

## **Sistemi di localizzazione dei veicoli nell'ambito del rapporto di lavoro - 4 ottobre 2011**

Registro dei provvedimenti

n. 370 del 4 ottobre 2011

### **IL GARANTE PER LA PROTEZIONE DEI DATI PERSONALI**

NELLA riunione odierna, in presenza del prof. Francesco Pizzetti, presidente, del dott. Giuseppe Chiaravalloti, vice presidente, del dott. Mauro Paissan e del dott. Giuseppe Fortunato, componenti, e del dott. Daniele De Paoli, segretario generale;

VISTO il Codice in materia di protezione dei dati personali (d.lg. 30 giugno 2003, n. 196);

VISTI gli atti d'ufficio;

VISTE le osservazioni formulate dal segretario generale ai sensi dell'art. 15 del regolamento del Garante n. 1/2000;

RELATORE il dott. Mauro Paissan;

### **PREMESSO**

#### **1. Sistemi di localizzazione dei veicoli nell'ambito del rapporto di lavoro per soddisfare esigenze organizzative, produttive ovvero per la sicurezza sul lavoro e disciplina di protezione dei dati personali**

1.1. Con frequenza crescente sistemi di localizzazione e di comunicazione (anche in tempo reale) della posizione rilevata sono installati a bordo dei veicoli impiegati da datori di lavoro pubblici e privati per soddisfare esigenze organizzative e produttive ovvero per la sicurezza sul lavoro nell'ambito della fornitura di servizi di trasporto di persone o cose nonché per dare esecuzione ad ulteriori prestazioni, con riflessi sulla possibilità di localizzare la posizione dei lavoratori assegnatari dei veicoli medesimi.

I dati relativi all'ubicazione dei veicoli, in quanto (direttamente o indirettamente) associati ai lavoratori, costituiscono però anche informazioni personali riferibili a questi ultimi (art. 4, comma 1, lett. b), del Codice) con la conseguenza che al trattamento di tali informazioni trova applicazione la disciplina contenuta nel Codice. Ciò, anche nel caso in cui i dati di localizzazione del veicolo non siano associati immediatamente dal sistema informativo al nominativo dei lavoratori interessati, atteso che il datore di lavoro, titolare del trattamento, è di regola in condizione di risalire in ogni momento al lavoratore di volta in volta assegnatario di ciascun veicolo (cfr., in proposito, Parere n. 5/2005 del 5 novembre 2005 sull'uso di dati relativi all'ubicazione al fine di fornire servizi a valore aggiunto del Gruppo di lavoro articolo 29 per la protezione dei dati, WP 115, p. 10; v. altresì Parere n. 4/2007 sul concetto di dati personali, WP 136, p. 11).

La disciplina di protezione dei dati personali non trova invece applicazione ove le informazioni concernenti la gestione del parco automezzi (quali quelle relative al consumo di carburante e commisurazione delle distanze percorse dai singoli veicoli, utilizzate di regola al fine di

programmare un'efficiente manutenzione) siano trattate senza poter essere in alcun modo ricondotte ai lavoratori.

1.2. In relazione ai trattamenti effettuati mediante tali sistemi nell'ambito dell'esecuzione del rapporto di lavoro per soddisfare esigenze organizzative e produttive ovvero per la sicurezza sul lavoro, il Garante ha adottato nel tempo alcune decisioni, sia nell'ambito di procedimenti di verifica preliminare, sia nell'esercizio della propria attività di controllo (cfr. Provv.ti 18 febbraio 2010, in [www.garanteprivacy.it](http://www.garanteprivacy.it), doc. web n. [1703103](#); 7 ottobre 2010, doc. web n. [1763071](#); 7 luglio 2011, docc. web n. [1828371](#) e [1828354](#)).

