

Yttrande från Europeiska datatillsynsmannen om förslaget till Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av rådets förordning (EEG) nr 3821/85 om färdskrivare vid vägtransporter och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006

(2012/C 37/02)

EUROPEISKA DATATILLSYNSMANNEN HAR AVGETT DETTA YTTRANDE

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 16,

med beaktande av Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna, särskilt artiklarna 7 och 8,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets direktiv 95/46/EG av den 24 oktober 1995 om skydd för enskilda personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter ⁽¹⁾, och

med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 45/2001 av den 18 december 2000 om skydd för enskilda då gemenskapsinstitutionerna och gemenskapsorganen behandlar personuppgifter och om den fria rörligheten för sådana uppgifter ⁽²⁾, särskilt artikel 28.2.

HÄRIGENOM FRAMFÖRS FÖLJANDE.

I. INLEDNING

I.1 Samråd med datatillsynsmannen

1. Den 19 juli 2011 antog kommissionen ett förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av rådets förordning (EEG) nr 3821/85 om färdskrivare vid vägtransporter och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 (nedan kallat *förslaget*) ⁽³⁾. Förslaget åtföljs av ett meddelande med titeln "Digitala färdskrivare: Färdplan för framtida verksamhet" (nedan kallat *meddelandet*) ⁽⁴⁾. Förslaget och meddelandet sändes till datatillsynsmannen för samråd samma dag.
2. Datatillsynsmannen hade redan rådfrågats informellt under april 2011 om en tidigare version av förslaget och utfärdat preliminära synpunkter på det förslaget den 13 maj 2011. Europeiska datatillsynsmannen välkomnar det informella samrådet, som har bidragit till att på ett tidigt stadium göra texten bättre ur dataskyddssynpunkt. Kommissionen har tagit hänsyn till vissa av datatillsynsmannens synpunkter i sitt förslag. Europeiska datatillsynsmannen skulle välkomna en hänvisning till det här yttrandet i förslagets ingress.

I.2 Allmän bakgrund

3. Förslaget handlar om installation och användning av färdskrivare i fordon som används för transporter på väg av passagerare eller gods för att kontrollera att yrkesförare respekterar sociallagstiftningens regler om körtider och viloperioder ⁽⁵⁾.
4. Ett system med färdskrivare har använts för detta ändamål sedan 1985, baserat på färdskrivare och färdskrivarkort ⁽⁶⁾. Färdskrivaren registrerar, lagrar, visar, skriver ut och lämnar ut uppgifter om förarens aktiviteter. Ett färdskrivarkort är ett smartkort som är avsett att användas med färdskrivaren och som gör det möjligt för färdskrivaren att identifiera kortinnehavaren och att överföra och lagra data.

⁽¹⁾ EGT L 281, 23.11.1995, s. 31.

⁽²⁾ EGT L 8, 12.1.2001, s. 1.

⁽³⁾ KOM(2011) 451 slutlig.

⁽⁴⁾ KOM(2011) 454 slutlig.

⁽⁵⁾ Se särskilt förordning (EG) nr 561/2006 om körtider och viloperioder, direktiv 2002/15/EG om arbetstidens förläggning för personer som utför mobilt arbete avseende vägtransporter samt direktiv 92/6/EEG om montering och användning av hastighetsbegränsande anordningar i vissa kategorier av motorfordon inom gemenskapen.

⁽⁶⁾ Ett färdskrivarkort kan vara ett i) förarkort, ii) kontrollkort, iii) verkstadskort eller ett iv) företagskort – se definitionerna i artikel 2 i förslaget.

