

Κατευθυντήριες γραμμές



**Κατευθυντήριες γραμμές 01/2020 σχετικά με την
επεξεργασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα στο
πλαίσιο των συνδεδεμένων οχημάτων και των εφαρμογών
που σχετίζονται με την κινητικότητα**

Έκδοση 2.0

Εγκρίθηκε στις 9 Μαρτίου 2021

Translations proofread by EDPB Members.
This language version has not yet been proofread.

Ιστορικό εκδόσεων

Έκδοση 2.0	9 Μαρτίου 2021	Έγκριση των κατευθυντήριων γραμμών έπειτα από δημόσια διαβούλευση
Έκδοση 1.0	28 Ιανουαρίου 2020	Έγκριση των κατευθυντήριων γραμμών για δημόσια διαβούλευση

1	ΕΙΣΑΓΩΓΗ	4
1.1	Σχετικά έργα	5
1.2	Εφαρμοστέο δίκαιο	7
1.3	Πεδίο εφαρμογής.....	9
1.4	Ορισμοί.....	13
1.5	Κίνδυνοι για την προστασία της ιδιωτικής ζωής και των δεδομένων	14
2	ΓΕΝΙΚΕΣ ΣΥΣΤΑΣΕΙΣ	17
2.1	Κατηγορίες δεδομένων	17
2.2	Σκοποί.....	19
2.3	Συνάφεια και ελαχιστοποίηση των δεδομένων	19
2.4	Προστασία των δεδομένων ήδη από τον σχεδιασμό και εξ ορισμού	20
2.5	Ενημέρωση	24
2.6	Δικαιώματα του υποκειμένου των δεδομένων	26
2.7	Ασφάλεια.....	27
2.8	Διαβίβαση δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα σε τρίτους.....	28
2.9	Διαβίβαση δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα εκτός της ΕΕ / του ΕΟΧ	28
2.10	Χρήση τεχνολογιών Wi-Fi εντός του οχήματος.....	28
3	ΠΕΡΙΠΤΩΣΙΟΛΟΓΙΚΕΣ ΜΕΛΕΤΕΣ	29
3.1	Παροχή υπηρεσίας από τρίτο μέρος	29
3.2	Σύστημα eCall	34
3.3	Μελέτες ατυχημάτων.....	37
3.4	Αντιμετώπιση περιπτώσεων κλοπής αυτοκινήτων.....	39

Έχοντας υπόψη το άρθρο 70 παράγραφος 1 στοιχείο ε) του κανονισμού (ΕΕ) 2016/679 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Απριλίου 2016, για την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και για την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών και την κατάργηση της οδηγίας 95/46/ΕΚ (στο εξής: ΓΚΠΔ),

Έχοντας υπόψη τη Συμφωνία ΕΟΧ, και ιδίως το παράρτημα XI και το πρωτόκολλο 37, όπως τροποποιήθηκαν με την απόφαση αριθ. 154/2018 της Μεικτής Επιτροπής του ΕΟΧ, της 6ης Ιουλίου 2018¹,

Έχοντας υπόψη τα άρθρα 12 και 22 του εσωτερικού κανονισμού του,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΙΣ ΑΚΟΛΟΥΘΕΣ ΚΑΤΕΥΘΥΝΤΗΡΙΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ

1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1. Το αυτοκίνητο, σύμβολο της οικονομίας του 20ού αιώνα, είναι ένα από τα προϊόντα μαζικής κατανάλωσης που έχουν επηρεάσει την κοινωνία συνολικά. Καθώς συνδέεται συνήθως με την έννοια της ελευθερίας, θεωρείται συχνά κάτι περισσότερο από ένα απλό μέσο μεταφοράς. Πράγματι, το αυτοκίνητο αποτελεί έναν ιδιωτικό χώρο στον οποίο οι άνθρωποι μπορούν να απολαμβάνουν μια μορφή αυτονομίας στη λήψη αποφάσεων, χωρίς να έρχονται αντιμέτωποι με εξωτερικές παρεμβάσεις. Σήμερα, καθώς τα συνδεδεμένα οχήματα ετοιμάζονται να κατακτήσουν το ευρύ κοινό, το όραμα αυτό δεν ανταποκρίνεται πλέον στην πραγματικότητα. Η συνδεσιμότητα εντός του οχήματος επεκτείνεται ταχύτατα από τα μοντέλα πολυτελείας και οι μάρκες υψηλού κύρους σε μοντέλα της μεσαίας κατηγορίας που παράγονται μαζικά, ενώ παράλληλα τα οχήματα μετατρέπονται σε κόμβους μαζικών δεδομένων. Αυξάνεται συνεχώς η συνδεσιμότητα όχι μόνο των οχημάτων αλλά και των οδηγών και των επιβατών. Μάλιστα, πολλά μοντέλα που κυκλοφόρησαν τα τελευταία χρόνια στην αγορά διαθέτουν αισθητήρες και συνδεδεμένο εξοπλισμό επί του οχήματος, μέσω των οποίων είναι δυνατή η συλλογή δεδομένων και η καταγραφή, μεταξύ άλλων, των επιδόσεων του κινητήρα, των συνηθειών οδήγησης, των επισκέψεων σε τοποθεσίες και, ενδεχομένως, ακόμη και των κινήσεων του ματιού του οδηγού, του παλμού του ή βιομετρικών δεδομένων με σκοπό την αποκλειστική ταυτοποίηση ενός φυσικού προσώπου².
2. Η εν λόγω επεξεργασία δεδομένων πραγματοποιείται σε ένα σύνθετο οικοσύστημα, το οποίο δεν περιορίζεται στους παραδοσιακούς παράγοντες της αυτοκινητοβιομηχανίας, αλλά διαμορφώνεται επίσης από την εμφάνιση νέων παραγόντων που ανήκουν στον κλάδο της ψηφιακής οικονομίας. Οι νέοι αυτοί παράγοντες μπορούν να προσφέρουν υπηρεσίες ενημέρωσης και ψυχαγωγίας, όπως διαδικτυακή μουσική, πληροφορίες σχετικά με την κατάσταση του οδικού δικτύου και της κυκλοφορίας, ή να παρέχουν συστήματα και υπηρεσίες υποβοήθησης της οδήγησης, όπως λογισμικό αυτόματου πιλότου, ενημερώσεις για την κατάσταση του οχήματος, ασφάλιση με βάση τη χρήση ή δυναμική χαρτογράφηση. Επιπλέον, δεδομένου ότι τα οχήματα συνδέονται μέσω

¹ Οι αναφορές στα «κράτη μέλη» στο παρόν έγγραφο θα πρέπει να νοούνται ως αναφορές στα «κράτη μέλη του ΕΟΧ».

² Ενημερωτικό γράφημα για το συνδεδεμένο αυτοκίνητο και τα δεδομένα, που εκπόνησε ο οργανισμός Future of Privacy Forum· https://fpf.org/wp-content/uploads/2017/06/2017_0627-FPF-Connected-Car-Infographic-Version-1.0.pdf

δικτύων ηλεκτρονικών επικοινωνιών, οι διαχειριστές οδικών υποδομών και οι πάροχοι τηλεπικοινωνιών που συμμετέχουν σε αυτή διαδικασία διαδραματίζουν επίσης σημαντικό ρόλο όσον αφορά τις πιθανές πράξεις επεξεργασίας που πραγματοποιούνται στα δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα των οδηγών και των επιβατών.