Anche altre autorità di controllo europee si sono pronunciate in merito e, da ultimo, il "Gruppo di lavoro articolo 29", nel Parere 13/2011 dedicato alla protezione dei dati relativo ai servizi di geolocalizzazione su dispositivi mobili intelligenti (WP 185, adottato il 16 maggio 2011, p. 15), ha affermato che "il datore di lavoro deve [...] evitare il monitoraggio costante [...] e che i] dispositivi di tracciamento dei veicoli non sono dispositivi di tracciamento del personale, bensì la loro funzione consiste nel rintracciare o monitorare l'ubicazione dei veicoli sui quali sono installati. I datori di lavoro non dovrebbero considerarli come strumenti per seguire o monitorare il comportamento o gli spostamenti di autisti o di altro personale, ad esempio inviando segnali d'allarme in relazione alla velocità del veicolo". Inoltre, riconoscendo che "il consenso come motivo di legittimazione del trattamento è problematico in un contesto lavorativo, [ha auspicato che], invece di chiedere il consenso, i datori di lavoro devono accertarsi che sia possibile dimostrare la necessità di vigilare sull'esatta ubicazione dei dipendenti per una finalità legittima e valutare tale necessità a fronte dei diritti e delle libertà fondamentali dei dipendenti. Nei casi in cui la necessità può essere adeguatamente giustificata, il fondamento giuridico del trattamento si potrebbe basare sull'interesse legittimo" del titolare del trattamento (art. 7, lett. f, direttiva 95/46/CE).

1.3. Alla luce delle considerazioni svolte, il Garante ritiene quindi opportuno individuare, in termini generali, le condizioni di liceità di tali trattamenti effettuati per soddisfare esigenze organizzative e produttive ovvero per la sicurezza sul lavoro nell'ambito del rapporto di lavoro ed in particolare intende, con il presente provvedimento, dare attuazione, nell'ambito qui considerato, all'istituto del c.d. bilanciamento di interessi (non diversamente dalla determinazione già adottata in passato nella Del. n. 13 del 1° marzo 2007, "Linee guida del Garante per posta elettronica e internet", con particolare riferimento al punto 7, doc. web n. [1387522](#)) e prescrivere, ai sensi dell'art. 154, comma 1, lett. c), del Codice alcune misure opportune rispetto al trattamento dei dati in questione.

## **2. Liceità nel trattamento dei dati di localizzazione: bilanciamento di interessi**

2.1. In termini generali, il trattamento dei dati personali deve avvenire in modo lecito (art. 11, comma 1, lett. a) del Codice), considerata anche la disciplina di settore (cfr. art. 10 Reg. Ce n. 561/2006 del 15 marzo 2006 relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e che modifica i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 3821/85 e (CE) n. 2135/98 e abroga il regolamento (CEE) n. 3820/85 del Consiglio).

2.2. Con specifico riferimento alla materia considerata nel presente provvedimento, la possibilità di individuare in un dato momento la posizione dei veicoli (e quindi dei lavoratori) mediante sistemi di localizzazione può tuttavia rivelarsi utile per soddisfare esigenze organizzative e produttive ovvero per la sicurezza sul lavoro. Finalità che ben possono ricorrere, ad esempio, in caso di impiego dei sistemi in esame per soddisfare esigenze logistiche (consentendo di impartire tempestive istruzioni al conducente del veicolo oggetto di localizzazione), per elaborare rapporti di guida allo scopo di commisurare il tempo di lavoro del conducente – con la conseguente

determinazione della retribuzione dovuta, anche in vista dell'assolvimento degli obblighi legali connessi alla tenuta del libro unico del lavoro previsto dall'art. 6, D.M. 9 luglio 2008 (Modalità di tenuta e conservazione del libro unico del lavoro e disciplina del relativo regime transitorio) – ovvero per commisurare i costi da imputare alla clientela, nonché per assicurare una più efficiente gestione e manutenzione del parco veicoli, con effetti vantaggiosi anche sulla sicurezza sul lavoro e per la sicurezza della collettività.