5. Syftet med utkastet till förslag är att ändra förordning (EEG) nr 3821/85 om färdskrivare vid vägtransporter (nedan kallad *förordningen*) och modernisera den enligt den senaste tekniska utvecklingen för att förbättra användningen av den digitala färdskrivaren jämfört med analoga versioner och utöka dess funktioner för att skapa en ny typ av digital färdskrivare. Den nya digitala färdskrivaren ska förbättras med följande tekniska egenskaper: i) Utrustning för geografisk positionering ska användas för att samla in vissa lokaliseringssuppgifter om föraren automatiskt. ii) Kommunikation på distans kommer att användas för att göra kontroller på distans. iii) Ett standardiserat gränssnitt kommer att införas som är gemensamt med andra intelligenta transportsystem, så att färdskrivaren blir en nödvändig komponent i fordonets plattform för intelligenta transportsystem ⁽⁷⁾.
6. Flera av de frågor som tas upp i förslaget kommer att behöva kompletteras med ytterligare åtgärder, vilket beskrivs i meddelandet. I meddelandet anges flera åtgärder som kommissionen ska vidta. Den kommer bland annat att anta delegerade akter för att uppdatera de tekniska specifikationerna för den digitala färdskrivaren i bilaga IB till förordningen och modernisera säkerhetsmekanismerna, samt ändra direktiv 2006/126/EG om körkort för att integrera det förarkort som förarna använder i färdskrivare med deras körkort.

1.3 Frågor om uppgiftsskydd som förslaget väcker

7. Användningen av färdskrivare vid vägtransporter omfattar behandling av personuppgifter om yrkesförare. En stor del av behandlingen baseras på användningen av utrustning för geografisk positionering och anläggningar för kommunikation på distans. Dessa tekniker kan få betydande inverkan på den enskilda personens integritet och uppgiftsskydd.
8. Därmed inkräktar förslaget på yrkesförarnas personliga integritet på ett mycket uppenbart sätt, särskilt eftersom det tillåter en konstant övervakning av var förarna befinner sig och ger kontrollmyndigheter möjlighet att utföra kontroller på distans, då de kommer att ha ständig direktåtkomst till de uppgifter som lagrats i färdskrivaren. Den planerade integreringen av förarkortet med körkortet kan också påverka det skydd av förarens uppgifter som finns i dag.
9. Därför är det mycket viktigt att uppgifter från färdskrivare inom Europeiska unionen behandlas i enlighet med EU:s ram för uppgiftsskydd, enligt artiklarna 7 och 8 i Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna, artikel 16 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt samt direktiv 95/46/EG ⁽⁸⁾ och direktiv 2002/58/EG ⁽⁹⁾.
10. Det är värt att påpeka att när förordningen antogs 1985 fanns det inget omfattande regelverk för skydd av uppgifter i EU. Den pågående översynen av förordningen ger alltså möjlighet att anpassa den till den nuvarande ordningen för uppgiftsskydd.
11. Datatillsynsmannen välkomnar särskilt att förslaget innehåller ett skäl och en särskild bestämmelse om uppgiftsskydd ⁽¹⁰⁾. Däremot konstaterar datatillsynsmannen att dessa bestämmelser ensamma inte löser alla de problem för uppgiftsskyddet som uppstår genom de olika åtgärder som föreslås i förslaget. Därför bör det införas ytterligare garantier i förslaget och i de kompletterande åtgärder som beskrivs i meddelandet.
12. I detta yttrande tar datatillsynsmannen upp flera aspekter på förslaget som behöver utredas ytterligare ur uppgiftsskyddssynpunkt. Datatillsynsmannen kommer främst att inrikta sig på följande problem, som kommer att behandlas i tur och ordning i avsnitt II nedan:

⁽⁷⁾ Enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU om ett ramverk för införande av intelligenta transportsystem på vägtransportområdet och för gränssnitt mot andra transportslag, (EUT L 207, 6.8.2010, s. 1).

⁽⁸⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 95/46/EG av den 24 oktober 1995 om skydd för enskilda personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter, EGT L 281, 23.11.1995, s. 31.

⁽⁹⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/58/EG av den 12 juli 2002 om behandling av personuppgifter och integritetsskydd inom sektorn för elektronisk kommunikation (direktiv om integritet och elektronisk kommunikation), (EGT L 201, 31.7.2002, s. 37).

⁽¹⁰⁾ Se skäl 15 och artikel 34 i förslaget.

- i) De allmänna krav på uppgiftsskydd och säkerhet som fastställs i de särskilda bestämmelserna i förslaget.
- ii) Proportionaliteten i den uppgiftsbehandling som görs genom färdskrivarna.
- iii) Villkoren för att få tillgång till uppgifterna och för den fortsatta användningen av de uppgifter som registrerats i färdskrivare.
- iv) De särskilda problemen med förslaget om användning av förarkort.