3. Επίσης, τα συνδεδεμένα οχήματα παράγουν αυξανόμενες ποσότητες δεδομένων, τα περισσότερα από τα οποία μπορούν να θεωρηθούν δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα, καθώς αφορούν τον οδηγό ή τους επιβάτες. Τα δεδομένα που συλλέγονται από ένα συνδεδεμένο αυτοκίνητο, ακόμη και αν δεν συνδέονται άμεσα με κάποιο όνομα αλλά με τεχνικές πτυχές και χαρακτηριστικά του οχήματος, αφορούν τον οδηγό ή τους επιβάτες του αυτοκινήτου. Ενδεικτικά, τα δεδομένα που αφορούν τον τρόπο οδήγησης ή τη διανυθείσα απόσταση, τα δεδομένα που αφορούν τη φθορά των μερών του οχήματος, τα δεδομένα θέσης ή τα δεδομένα που συλλέγονται από κάμερες μπορεί να αφορούν τη συμπεριφορά του οδηγού, καθώς και πληροφορίες σχετικά με άλλα άτομα που ενδεχομένως να είναι στο εσωτερικό του οχήματος ή περαστικούς ως υποκείμενα των δεδομένων. Τα εν λόγω τεχνικά δεδομένα παράγονται από φυσικό πρόσωπο και επιτρέπουν την άμεση ή έμμεση ταυτοποίησή του από τον υπεύθυνο επεξεργασίας δεδομένων ή από άλλο πρόσωπο. Το όχημα μπορεί να θεωρηθεί τερματικός σταθμός ο οποίος μπορεί να χρησιμοποιείται από διαφορετικούς χρήστες. Ως εκ τούτου, όπως και στην περίπτωση ενός προσωπικού υπολογιστή, το γεγονός ότι υπάρχουν δυνητικά πολλαπλοί χρήστες δεν επηρεάζει τον προσωπικό χαρακτήρα των δεδομένων.
4. Το 2016 η Διεθνής Ομοσπονδία Αυτοκινήτων [Fédération Internationale de l'Automobile (FIA)] πραγματοποίησε εκστρατεία σε ολόκληρη την Ευρώπη με την ονομασία «My Car My Data» (Δικό μου το αυτοκίνητο, δικά μου τα δεδομένα) για να αποκτήσει μια εικόνα όσον αφορά την άποψη των Ευρωπαίων για τα συνδεδεμένα αυτοκίνητα³. Ενώ η έρευνα κατέδειξε το μεγάλο ενδιαφέρον των οδηγών για τη συνδεσιμότητα, ανέδειξε επίσης την επαγρύπνηση που πρέπει να υπάρχει όσον αφορά τη χρήση των δεδομένων που παράγονται από οχήματα, καθώς και τη σημασία της συμμόρφωσης με τη νομοθεσία για την προστασία των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα. Ως εκ τούτου, για κάθε ενδιαφερόμενο μέρος η πρόκληση είναι να ενσωματωθεί η διάσταση της «προστασίας των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα» ήδη από το στάδιο σχεδιασμού του προϊόντος και να διασφαλιστεί ότι οι χρήστες των αυτοκινήτων απολαμβάνουν διαφάνεια και έχουν τον έλεγχο όσον αφορά τα δεδομένα τους, σύμφωνα με την αιτιολογική σκέψη 78 του ΓΚΠΔ. Η εν λόγω προσέγγιση συμβάλλει στην ενίσχυση της εμπιστοσύνης των χρηστών και, συνεπώς, της μακροπρόθεσμης ανάπτυξης των εν λόγω τεχνολογιών.

1.1 Σχετικά έργα

5. Τα συνδεδεμένα οχήματα έχουν καταστεί σημαντικό θέμα για τις ρυθμιστικές αρχές την τελευταία δεκαετία, και ιδιαίτερα τα τελευταία έτη. Έχουν λοιπόν δημοσιευθεί διάφορα έργα σε εθνικό και διεθνές επίπεδο σχετικά με την ασφάλεια και την ιδιωτικότητα των συνδεδεμένων οχημάτων. Οι εν λόγω κανονισμοί και πρωτοβουλίες έχουν στόχο να συμπληρώσουν τα υφιστάμενα πλαίσια προστασίας των δεδομένων και της ιδιωτικής ζωής με τομεακούς κανόνες ή να παράσχουν καθοδήγηση στους επαγγελματίες.

1.1.1 Πρωτοβουλίες σε ευρωπαϊκό και διεθνές επίπεδο

6. Από τις 31 Μαρτίου 2018 είναι υποχρεωτική η εφαρμογή συστήματος eCall επί του οχήματος βάσει του αριθμού κλήσης 112 για όλους τους νέους τύπους οχημάτων των

³ Εκστρατεία «My Car My Data»: <http://www.mycarmydata.eu/>.

κατηγοριών M1 και N1 (επιβατικά αυτοκίνητα και ελαφρά οχήματα)^{4,5}. Το 2006 η ομάδα εργασίας του άρθρου 29 είχε ήδη εγκρίνει έγγραφο εργασίας για την προστασία των δεδομένων και τον σεβασμό της ιδιωτικής ζωής στο πλαίσιο της πρωτοβουλίας «eCall»⁶. Επιπλέον, όπως προαναφέρθηκε, η ομάδα εργασίας του άρθρου 29 εξέδωσε επίσης γνώμη τον Οκτώβριο του 2017 σχετικά με την επεξεργασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα στο πλαίσιο των συνεργατικών και ευφύων συστημάτων μεταφορών (C-ITS).