In tali ipotesi, considerato che la localizzazione dei veicoli può comportare una forma di controllo a distanza dell'attività dei lavoratori, oltre alla disciplina di protezione dei dati personali, deve altresì essere rispettata la disciplina dettata dall'art. 4 della legge 20 maggio 1970, n. 300 (Norme sulla tutela della libertà e dignità dei lavoratori, della libertà sindacale e nell'attività sindacale nei luoghi di lavoro e norme sul collocamento) peraltro richiamata dagli artt. 11, comma 1, lett. a) e (espressamente) 114 nonché, per i profili sanzionatori, 171 del Codice (nello stesso senso, oltre alle ricordate decisioni di questa Autorità, v. anche il decreto del Ministero del lavoro e delle politiche sociali, Direzione generale della tutela delle condizioni di lavoro, Divisione IV, 24 giugno 2004, in tema di installazione di impianti di controllo satellitare su autovetture di pronto intervento di un'impresa erogatrice di gas, nonché la risposta a una istanza di interpello del medesimo Ministero, Direzione generale per l'attività ispettiva, prot. n. 25/I/0006585 del 28 novembre 2006, in materia di localizzazione mediante computer palmari assegnati in dotazione a informatori scientifici del farmaco).

2.3. Se sono adottate le garanzie previste dall'art. 4, comma 2, l. n. 300/1970, i datori di lavoro privati e gli enti pubblici economici possono effettuare lecitamente il trattamento dei dati personali (diversi da quelli sensibili) relativi all'ubicazione dei propri dipendenti per soddisfare esigenze organizzative e produttive ovvero per la sicurezza sul lavoro (oltre che sulla base di uno degli altri presupposti di cui all'art. 24 del Codice), anche in assenza del consenso degli interessati, per effetto del presente provvedimento che, in applicazione della disciplina sul c.d. bilanciamento di interessi (art. 24, comma 1, lett. g), del Codice), individua un legittimo interesse al trattamento di tale tipologia di dati. Per tale bilanciamento si è tenuto conto delle garanzie che la l. n. 300/1970 prevede per il controllo a distanza presupponendo non il consenso degli interessati, ma un accordo con le rappresentanze sindacali o, in difetto, l'autorizzazione del competente organo periferico del Ministero del lavoro e delle politiche sociali.

2.4. Per quanto riguarda i soggetti pubblici, salva l'applicazione dell'art. 4, l. n. 300/1970 (cfr. art. 42, d. lg. 30 marzo 2001, n. 165, Norme generali sullo ordinamento del lavoro alle dipendenze delle amministrazioni), restano fermi i differenti presupposti previsti dal Codice a seconda della natura dei dati, sensibili o meno (artt. 18-22 e 112).

### **3. Principi di pertinenza e non eccedenza**

3.1. Per il conseguimento di ciascuna delle finalità legittimamente perseguite dal datore di lavoro titolare del trattamento possono formare oggetto di trattamento, mediante sistemi opportunamente configurati (art. 3 del Codice), solo i dati pertinenti e non eccedenti: tali possono essere, oltre all'ubicazione del veicolo, la distanza percorsa, i tempi di percorrenza, il carburante consumato, nonché la velocità media del veicolo (restando riservata alle competenti autorità la contestazione di eventuali violazioni dei limiti di velocità fissati dal codice della strada).

Nel rispetto del principio di necessità (artt. 3 e 11, comma 1, lett. d), del Codice), la posizione del veicolo di regola non dovrebbe essere monitorata continuativamente dal titolare del trattamento,

ma solo quando ciò si renda necessario per il conseguimento delle finalità legittimamente perseguite.