II. ANALYS AV FÖRSLAGET

II.1 Allmänna krav på uppgiftsskydd och säkerhet

Allmänna åtgärder för uppgiftsskydd som ska vidtas av registeransvariga, medlemsstater och dem som utformar färdskrivare

13. Datatillsynsmannen välkomnar att det införs en särskild bestämmelse om uppgiftsskydd i artikel 34 i förslaget. I artikel 34 framhålls tydligt vilket ansvar ägarna av fordon och/eller transportföretag har som registeransvariga att följa gällande lagstiftning om uppgiftsskydd. Detta innebär bland annat att de är skyldiga att informera yrkesförarna om behandlingen av deras uppgifter i färdskrivarna, ge förarna tillgång till sina uppgifter och korrigera felaktiga eller ofullständiga uppgifter. Datatillsynsmannen understryker att denna information om behandlingen måste vara fullständig i fråga om all behandling som utförs och välkomnar därför att det enligt artikel 5.6 i förslaget krävs att de registeransvariga särskilt ska informera förarna om kontrollmyndigheternas möjlighet att göra kontroller på distans. Datatillsynsmannen betonar vidare att de registeransvariga måste anmäla behandlingen till tillsynsmyndigheterna i enlighet med artiklarna 18–20 i direktiv 95/46/EG.
14. I den bestämmelsen betonas också särskilt det ansvar som medlemsstater och oberoende tillsynsmyndigheter har för att se till att behandlingen av personuppgifterna i de färdskrivare som används vid vägtransport görs i enlighet med gällande lagstiftning om uppgiftsskydd. Detta kommer att kräva att medlemsstaterna antar särskilda bestämmelser för användningen av specifik teknik, t.ex. det globala systemet för satellitnavigering (GNSS), kommunikation på distans och gränssnitt mot intelligenta transportsystem, eller i fråga om elektroniskt utbyte av information på förarkort och lagring av uppgifter av transportföretag. När så är möjligt bör uppgiftsskyddsmyndigheterna i medlemsstaterna rådfrågas innan sådana bestämmelser antas, så att ramar utvecklas som är förenliga med gällande uppgiftsskyddskrav.
15. Datatillsynsmannen välkomnar att begreppet inbyggda skyddsmekanismer införs i förslaget genom bestämmelsen om att färdskrivare ska vara "utformade på ett sådant sätt att de skyddar integriteten". Datatillsynsmannen betonar att utformningen av digitala färdskrivare redan på ett tidigt skede bör ta hänsyn till integritet och uppgiftsskydd. Dessa åtgärder för att skydda integriteten bör avspeglas på ett lämpligt sätt i uppdateringen av specifikationerna i bilaga IB.
16. Som framhålls i punkt 11 ovan löser artikel 34 och skäl 15 i förslaget dock inte alla problem för uppgiftsskyddet i samband med användningen av färdskrivare. Därför lyfter datatillsynsmannen i det här yttrandet fram de ytterligare åtgärder som krävs för att garantera en tillfredsställande nivå för uppgiftsskyddet i färdskrivare.

Förslaget innehåller inte någon tillfredsställande beskrivning av de säkerhetskrav som ska uppfyllas vid användningen av färdskrivare
17. Datatillsynsmannen anser att de säkerhetskrav för digitala färdskrivare som finns i flera delar i förslaget och i artikel 15 inte utvecklas tillräckligt i förslaget. Dessutom understryker datatillsynsmannen att det i förslaget införs många tekniker i syfte att skapa en "ny digital färdskrivare" för vilken den nuvarande bilaga IB är föråldrad och varken innehåller relevanta specifikationer eller lämpliga säkerhetsåtgärder.
18. Datatillsynsmannen understryker att industrin kan lida skada av den otydliga rättsliga ram som skapas om en uppdaterad förordning antas med många tekniska förändringar samtidigt som de tekniska

specifikationerna för dem inte anges i de befintliga, föråldrade bilagorna. Därför finns det risk för att industrin utvecklar åtgärder och ramar som är skadliga för integriteten innan specifikationerna uppdateras och denna risk kommer att kvarstå så länge översynsprocessen för dessa bilagor pågår, dvs. till utgången av 2014.

