja reaalses oma töötajate tegevust või asukohta.

II.3. Juurdepääs digitaalsetes sõidumeerikutes salvestatud andmetele ja selliste andmete edasine kasutamine

29. Juurdepääsu sõidumeerikutes salvestatud andmetele võib igal ajal anda i) kontrolliasutuste kontrolli teostamiseks ja ii) asjaomasele ettevõtjale, et ta saaks täita oma õiguslikke kohustusi, eeskätt ettepaneku artiklites 28 ja 29 sätestatud kohustusi. Euroopa andmekaitseinspektor tunnustab asjaolu, et määratletud on piiratud juurdepääsuõigus andmetele vastavalt kasutaja liigile ja/või isikule.

Kontrolliasutuste kaugside teel teostatav kontroll

30. Põhjenduse 6 kohaselt on kaugside kontrolli eesmärgil õigustatud selleks, et lihtsustada sihipäraseid teeäärseid kontrole ja vähendada juhuslikest kontrollidest tulenevat halduskoormust veoettevõtjatele. Euroopa andmekaitseinspektor mõistab sellise meetme kehtestamise käepärasust, kuid tuleb meelde, et võttes arvesse eraelu puutumatusega seotud riske, mis on tingitud sellisest pidevast kaugjuurdepääsust sõidumeerikus salvestatud teabele, tuleb rakendada piisavad kaitsemeetmed.
31. Sellega seoses on Euroopa andmekaitseinspektoril hea meel märkida, et ettepaneku artiklis 5 on sätestatud mitu olulist kaitsemeetet, eeskätt i) on selline kaugjuurdepääs võimaldatud üksnes pädevatele kontrolliasutustele, ii) kontrolliasutustega vahetatakse ainult selliseid andmeid, mis on rangelt vajalikud sihipärase teeäärsete kontrollide tegemiseks, iii) kaugside teel toimuva kontrolli käigus kogutud andmete kohta on selgelt määratletud lühike, kahetunnine säilitamistähtaeg, iv) sõiduki omanik või valdaja teavitab juhti kaugside teel toimuva kontrolli võimalusest ja v) andmete terviklikkuse ja autentimise tagamiseks tuleb rakendada vajalikke turvameetmeid.
32. Euroopa andmekaitseinspektor leiab aga, et puudub piisav selgus selle kohta, milliseid andmeid võib kaugside teel vahetada. Tagamaks, et kontrolliasutustele ei edastata ülemäärast andmehulka, soovib Euroopa andmekaitseinspektor artikli 5 lõige 3 teistmoodi sõnastada. Selle asemel, et loetleda andmeid, mida ei edastata, soovib ta artikli 5 lõikes 3 sätestada lõplik loetelu andmetest, mida võib edastada.
33. Seoses sanktsioonidega rõhutab Euroopa andmekaitseinspektor ka seda, et kaugside teel toimuva kontrolli tulemuseks ei tohiks olla automaatsed trahvid ega karistused juhile või ettevõtjale. Kuna tegelik kaugside teel toimuv kontroll teostatakse asjaomase isiku teadmises, tuleb enne mis tahes otsuse tegemist võtta asjakohased meetmed. Seetõttu tuleks kaugside teel toimuvat kontrolli käsitada esialgse meetmena, mis juhul, kui kontrolliametnikud on avastanud esialgses etapis mingeid vastuolusid, võib tuua kaasa juhi juuresolekul tehtava põhjaliku kontrolli.

Piiriülene andmevahetus

34. Komisjoni teatises on märgitud, et autovedusid käsitlevate määruste ja sõidumeerikuid käsitleva määruse põhimõtteid kohaldatakse mitmes kolmandas riigis. Ettepaneku praeguses versioonis ei ole viidatud sõidumeerikute andmete rahvusvahelisele vahetamisele. Ettepanekus tuleks selgitada, kas kaalutakse piiriülest andmevahetust kolmandate riikide ametiasutustega, millisel juhul on vaja asjakohaseid andmekaitsealaseid kaitsemeetmeid, et tagada vastavalt direktiivi 95/46/EÜ artiklitele 25 ja 26 piisav kaitsetase andmete edastamisel asjaomastele kolmandatele riikidele.