3.2. Con riguardo all'identificazione dei dati personali che possono essere trattati e alla determinazione degli eventuali tempi di loro conservazione, trova generale applicazione l'art. 3 del Codice secondo cui "i sistemi informativi e i programmi informatici sono configurati riducendo al minimo l'utilizzazione di dati personali e di dati identificativi, in modo da escluderne il trattamento quando le finalità perseguite nei singoli casi possono essere realizzate mediante, rispettivamente, dati anonimi od opportune modalità che permettano di identificare l'interessato solo in caso di necessità".

Anche in base al principio di pertinenza e non eccedenza (art. 11, comma 1. lett. e), del Codice) i tempi di conservazione delle diverse tipologie di dati personali eventualmente trattati devono essere commisurati tenendo conto di ciascuna delle finalità in concreto perseguite.

Così, ad esempio, fermi restando gli obblighi di conservazione previsti dall'art. 14, comma 2, Reg. (CEE) 20 dicembre 1985, n. 3821, il titolare del trattamento che intenda avvalersi del sistema di localizzazione anche per la regolare tenuta del libro unico del lavoro, in conformità all'art. 6, D.M. 9 luglio 2008 (Modalità di tenuta e conservazione del libro unico del lavoro e disciplina del relativo regime transitorio), potrà conservare per cinque anni i dati personali necessari, limitatamente alle informazioni che nello stesso devono essere annotate ai sensi dell'art. 39, d.l. 25 giugno 2008, n. 112 (convertito in legge, con modificazioni, dall'art. 1, comma 1, l. 6 agosto 2008, n. 133), con particolare riferimento ai dati dei lavoratori relativi alle presenze nonché ai tempi di lavoro, anche straordinario, e di riposo (cfr. anche art. 8, d.lg. 19 novembre 2007, n. 234 come modificato dall'art. 40, comma 3, d.l. n. 112/2008 nonché la risposta al quesito n. 20 resa dal Ministero del lavoro, della salute e delle politiche sociali nel Vademecum sul libro unico del lavoro). Diversamente, se i dati di localizzazione sono utilizzati al solo scopo di rendere una determinata prestazione contrattuale, gli stessi devono essere cancellati o resi anonimi una volta che alla stessa è stata data esecuzione.

#### **4. Informativa degli interessati**

Tenuto conto delle diverse finalità perseguite, ai lavoratori dovranno essere forniti gli elementi informativi prescritti dall'art. 13 del Codice unitamente a compiuti ragguagli sulla natura dei dati trattati e sulle caratteristiche del sistema – sì che risulti chiaramente che il veicolo è soggetto a localizzazione.

A tal fine, considerato che il Garante, ai sensi dell'art. 154, comma 1, lett. c), del Codice, può altresì prescrivere al titolare del trattamento l'adozione di misure opportune per assicurare che il trattamento sia effettuato nel rispetto dei principi di protezione dei dati personali, i datori di lavoro che si avvalgano di sistemi di localizzazione sui veicoli utilizzati per l'esecuzione di prestazioni lavorative dovranno anche collocare all'interno dei veicoli vetrofanie recanti la dizione "VEICOLO SOTTOPOSTO A LOCALIZZAZIONE" o comunque avvisi ben visibili che segnalino la circostanza della geolocalizzazione del veicolo, anche avvalendosi del modello riportato in facsimile nell'[allegato n. 1](#) al presente provvedimento.

#### **5. Responsabili e incaricati del trattamento dei dati di localizzazione**

5.1. Presso il titolare del trattamento, in conformità all'art. 30 del Codice, i dati relativi alla localizzazione dei veicoli devono essere trattati unicamente dagli incaricati che, in ragione delle mansioni svolte, devono poter accedere a tali informazioni per dare attuazione ai propri compiti

(quali il personale incaricato di gestire la logistica, i servizi di magazzino e di manutenzione del parco veicoli, ovvero quello operante nell'ambito della gestione delle risorse umane).