19. Datatillsynsmannen rekommenderar starkt att införandet av alla tekniska uppdateringar (GNSS, kommunikation på distans, intelligenta transportsystem) i färdskrivare underbyggs på lämpligt sätt genom konsekvensbedömningar om den personliga integriteten för att bedöma riskerna för integriteten till följd av att dessa tekniker används.
20. Vidare rekommenderar datatillsynsmannen att det införs en särskild artikel i förslaget om den säkerhetsnivå som måste uppnås vid varje skede av utvecklingen och användningen av färdskrivarna (inte enbart i utformnings- och installationsfaserna utan också, framför allt, under användningen). Följande bör betonas i denna artikel:
 - Ändamålsenliga säkerhetsåtgärder måste vidtas för att se till att uppgifterna förblir konfidentiella, garantera uppgifternas integritet, förhindra bedrägerier och olaglig manipulering.
 - Hela behandlingskedjan, som inte enbart innefattar färdskrivaren och korten i sig, utan även systemet för kommunikation på distans och användningen av GNSS-utrustning, måste uppfylla säkerhetskraven i artikel 17 i direktiv 95/46/EG.
 - För att fastställa ansvarsskyldighet bör det förtydligas hur oberoende bedömare ska utföra sitt arbete.
 - Konsekvensbedömningar bör göras innan ny teknik införs.
21. För att främja goda uppgiftsskyddsmetoder vore det bra om datatillsynsmannen och artikel 29-arbetsgruppen för uppgiftsskyddsmyndigheter togs med på förteckningen över deltagare vid det forum om färdskrivare som anges i artikel 41 i förslaget.

II.2 Uppgiftsbehandlings proportionalitet

Förslaget är inte tillräckligt tydligt och säkert i fråga om de behandlingvillkor som ska fastställas i en senare uppdatering av bilaga IB till förordningen

22. Förslaget är inte tillräckligt exakt och säkert i fråga om flera av villkoren för behandling. Dessa bör dock förtydligas för att se till att åtgärderna följer proportionalitetsprincipen enligt artikel 6.1 c i direktiv 95/46/EG. Detta gäller framför allt vilka typer av uppgifter som behandlas och registreras i färdskrivare och via användning av utrustning för geografisk positionering, under vilken tidsperiod sådana uppgifter får lagras samt vilka mottagare som ska få tillgång till vilka uppgifter, särskilt i fråga om användningen av kommunikation på distans.
23. Många av de närmare bestämmelserna för uppgiftsbehandling fastställs i dag i bilaga IB till förordningen, som inte längre är aktuell och som senare kommer att ses över genom delegerade akter av kommissionen. Därför saknas rättslig säkerhet om huruvida den planerade behandlingen kommer att uppfylla kraven på proportionalitet, eftersom många åtgärder återstår att fastställas senare i föreskrivande kommittéer. Det finns också en risk för att industrin kommer att utveckla sina egna system under den tid det tar att uppdatera bilagorna, vilket kan leda till bristande överensstämmelse.
24. Datatillsynsmannen stöder inte detta tillvägagångssätt utan rekommenderar att de allmänna bestämmelserna för behandlingen ska förtydligas i förslaget i sig och att endast de närmare detaljerna ska hanteras i bilagor. Datatillsynsmannen beklagar att förslaget inte längre innehåller någon beskrivning av de kategorier av uppgifter som ska samlas in och registreras i de digitala färdskrivarna, trots att detta angavs tydligt i artikel 5 i den tidigare version av förslaget som sändes till datatillsynsmannen (t.ex. fordonets rörelser och hastighet, tidsmätning, platsen för den dagliga arbetstidens början och slut, förarens identitet, förarens aktivitet, händelser och fel). Nu anges endast i artikel 34.3 i förslaget att "[e]ndast uppgifter som är absolut nödvändiga för behandlingen ska behandlas" och det anges inte närmare vilka typer av uppgifter som ska behandlas.