Andmete edasine kasutamine intelligentsete transpordisüsteemide raames

35. Sõidumeerikute muutmine intelligentsete transpordisüsteemide oluliseks osaks tõstatab eraelu puutumatus ja andmekaitse seisukohalt mitu probleemi, mida Euroopa andmekaitseinspektor toonitas oma arvamuses intelligentsete transpordisüsteemide direktiivi kohta ⁽¹¹⁾.
36. Sõidumeerikutes salvestatud või nende kaudu saadud andmete edasine töötlemine intelligentsete transpordisüsteemide rakendustes kasutamiseks võib toimuda üksnes juhul, kui see ei ole vastuolus andmete kogumise esialgse eesmärgiga. Seda tuleb hinnata iga juhtumi puhul eraldi.
37. Vastutavad töötajad peavad tagama, et sõidumeeriku andmete edasine töötlemine intelligentsete transpordisüsteemide rakendustes kasutamiseks toimub ühel direktiivi 95/46/EÜ artiklis 7 loetletud õiguslikul alusel. Euroopa andmekaitseinspektor rõhutab, et kõikide kasutatavate õiguslike aluste hulgast võib olla keeruline tugineda autojuhi nõusolekule, võttes arvesse asjaolu, et töötlemistoiminguid leiavad aset tööhõive kontekstis. Juhid võivad kasutada teatud intelligentsete transpordisüsteemide rakendusi oma tööandja nõudmisel ning sel juhul ei ole nad seega andnud oma tõeliselt vabatahtlikku nõusolekut ⁽¹²⁾.
38. Sellest tulenevalt soovib Euroopa andmekaitseinspektor muuta ettepaneku artikli 6 lõike 2 sõnastust järgmiselt: „paigaldatakse [...] sõidukitele [...] sõidumeerikud, mis on varustatud ühtlustatud liidesega, mis võimaldab salvestatud või esitatud andmeid kasutada intelligentsete transpordisüsteemide rakendustes. Sõidumeerikutes salvestatud andmete edasine töötlemine on lubatud üksnes juhul, kui juht on sellise edasise töötlemisega vabatahtlikult nõustunud ning täidetud on kõik muud direktiivi 95/46/EÜ artikli 6 nõuded”.
39. Veel rõhutab Euroopa andmekaitseinspektor, et intelligentsete transpordisüsteemide teistes rakendustes kasutamiseks ei peaks olema automaatselt kättesaadavad kõik sõidumeerikus salvestatud või selle kaudu saadud andmed, vaid üksnes sellised andmed, mis on asjaomases intelligentsete transpordisüsteemide rakenduses töötlemiseks rangelt vajalikud. Seda tuleks rõhutada ettepaneku artikli 6 lõikes 3. Euroopa andmekaitseinspektor soovib iga rakenduse puhul hinnata eraelu puutumatus avalduvat mõju, et teha kindlaks andmed, mis on selliseks töötlemiseks rangelt vajalikud, ja aeg, mille jooksul neid andmeid tuleks säilitada.

II.4. Juhikaardid*Juhikaartide integreerimine juhilubadega*

40. Artikliga 27 on ette nähtud juhikaardi funktsioonide ühendamine juhilubadega. Võttes arvesse juhi tegevuse kohta salvestatava teabe potentsiaalset hulka, on juhikaart enam kui lihtne isikutunnistus, mis tõendab, et isik on kutseline autojuht. Seepärast on see andmekaitse seisukohalt sekkuvam, sest selle eesmärk on jälgida, kas isik vastab maanteetranspordi valdkonna sotsiaalõigusaktide nõuetele.
41. Kõnealuse kaardi juhiloaga integreerimisega kaasnevad andmekaitseprobleemid, eelkõige seoses otstarbe piiramise põhimõtte ja proportsionaalsuse põhimõttega. Peale selle ei ole piisavalt tõendatud juhikaardi

