



PARECER N.º

10/2014

I.RELATÓRIO

O Diretor-Geral da Direção-Geral dos Assuntos Europeus a coberto do ofício DGAE/SPS/85/2014, de 22 de janeiro de 2014, solicitou à Comissão Nacional de Protecção de Dados (CNPD), a emissão de parecer sobre a proposta de Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo aos requisitos de homologação para a implementação do sistema *e-Call* de bordo em veículos, e que altera a Diretiva 2007/46/CE.

O mecanismo referido visa introduzir, em todos os veículos na União Europeia, as funcionalidades necessárias a garantir o tratamento adequado das chamadas de urgência pelos serviços respetivos e, dessa forma, assegurar a prestação eficiente do serviço de resposta a urgências em toda a Europa.

Entende-se por dados pessoais “qualquer informação, de natureza e independentemente do respectivo suporte, incluindo som e imagem, relativa a uma pessoa singular identificada ou identificável”, sendo que há tratamento dos mesmos, sempre que ocorra “qualquer operação ou conjunto de operações sobre dados pessoais, efectuadas com ou sem meios automatizados, tais como a recolha, o registo, a organização, a conservação...”.

Atentando no acervo normativo em sindicância verifica-se que matéria há, relacionada com dados pessoais, a reclamar ponderação/análise.

II.APRECIAÇÃO

a) Geral

A proposta de Regulamento em exame ao instituir como mecanismo obrigatório, em determinados veículos, o *e-Call*, pretende implementar um sistema de chamadas de



urgência para o número 112 por forma a assegurar uma resposta adequada a situações urgentes, em caso de "acidente grave".

O equipamento em referência permitirá a indicação da localização precisa de determinada viatura, pretendendo-se a sua compatibilidade com os serviços prestados pelos programas de navegação por satélite, incluindo os sistemas implementados no âmbito dos programas Galileo¹ e EGNOS², estabelecidos pelo Regulamento (CE) nº 683/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 9 de julho de 2008, que, por si só, já são mecanismos possibilitadores de rastreio.

Nesta medida e estando em causa, desde logo, veículos de transporte de passageiros é claro que há tratamento de dados pessoais, podendo os mesmos assumir cariz de natureza sensível, pelo que importa tomar redobradas cautelas no que respeita ao responsável do tratamento, dados a colher, prazos de conservação dos mesmos, direito de informação, direito de correção e eliminação.

Aspeto igualmente a salientar prende-se com a exclusiva e estrita finalidade "emergência em caso de acidente grave", devendo ficar absolutamente salvaguardada a impossibilidade do uso do sistema para outro qualquer fim.

Importa ainda fixar que o equipamento em questão nunca poderá permitir a monitorização constante dos veículos com ele equipados, nem facilitar, por qualquer via, uma vigilância e/ou utilização abusivas.

Em face destes princípios crê-se que a proposta apresentada, porque sendo um Regulamento, necessita de uma maior densificação de determinadas normas, devendo precisar-se certos conteúdos, como a seguir se salientará.

¹ Sistema de navegação por satélite da União Europeia, concebido como um projeto civil, em oposição ao GPS americano, ao GLONASS russo e ao Compass chinês, visando uma maior precisão, maior segurança (possibilidade de transmitir e confirmar pedidos de ajuda em caso de emergência) e uma maior eficácia. Sistema interoperável com outros dois existentes, possibilitando uma maior cobertura.

² *European Geostationary Navigation Service*, sistema complementar europeu criado para melhorar a precisão dos sinais de navegação por satélite.



b) Particular

Cumpra então apreciar os preceitos relacionados com a matéria de proteção de dados pessoais.

Artigo 2º

Estabelece o âmbito de aplicação do Regulamento, apontando os veículos das categorias M¹³ e N¹⁴, conforme definidos no anexo II, pontos 1.1.1 e 1.2.1, da Diretiva 2007/46/CE.

Ora, fazendo-se apelo à referida Diretiva, verifica-se que o anexo II não assume os pontos referidos mas antes os A. 1 e A. 2, referindo-se o primeiro aos veículos da Categoria M e o segundo aos da Categoria N.

Assim sendo importa harmonizar as referências em questão, por forma que fique claro qual o universo abrangido com o *e-Call*.

Artigo 3º

Vem aditar ao artº3º da Diretiva 2007/46/CE e ao artº2º do Regulamento Delegado (UE) nº 305/2013 da Comissão, as definições de "Sistema *e-Call* de bordo de veículos" e "Sistema de bordo do veículo".

Apontando a proposta, na apresentação de motivos, para que este equipamento se destina a ser acionado "...em caso de acidente grave...", em nenhum ponto deste artigo tal referência surge.