25. Datatillsynsmannen rekommenderar starkt att de allmänna bestämmelserna för behandlingen ska beskrivas i förordningen som, till skillnad från antagandet av bilagor, ska godkännas genom det ordinarie lagstiftningsförfarandet. Detta skulle bidra till att skapa större rättssäkerhet för yrkesförarna, vilket i sin tur skulle göra det lättare att använda uppgifterna i en domstol.
26. Datatillsynsmannen betonar att proportionalitetsprincipen också bör beaktas på lämpligt sätt när bilaga IB anpassas till den tekniska utvecklingen och rekommenderar starkt att datatillsynsmannen rådfrågas under uppdateringen av bilaga IB till förordningen. Datatillsynsmannen anser att denna uppdatering bör göras så snart som möjligt för att se till att industrin tillämpar harmoniserade tekniska specifikationer för sina färdskrivare.

Användningen av utrustning för geografisk positionering och registrering av lokaliseringssuppgifter

27. Datatillsynsmannen konstaterar att enligt skäl 5 i förslaget är registrering av lokaliseringssuppgifter motiverad för att underlätta kontrolltjänstemännens kontroller. Med hänsyn till principen om begränsning av syfte enligt artikel 6.1 b i direktiv 95/46/EG betonar datatillsynsmannen att de lokaliseringssuppgifter som registreras i färdskrivare inte får användas för något annat oförenligt syfte.
28. Trots att endast två särskilda lokaliseringssuppgifter ska registreras enligt artikel 4 i förslaget (identifiering av platsen för den dagliga arbetsperiodens början och slut) förstår datatillsynsmannen att användningen av utrustning för geografisk positionering kommer att göra det möjligt att ständigt positionera fordonet och därmed även föraren. Detta kan göras i flera syften, t.ex. för att övervaka hastighet och riktning, kontrollera om fordonet rör sig osv. Med hänsyn till artikel 4 i förslaget och principen om begränsning av syfte betonar datatillsynsmannen att sådana användningsområden inte skulle vara tillåtna. Datatillsynsmannen betonar att det inte bör vara tillåtet att installera och använda anordningar för det direkta och huvudsakliga syftet att låta arbetsgivare övervaka på distans och i realtid vad deras anställda gör och var de befinner sig.

II.3 Tillgång till de uppgifter som registreras i digitala färdskrivare och annan användning

29. Tillgång till de uppgifter som lagras i färdskrivaren får när som helst beviljas i) kontrollmyndigheter för kontroller och ii) det berörda företaget så att det kan uppfylla sina rättsliga skyldigheter, särskilt enligt artiklarna 28 och 29 i förslaget. Datatillsynsmannen välkomnar att det har fastställts begränsade rättigheter till tillgång till uppgifterna beroende på användartyp och/eller identitet.

Kontroll på distans av kontrollmyndigheter

30. Enligt skäl 6 är det motiverat med kommunikation på distans för kontrolländamål för att underlätta riktade vägkontroller och minska den administrativa börda som skapas för transportföretagen genom slumpvisa kontroller. Datatillsynsmannen förstår att en sådan åtgärd skulle vara praktisk, men påminner om att det måste införas lämpliga skyddsmekanismer med hänsyn till risken för den personliga integriteten med en sådan kontinuerlig åtkomst på distans till de uppgifter som lagrats i färdskrivaren.
31. Här konstaterar datatillsynsmannen med tillfredsställelse att artikel 5 i förslaget innehåller ett antal viktiga skyddsmekanismer, särskilt att i) denna åtkomst på distans är begränsad till enbart behöriga kontrollmyndigheter, ii) omfattningen av de uppgifter som utväxlas med kontrollmyndigheter ska begränsas till vad som är absolut nödvändigt för att utföra riktade vägkontroller, iii) det finns en tydligt fastställd och kort lagringsperiod på två timmar för de uppgifter som samlas in under kontroller på distans, iv) fordonets ägare eller nyttjanderättsinnehavare ska informera föraren om möjligheten till kommunikation på distans och v) det måste vidtas lämpliga säkerhetsåtgärder för att garantera dataintegritet och autentisering.
32. Däremot anser datatillsynsmannen att det inte är tillräckligt tydligt vilka uppgifter som kan utväxlas genom kommunikation på distans. För att säkerställa att inte alltför stora mängder uppgifter skickas till kontrollmyndigheterna rekommenderar datatillsynsmannen att artikel 5.3 ska utformas på ett annat sätt. I stället för en förteckning över uppgifter som inte ska sändas, föreslår datatillsynsmannen att artikel 5.3 ska innehålla en uttömmande förteckning över vilka uppgifter som får sändas.
33. När det gäller påföljder betonar datatillsynsmannen också att kontroll på distans inte bör leda till automatiska böter eller påföljder för föraren eller företaget. Eftersom den faktiska kontrollen på distans utförs utan den berörda personens vetskap måste det vidtas lämpliga åtgärder innan något beslut fattas. Kontrollen på distans bör därför betraktas som en preliminär åtgärd som kan leda till en ingående kontroll i förarens närvaro om kontrolltjänstemännen skulle upptäcka några avvikelser i det preliminära skedet.