5.2. Considerato che i trattamenti dei dati di localizzazione sono di regola effettuati con l'ausilio di operatori economici che forniscono i servizi di localizzazione del veicolo e di trasmissione della posizione del medesimo e tenuto conto che tali soggetti sono terzi rispetto al titolare del trattamento, questi ultimi devono essere designati responsabili del trattamento ai sensi dell'art. 29 del Codice e i titolari del trattamento sono tenuti ad impartire le necessarie istruzioni in ordine all'utilizzo legittimo dei dati raccolti per le sole finalità previste dall'accordo che regola la fornitura del servizio di localizzazione, determinando altresì le tipologie di dati da trattare nonché le modalità e i tempi della loro eventuale conservazione.

5.3. Resta fermo che:

a. il trattamento dei dati di localizzazione deve formare oggetto di notificazione al Garante (cfr. art. 37, comma 1, lett. a), del Codice);

b. trattamenti di dati di localizzazione non considerati nel presente provvedimento e che possono presentare rischi specifici per i diritti e le libertà fondamentali, nonché per la dignità di interessati diversi dai lavoratori possano essere sottoposti a verifica preliminare ai sensi dell'art. 17, comma 2 del Codice.

### **TUTTO CIÒ PREMESSO IL GARANTE**

1. ai sensi dell'art. 24, comma 1, lett. g), del Codice, per effetto del presente provvedimento ammette il trattamento nei termini descritti in narrativa, in applicazione della disciplina sul c.d. bilanciamento di interessi e senza che sia necessario acquisire il consenso dell'interessato, individuando in capo ai datori di lavoro privati che si avvalgono di sistemi di localizzazione e di comunicazione della posizione rilevata installati a bordo dei veicoli ed impiegati per soddisfare esigenze organizzative, produttive ovvero per la sicurezza sul lavoro un legittimo interesse al trattamento dei dati relativi all'ubicazione dei propri dipendenti, a condizione che sia data attuazione alla previsione di cui all'art. 4, l. n. 300/1970, con il previo accordo con le rappresentanze sindacali o, in difetto, con l'autorizzazione del competente organo periferico del Ministero del lavoro e delle politiche sociali ([punto 2.3](#));

2. ai sensi dell'art. 154, comma 1, lett. c), del Codice, prescrive ai datori di lavoro pubblici e privati che si avvalgono di sistemi di localizzazione e di comunicazione della posizione rilevata installati a bordo dei veicoli ed impiegati per soddisfare esigenze organizzative, produttive ovvero per la sicurezza sul lavoro:

a. quale misura necessaria, nel rispetto del principio di necessità, che la posizione del veicolo non sia di regola monitorata continuamente dal titolare del trattamento, ma solo quando ciò si renda necessario per il conseguimento delle finalità legittimamente perseguite ([punto 3.1](#));

b. quale misura necessaria, in base al principio di pertinenza e non eccedenza, che i tempi di conservazione delle diverse tipologie di dati personali eventualmente trattati siano commisurati tenendo conto di ciascuna delle finalità in concreto perseguite ([punto 3.2](#));

c. quale misura necessaria, la designazione quali responsabili del trattamento ai sensi dell'art. 29 del Codice degli operatori economici che forniscono i servizi di localizzazione del veicolo e di trasmissione della posizione del medesimo, impartendo loro le necessarie istruzioni in ordine all'utilizzo legittimo dei dati raccolti per le sole finalità previste dall'accordo che regola la fornitura

del servizio di localizzazione, con la determinazione delle tipologie di dati da trattare nonché delle modalità e dei tempi della loro eventuale conservazione ([punto 5.2](#));  
d. quale misura opportuna, un modello semplificato di informativa, quale quello individuato nell'[allegato 1](#), utilizzabile alle condizioni indicate in motivazione, al fine di rendere noto agli interessati il trattamento effettuato mediante il sistema di localizzazione del veicolo ([punto 4](#)).

*Roma, 4 ottobre 2011*

IL PRESIDENTE

Pizzetti

IL RELATORE

Paissan

IL SEGRETARIO GENERALE

De Paoli