⁽¹¹⁾ Euroopa andmekaitseinspektori 22. juuli 2009. aasta 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, ELT C 47, 25.2.2010, lk 6, http://www.edps.europa.eu/EDPSWEB/webdav/site/mySite/shared/Documents/Consultation/Opinions/2009/09-07-22_Intelligent_Transport_Systems_ET.pdf

⁽¹²⁾ Vt artikli 29 tööühma arvamus 15/2011 nõusoleku kohta: http://ec.europa.eu/justice/data-protection/article-29/documentation/opinion-recommendation/files/2011/wp187_et.pdf

juhiloaga integreerimise vajalikkus ja sellest tulenev kasu. Eeskätt ei ole tõendatud, kuidas oleks selline integreerimine parim viis võidelda pettuste ja juhikaartide väärkasutamise vastu. Euroopa andmekaitseinspektor soovib enne sellise integreerimise kavandamist hinnata eraelu puutumatusel ja turvalisusele avalduvat mõju. Seda tuleks sõnaselgelt täpsustada ettepaneku artiklis 27.

42. Peale selle eeldab kõnealune integreerimine juhilubasid käsitleva direktiivi 2006/126/EÜ muutmist, milleks komisjon esitab vastava ettepaneku. Võttes arvesse selliste muudatustega kaasnevat andmekaitse- ja isikuvabaduse riski, rõhutab Euroopa andmekaitseinspektor oma soovi, et temaga asjaomase ettepaneku suhtes nõuetekohaselt konsulteeritaks.

Juhikaarte käsitleva teabe vahetamine süsteemi TACHONET kaudu

43. Enne juhikaartide väljastamist vahetatakse riiklike elektrooniliste registrite kaudu elektrooniliselt juhikaarte käsitlevat teavet, et kontrollida, kas taotlejal juba ei ole asjaomast kaarti. Selline teabevahetus toimub olemasoleva süsteemi TACHONET kaudu. Sellise elektroonilise teabevahetuse õiguslik alus on sätestatud artiklis 26. Euroopa andmekaitseinspektor pooldab asjaolu, et ettepaneku artiklis 26 on sõnaselgelt täpsustatud konkreetset isikuandmeid, mis kõnealustes registrites salvestatakse, nende andmete säilitamistähtaeg ning isikud, kellel on luba nende andmetega tutvuda. Euroopa andmekaitseinspektor rõhutab, et nimetatud artiklis tuleks kirjeldada kõiki TACHONETis toimuva töötlemise korra üldisi tahke ning seda, et rakendusaktidega võetakse vastu üksnes tehnilised kirjeldused.
44. Euroopa andmekaitseinspektor märgib, et komisjoni roll elektrooniliste registrite omavahelises ühendamises ei ole piisavalt selge. Ta toonitab, et kavandatud rakendusaktides tuleks komisjoni rolli täpsemalt selgitada. Peale selle rõhutab ta, et kui sellise rolliga kaasneb komisjonipoolne isikuandmete töötlemine, tuleb sellisel töötlemisel järgida määrust (EÜ) nr 45/2001.