Gränsöverskridande utbyte av uppgifter

34. I kommissionens meddelande anges att ett antal tredjeländer tillämpar principerna i förordningarna om vägtransporter och förordningen om färdskrivare. I förslaget nuvarande utformning sägs inget om ett eventuellt internationellt utbyte av uppgifter från färdskrivare. Det bör förtydligas i förslaget huruvida gränsöverskridande utbyte av uppgifter med myndigheter i tredjeländer övervägs. Om så är fallet kommer det att krävas lämpliga skyddsmekanismer för personuppgifterna så att det går att garantera en tillräckligt hög skyddsnivå när uppgifter överförs till de tredjeländerna, i enlighet med artiklarna 25 och 26 i direktiv 95/46/EG.

Ytterligare användning av uppgifterna i samband med intelligenta transportsystem

35. Att göra färdskrivare till en nödvändig del av intelligenta transportsystem skapar ett antal problem i fråga om den personliga integriteten och uppgiftsskyddet, vilket datatillsynsmannen framhöll i sitt yttrande över direktivet om intelligenta transportsystem ⁽¹⁾.
36. Uppgifter som registreras eller framställs av färdskrivaren för användning i intelligenta transportsystem bör endast vidarebehandlas om detta är förenligt med insamlingens ursprungliga syfte. Detta måste bedömas från fall till fall.
37. Registeransvariga måste se till att vidarebehandling av uppgifter från färdskrivare för användningen i en tillämpning för intelligenta transportsystem görs i enlighet med någon av de rättsliga grunder som anges i artikel 7 i direktiv 95/46/EG. Datatillsynsmannen betonar att bland alla de rättsliga grunder som finns att tillgå, kan förarnas samtycke vara svårt att förlita sig på, med hänsyn till det anställningsförhållande som kan råda när behandlingen utförs. Förarna kan pressas av sin arbetsgivare att använda vissa tillämpningar för intelligenta transportsystem och kanske alltså inte har gett sitt fullständigt frivilliga samtycke ⁽²⁾.
38. Därför föreslår datatillsynsmannen att artikel 6.2 i förslaget ska ändras till "fordon (...) ska vara utrustade med färdskrivare med harmoniserat gränssnitt så att de uppgifter som registrerats eller framställts kan användas i tillämpningar för intelligenta transportsystem. Vidare användning av de uppgifter som registreras i färdskrivare ska endast vara tillåten under förutsättning att föraren frivilligt har gått med på en sådan vidare behandling och att alla andra krav i artikel 6 i direktiv 95/46/EG är uppfyllda."
39. Datatillsynsmannen betonar också att alla uppgifter som registrerats eller framställts av färdskrivaren inte automatiskt bör göras tillgängliga för användning i andra tillämpningar för intelligenta transportsystem utan enbart de uppgifter som är absolut nödvändiga för behandlingen i den tillämpningen för intelligenta transportsystem. Detta bör betonas i artikel 6.3 i förslaget. Datatillsynsmannen rekommenderar att det görs en särskild bedömning av den personliga integriteten för varje tillämpning för att avgöra vilka uppgifter som är absolut nödvändiga för behandlingen och under vilken tidsperiod sådana uppgifter bör lagras.