7. Τον Ιανουάριο του 2017 ο Οργανισμός της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Ασφάλεια Δικτύων και Πληροφοριών (ENISA) δημοσίευσε μελέτη με θέμα την ασφάλεια στον κυβερνοχώρο και την ανθεκτικότητα των έξυπνων αυτοκινήτων, στην οποία παρατίθενται τα ευαίσθητα στοιχεία ενεργητικού, καθώς και οι αντίστοιχες απειλές, οι κίνδυνοι, οι παράγοντες μετριασμού των κινδύνων και τα πιθανά μέτρα ασφάλειας που θα πρέπει να εφαρμόζονται⁷. Τον Σεπτέμβριο του 2017 η ετήσια διεθνής διάσκεψη των επιτρόπων για την προστασία των δεδομένων και την ιδιωτική ζωή (ICDPPC) εξέδωσε ψήφισμα σχετικά με τα συνδεδεμένα οχήματα⁸. Τέλος, τον Απρίλιο του 2018 η διεθνής ομάδα εργασίας για την προστασία των δεδομένων στις τηλεπικοινωνίες (IWGDPT) εξέδωσε επίσης έγγραφο εργασίας για τα συνδεδεμένα οχήματα⁹.

1.1.2 Εθνικές πρωτοβουλίες των μελών του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου Προστασίας Δεδομένων (ΕΣΠΔ)

8. Τον Ιανουάριο του 2016 η διάσκεψη των γερμανικών ομοσπονδιακών και κρατικών αρχών προστασίας δεδομένων και η Γερμανική Ένωση Αυτοκινητοβιομηχανίας (VDA) δημοσίευσαν κοινή δήλωση σχετικά με τις αρχές της προστασίας δεδομένων σε συνδεδεμένα και μη συνδεδεμένα οχήματα¹⁰. Τον Αύγουστο του 2017 το Κέντρο Συνδεδεμένων και Αυτόνομων Οχημάτων του Ηνωμένου Βασιλείου (CCAV) εξέδωσε οδηγό σχετικά με τις αρχές κυβερνοασφάλειας για τα συνδεδεμένα και τα αυτοματοποιημένα οχήματα, προκειμένου να αυξηθεί η ευαισθητοποίηση για το θέμα αυτό στον κλάδο της αυτοκινητοβιομηχανίας¹¹. Τον Οκτώβριο του 2017 η γαλλική αρχή προστασίας δεδομένων, Commission Nationale de l'Informatique et des Libertés (CNIL), δημοσίευσε δέσμη μέτρων συμμόρφωσης για τα συνδεδεμένα αυτοκίνητα, προκειμένου να συνδράμει τα ενδιαφερόμενα μέρη όσον αφορά τον τρόπο ενσωμάτωσης της προστασίας των δεδομένων ήδη από τον σχεδιασμό και εξ ορισμού, παρέχοντας έτσι στα

⁴ Το διαλειτουργικό σύστημα eCall σε όλη την ΕΕ·

https://ec.europa.eu/transport/themes/its/road/action_plan/ecall_en.

⁵ Απόφαση αριθ. 585/2014/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Μαΐου 2014, για την ανάπτυξη διαλειτουργικού συστήματος eCall σε όλη την ΕΕ (Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)· <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/PDF/?uri=CELEX:32014D0585>.

⁶ Έγγραφο εργασίας για την προστασία των δεδομένων και το σεβασμό της ιδιωτικής ζωής στο πλαίσιο της πρωτοβουλίας «eCall»· http://ec.europa.eu/justice/article-29/documentation/opinion-recommendation/files/2006/wp125_el.pdf.

⁷ Ασφάλεια στον κυβερνοχώρο και ανθεκτικότητα των έξυπνων αυτοκινήτων·

<https://www.enisa.europa.eu/publications/cyber-security-and-resilience-of-smart-cars>.

⁸ Ψήφισμα σχετικά με την προστασία δεδομένων σε αυτοματοποιημένα και συνδεδεμένα οχήματα· https://edps.europa.eu/sites/edp/files/publication/resolution-on-data-protection-in-automated-and-connected-vehicles_en_1.pdf.

⁹ Έγγραφο εργασίας για τα συνδεδεμένα οχήματα· <https://www.datenschutz-berlin.de/infotek-und-service/veroeffentlichungen/working-paper/>.

¹⁰ Πτυχές της προστασίας δεδομένων κατά τη χρήση συνδεδεμένων και μη συνδεδεμένων οχημάτων· https://www.lida.bayern.de/media/dsk_joint_statement_vda.pdf.

¹¹ Αρχές κυβερνοασφάλειας για συνδεδεμένα και αυτοματοποιημένα οχήματα·

<https://www.gov.uk/government/publications/principles-of-cyber-security-for-connected-and-automated-vehicles>.