Importará assim introduzir uma disposição a definir tal conceito, estabelecendo o que integra acidente grave, e especificando-se, aqui ou em outro preceito, que o mecanismo se destina exclusivamente a este fim, não podendo ser usada a informação obtida pelo contacto efetuado para outras finalidades que não a resposta a situações de emergência ocorridas pela dita causa.

³ Veículos concebidos e construídos para o transporte de passageiros com oito lugares sentados no máximo, além do lugar do condutor.

⁴ Veículos concebidos e construídos para o transporte de mercadorias com massa superior a 3,5 toneladas.



Artigo 5º

Consagrando as obrigações específicas dos fabricantes, vem fazer apelo, no seu nº 2, ao conceito de acidente grave, indicando-se que nessa situação é gerada automaticamente "...uma chamada *eCall* para o 112, o número único europeu de chamadas de urgência".

De novo se põe em evidência a necessidade de concretizar o conceito, sendo certo que tal se manifesta de primordial importância para a efetivação do direito de informação que é devido ao titular dos dados.

Artigo 6º

Preceito expressamente dedicado à matéria de proteção de dados pessoais.

Impõe desde logo que as viaturas equipadas com o sistema em ponderação "...não são rastreáveis e não estão sujeitos a uma localização constante no seu estado normal de funcionamento do serviço *eCall*".

Entende-se que, por forma a acautelar cabalmente estes aspetos de rastreio/monitorização e localização constante, deverá ser densificado o inciso em referência, estabelecendo-se fórmula que apenas e só permita situar o veículo em caso de acidente grave – depois de se definir o que tal encerra.

Indica-se também que deverão ser integradas tecnologias que impeçam a vigilância e utilização abusivas.

Mostrando-se importante esta salvaguarda, pensa-se que deverá reforçar-se a ideia de que o mecanismo em causa não pode ser usado para qualquer outro fim, que não a resposta pronta e eficaz a situações de urgência devidas a acidente grave.

Deverá igualmente neste preceito, para além do referido no seu nº3, fixar-se de modo concreto e claro, quem é o responsável pelo tratamento da informação colhida, que dados são transmitidos, quem tem acesso aos mesmos, tempo da sua conservação, junto de quem o titular pode conhecer, corrigir e eliminar os dados e quais as garantias de não utilização abusiva dos mesmos, bem como quais os procedimentos a tomar em caso de transmissão da viatura no que tange à informação recolhida.



O preceito em causa, em relação a estas notas salientadas, remete a concretização para atos delegados⁵.

As exigências da proteção da privacidade dos cidadãos reclamam que a proposta de Regulamento em apreço trate de forma detalhada e exaustiva esta matéria, não a deixando para concretização por parte da Comissão.

Com efeito está-se perante direitos fundamentais, pelo que todos os contornos aos mesmos atinentes são elementos essenciais do ato legislativo, não cabendo por isso no conceito de ato delegado.

Artigo 9º

Este dispositivo vem conferir poderes à Comissão para adotar atos delegados.

Desde logo se remete para o notado a propósito do artº 6º.

Por outro lado reforça-se o ali dito, chamando a atenção para o facto de se atribuir à Comissão, "...por tempo indeterminado..." os poderes para adotar os atos delegados.

Como se deixou expresso, no que concerne à matéria de proteção de dados pessoais, entende-se que esta não só não deverá ser tratada por esta via como possibilitar a sua regulamentação por tempo indeterminado e, por essa via, conferir a possibilidade de se irem fixando regimes ao longo do tempo, não assegura/acautela a segurança e a eficaz proteção, em matéria de privacidade.

Importará assim ponderar uma outra solução neste domínio.

III.CONCLUSÕES

1. A matéria vertida na proposta em análise, por conter dispositivos legais susceptíveis de interferir com dados da natureza pessoal, cabe no âmbito das competências da CNPD;
2. Impõe-se atentar nos aspetos salientados no ponto II b);

⁵ A definição de atos delegados encontra-se inserta no artigo 290º do Tratado de Lisboa – disposições destinadas a atualizar elementos não essenciais do ato legislativo.



3. No que tange ao regime atinente à proteção de dados pessoais, deve o Regulamento ser densificado, sendo de evitar o recurso ao instituto do ato delegado.

É este o Parecer da CNPD.

Lisboa, 11 de fevereiro de 2014

Carlos de Campos Lobo (relator), Luís Barroso, Ana Roque, Luís Paiva de Andrade, Maria Cândida Guedes Oliveira

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Filipa Calvão', is written over a horizontal line.

Filipa Calvão (Presidente)