II.4 Förarkort

Integrering av förarkort med körkort

40. Enligt artikel 27 ska förarkortens funktioner integreras med körkortet. Med hänsyn till den mängd uppgifter om förarens aktiviteter som kan komma att registreras är förarkortet mer än ett enkelt identitetskort som intygar att personen är en yrkesförare. Det är alltså mer inkräktande ur uppgiftsskyddssynpunkt eftersom det syftar till att övervaka att en person följer den sociala lagstiftningen på vägtransportområdet.
41. Integreringen av detta kort med körkortet medför problem för uppgiftsskyddet, särskilt när det gäller principen om begränsning av syfte och proportionalitetsprincipen. Nödvändigheten av och nyttan

⁽¹⁾ Datatillsynsmannens yttrande av den 22 juli 2009 om kommissionens meddelande om en handlingsplan för införande av intelligenta transportsystem i EU och det åtföljande förslaget till Europaparlamentets och rådets direktiv om en ram för införande av intelligenta transportsystem på vägtransportområdet och för gränssnitt mot andra transportsätt, EUT C 47, 25.2.2010, s. 6.
http://www.edps.europa.eu/EDPSWEB/webdav/site/mySite/shared/Documents/Consultation/Opinions/2009/09-07-22_Intelligent_Transport_Systems_SV.pdf

⁽²⁾ Se artikel 29-arbetsgruppens yttrande nr 15/2011 om samtycke: http://ec.europa.eu/justice/data-protection/article-29/documentation/opinion-recommendation/files/2011/wp187_sv.pdf.

med att integrera förarkortet i körkortet har inte heller visats tillräckligt tillfredsställande. Det har i synnerhet inte visats varför en sådan integrering skulle vara den bästa metoden för att motverka bedrägerier och missbruk av förarkort. Datatillsynsmannen rekommenderar att denna integrering ska övervägas först efter en konsekvensbedömning i fråga om personlig integritet och säkerhet. Detta bör anges tydligt i artikel 27 förslaget.

42. Dessutom måste direktiv 2006/126/EG om körkort ändras om en sådan integrering ska göras, och kommissionen ska lägga fram ett förslag om detta. Med hänsyn till de uppgiftsskyddsfrågor som väcks genom sådana ändringar betonar datatillsynsmannen att han vill rådfrågas om detta förslag.

Utbyte av information om förarkort genom Tachonet

43. Information om förarkort kommer att utväxlas elektroniskt genom nationella elektroniska register innan förarkorten utfärdas för att kontrollera att den sökande inte redan har ett sådant kort. Detta informationsutbyte kommer att göras via ett befintligt system, TACHONET. Den rättsliga grunden för detta elektroniska informationsutbyte fastställs i artikel 26. Datatillsynsmannen välkomnar att det tydligt anges i artikel 26 i förslaget exakt vilka personuppgifter som läggs in i dessa register, tillsammans med hur länge de får lagras och vilka som får ta emot uppgifterna. Datatillsynsmannen betonar att alla allmänna bestämmelser för behandlingen i TACHONET bör beskrivas i den här artikeln och att enbart rent tekniska specifikationer bör antas genom delegerade akter.
44. Datatillsynsmannen konstaterar att kommissionens roll i sammankopplingen av de elektroniska registren inte är tillräckligt tydlig. Det är mycket viktigt att denna roll förtydligas ytterligare i de föreslagna genomförandeakterna. Vidare betonar datatillsynsmannen att när kommissionens roll innebär behandling av personuppgifter bör den behandlingen ske enlighet med förordning (EG) nr 45/2001.