III. JÄRELDUS

45. Euroopa andmekaitseinspektoril on hea meel, et temaga konsulteeriti ettepaneku üle, mis väga selgelt mõjutab kutseliste autojuhtide eraelu puutumatusel. Eelkõige pooldab ta asjaolu, et ettepanek sisaldab konkreetset andmekaitset käsitlevat sätet. Euroopa andmekaitseinspektor märgib aga, et see säte üksi ei lahenda kõiki ettepanekus kavandatud meetmetega kaasnevat andmekaitseprobleemi. Seepärast tuleb lisada nii ettepanekusse kui ka teatises kirjeldatud täiendavatesse meetmetesse lisatagatised.
46. Euroopa andmekaitseinspektor leiab, et sõidumeerikutes toimuva töötlemise üldine kord tuleb sätestada ettepanekus endas, mitte määruse lisades. Ettepanekus endas tuleks kirjeldada ka töötlemise peamisi tahke, nagu sõidumeerikutes ja geograafilise asukoha määramise seadmete kaudu salvestatavate andmete liigid, isikud, kes võivad andmetega tutvuda, ja andmete säilitamise aeg. Määruse lisades tuleks esitada vaid määruses endas sätestatud üldpõhimõtete tehnilised üksikasjad.
47. Peale selle märgib Euroopa andmekaitseinspektor, et praegused lisad on aegunud, millest tulenevalt võib tekkida lahknevusi viisides, kuidas tööstusharu sõidumeerikuid välja töötab. Ettepanekus on kehtestatud mitu tehnoloogilist ajakohastust, mille kohta määruse praegustes lisades puuduvad vastavad tehnilised kirjeldused. Kuni määruse lisade ajakohastamiseni esineb risk, et tööstusharu töötab välja raamistikud, mis ei kaitse eraelu puutumatusel. Euroopa andmekaitseinspektor soovib tungivalt komisjonil määruse lisad võimalikult kiiresti ajakohastada.
48. Euroopa andmekaitseinspektor soovib viia ettepanekusse järgmised muudatused:
- lisada konkreetne säte sõidumeerikute puhul tagatava turvalisuse taseme kohta ning näha ette eraelu puutumatusel avalduva mõju hindamine enne igasugust tehnoloogilist ajakohastamist;
 - selgitada konkreetseid ja õiguspäraseid eesmärgi, mille korral pidevalt määratakse geograafilist asukohta. Ettepanekus tuleb selgelt täpsustada, et seadmeid ei ole lubatud paigaldada ja kasutada, kui selle otsene ja peamine eesmärk on võimaldada tööandjatel jälgida kaugsid teel ja reaalselt oma töötajate tegevust või asukohta;
 - määratleda artikli 5 lõikes 3 lõplik loetelu andmetest, mida võib kontrolliasutustega vahetada, ning tagada, et kaugsid teel toimuv kontroll ei too kaasa automaatseid sanktsioone;

- selgitada, kas toimub piiriülene andmevahetus kolmandate riikide kontrolliasutustega, ning võtta selle toimumise korral vastu piisavad andmekaitsealased kaitsemeetmed, et tagada vastavus direktiivi 95/46/EÜ artiklitele 25 ja 26;
 - nõuda vastutavatelt töötajatelt selle tagamist, et sõidumeerikutes salvestatud andmete edasine töötlemine intelligentsete transpordisüsteemide rakendustes kasutamiseks toimub kooskõlas direktiiviga 95/46/EÜ, eelkõige et kutselised autojuhid annavad selleks oma sõnaselge ja vabatahtliku nõusoleku ning et selline edasine töötlemine ei ole vastuolus andmete kogumise algse eesmärgiga. Peale selle tuleb artikli 6 lõikes 3 rõhutada, et sõidumeerikutes salvestatud andmetest on kättesaadavad ainult need, mis on asjaomases intelligentsete transpordisüsteemide rakenduses töötlemiseks rangelt vajalikud;
 - sätestada artiklis 27, et juhikaartide ühendamist juhilubadega tuleks kavandada alles pärast eraelu puutumatusete ja turvalisusele avalduva mõju hindamist;
 - selgitada lähemalt komisjoni rolli juhikaarte käsitleva teabe vahetamises riiklike elektrooniliste registre kaudu ja teabevahetuse korda.
49. Euroopa andmekaitseinspektor soovib liikmesriikidel enne sõidumeerikuid käsitlevate riiklike meetmete, eeskätt geograafilise asukoha määramise seadmete, kaugside, intelligentsete transpordisüsteemide liideste ja süsteemiga TACHONET seotud meetmete vastuvõtmist konsulteerida andmekaitseasutustega.
50. Selleks, et tagada andmekaitsealaste vajalik arvessevõtmine komisjoni edasistes täiendavates meetmetes, soovib Euroopa andmekaitseinspektor, et ta lisataks sõidumeerikufoorumis osalejate loetelusse ning et temaga konsulteeritaks seoses IB lisa ajakohastamisega ja ettepanekuga muuta direktiivi 2006/126/EÜ juhilubade kohta.

Brüssel, 5. oktoober 2011

Euroopa andmekaitseinspektori asetäitja

Giovanni BUTTARELLI