III. SLUTSATSER

45. Datatillsynsmannen uttrycker sin tillfredsställelse över att ha rådfrågats om ett förslag som på ett mycket uppenbart sätt inskränker yrkesförarens personliga integritet. Datatillsynsmannen välkomnar särskilt att det införs en särskild bestämmelse om uppgiftsskydd i förslaget. Däremot konstaterar datatillsynsmannen att denna bestämmelse inte ensam löser alla de problem för uppgiftsskyddet som uppstår genom de bestämmelser som föreslås i förslaget. Därför måste det införas ytterligare garantier i förslaget och i de kompletterande åtgärder som beskrivs i meddelandet.
46. Datatillsynsmannen anser att de allmänna bestämmelserna för behandlingen i färdskrivare bör fastställas i förslaget i sig och inte i bilagor till förordningen. De viktigaste aspekterna på behandlingen bör beskrivas i förslaget i sig, t.ex. typ av uppgifter som registreras i färdskrivare och genom utrustning för geografisk positionering, mottagare och tidsperioder för lagring. Bilagorna till förordningen bör endast innehålla rent tekniska detaljer för de allmänna principer som har fastställts i själva förordningen.
47. Vidare noterar datatillsynsmannen att de nuvarande bilagorna är föråldrade, vilket kan leda till avvikelser i hur färdskrivare utvecklas av industrin. Förslaget innefattar ett flertal tekniska moderniseringar för vilka det saknas relevanta tekniska specifikationer i förordningens befintliga bilagor. Det finns risk för att industrin utvecklar ramar som inte tar hänsyn till personlig integritet, så länge det inte görs någon uppdatering av bilagorna till förordningen. Datatillsynsmannen uppmanar enträget kommissionen att uppdatera bilagorna till förordningen så snart som möjligt.
48. Datatillsynsmannen rekommenderar följande ändringar i förslaget:
- Inför en särskild bestämmelse om den säkerhetsnivå som måste uppnås i färdskrivare och fastställ att det ska göras en konsekvensbedömning om personlig integritet innan några tekniska uppdateringar görs.
 - Förtydliga de särskilda och legitima ändamål för vilka kontinuerlig geografisk positionering ska utföras. Det bör tydligt anges i förslaget att det inte är tillåtet att installera och använda anordningar för det direkta och huvudsakliga syftet att låta arbetsgivare övervaka på distans och i realtid vad deras anställda gör och var de befinner sig.
 - Inför en uttömmande förteckning i artikel 5.3 över uppgifter som får utbytas med kontrollmyndigheter och säkerställ att kontroller på distans inte leder till automatiska påföljder.

- Förtydliga huruvida det kommer att ske något gränsöverskridande utbyte av uppgifter med kontrollmyndigheter i tredjeländer och, om så är fallet, inför ändamålsenliga uppgiftsskyddsmekanismer för att se till att artiklarna 25 och 26 i direktiv 95/46/EG följs.
 - Inför ett krav på att registeransvariga ska se till att vidarebehandling av uppgifter från färdskrivare för användning i en tillämpning för intelligenta transportsystem görs i enlighet med direktiv 95/46/EG och särskilt att yrkesförare ger sitt uttryckliga och frivilliga samtycke till detta och att denna vidarebehandling inte är oförenlig med insamlingens ursprungliga syfte. Dessutom bör det betonas i artikel 6.3 att tillgången till de uppgifter som lagras i färdskrivare ska begränsas till vad som är absolut nödvändigt för behandlingen i tillämpningen för intelligenta transportsystem.
 - Fastställa i artikel 27 att integreringen av förarkort med körkort endast ska övervägas efter det att det har gjorts en konsekvensbedömning om personlig integritet och säkerhet.
 - Förtydliga kommissionens roll i utbytet av information om förarkort genom nationella elektroniska register och villkoren för utbytet.
49. Datatillsynsmannen uppmanar medlemsstaterna att rådfråga tillsynsmyndigheterna för uppgiftsskydd innan de antar nationella bestämmelser om färdskrivare, särskilt bestämmelser om användning av utrustning för geografisk positionering, kommunikation på distans, gränssnitt mot intelligenta transportsystem samt Tachonet.
50. För att säkerställa att kraven på uppgiftsskydd beaktas på ett tillfredsställande sätt i kommissionens kompletterande åtgärder vill datatillsynsmannen föras upp på förteckningen över deltagare i forum för färdskrivare och rådfrågas om uppdateringen av bilaga IB och förslaget till ändring av direktiv 2001/126/EG om körkort.

Utfärdat i Bryssel den 5 oktober 2011.

Giovanni BUTTARELLI
Biträdande Europeisk datatillsynsman