1.2 Εφαρμοστέο δίκαιο

9. Το σχετικό νομικό πλαίσιο της ΕΕ είναι ο ΓΚΠΔ. Εφαρμόζεται σε κάθε περίπτωση που η επεξεργασία δεδομένων στο πλαίσιο των συνδεδεμένων οχημάτων συνεπάγεται την επεξεργασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα φυσικών προσώπων.
10. Επιπρόσθετα στον ΓΚΠΔ, η οδηγία 2002/58/ΕΚ, όπως αναθεωρήθηκε με την οδηγία 2009/136/ΕΚ (στο εξής: οδηγία για την προστασία της ιδιωτικής ζωής στις ηλεκτρονικές επικοινωνίες), **ορίζει ένα ειδικό πρότυπο για όλους τους φορείς που επιθυμούν να αποθηκεύουν ή να έχουν πρόσβαση σε πληροφορίες αποθηκευμένες στον τερματικό εξοπλισμό συνδρομητή ή χρήστη στον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο (ΕΟΧ).**
11. Πράγματι, μολονότι οι περισσότερες διατάξεις της οδηγίας για την προστασία της ιδιωτικής ζωής στις ηλεκτρονικές επικοινωνίες (άρθρο 6, άρθρο 9 κ.λπ.) εφαρμόζονται μόνο σε παρόχους διαθέσιμων στο κοινό υπηρεσιών ηλεκτρονικών επικοινωνιών και παρόχους δημόσιων δικτύων επικοινωνιών, το άρθρο 5 παράγραφος 3 της εν λόγω οδηγίας αποτελεί γενική διάταξη. Δεν εφαρμόζεται μόνο στις υπηρεσίες ηλεκτρονικών επικοινωνιών αλλά και σε κάθε οντότητα, ιδιωτική ή δημόσια, που εισάγει ή διαβάζει πληροφορίες από τερματικό εξοπλισμό, ανεξάρτητα από τη φύση των δεδομένων που αποθηκεύονται ή στα οποία παρέχεται πρόσβαση.
12. Όσον αφορά την έννοια του «εξοπλισμού τερματικών», ο ορισμός δίνεται στην οδηγία 2008/63/ΕΚ¹³. Στο άρθρο 1 στοιχείο α), ο εξοπλισμός τερματικών ορίζεται ως «κάθε εξοπλισμός που συνδέεται άμεσα ή έμμεσα με την ηλεκτρονική διασύνδεση ενός δημόσιου δικτύου τηλεπικοινωνιών για τη μεταβίβαση, επεξεργασία ή λήψη πληροφοριών και στις δύο περιπτώσεις, δηλαδή είτε η σύνδεση είναι άμεση είτε είναι έμμεση, μπορεί να γίνει με καλώδιο, οπτικές ίνες ή ηλεκτρομαγνητικά κανάλια· η σύνδεση είναι έμμεση, αν μεταξύ του τερματικού και της ηλεκτρονικής διασύνδεσης του δημόσιου δικτύου παρεμβάλλεται άλλη συσκευή· β) ο εξοπλισμός επίγειων δορυφορικών σταθμών».
13. Ως εκ τούτου, στον βαθμό που πληρούνται τα προαναφερθέντα κριτήρια, το συνδεδεμένο όχημα και η συνδεδεμένη με αυτό συσκευή θα πρέπει να θεωρούνται «εξοπλισμός τερματικών» (όπως ακριβώς ένας υπολογιστής, ένα έξυπνο τηλέφωνο ή μια έξυπνη τηλεόραση) και εφαρμόζονται, κατά περίπτωση, οι διατάξεις του άρθρου 5 παράγραφος 3 της οδηγίας για την προστασία της ιδιωτικής ζωής στις ηλεκτρονικές επικοινωνίες.
14. Όπως επισήμανε το ΕΣΠΔ στη γνώμη 5/2019 που εξέδωσε σχετικά με την αλληλεπίδραση μεταξύ της οδηγίας για την προστασία της ιδιωτικής ζωής στις ηλεκτρονικές επικοινωνίες και του ΓΚΠΔ¹⁴, το άρθρο 5 παράγραφος 3 της οδηγίας για την προστασία της ιδιωτικής ζωής στις ηλεκτρονικές επικοινωνίες προβλέπει ότι, κατά κανόνα, και με βάση τις εξαιρέσεις του εν λόγω κανόνα που αναφέρονται στην παράγραφο 17 παρακάτω, απαιτείται προηγούμενη συγκατάθεση για την αποθήκευση πληροφοριών ή την απόκτηση πρόσβασης σε πληροφορίες που είναι ήδη αποθηκευμένες στον τερματικό

¹² Δέσμη μέτρων συμμόρφωσης για υπεύθυνη χρήση των δεδομένων σε συνδεδεμένα αυτοκίνητα· <https://www.cnil.fr/en/connected-vehicles-compliance-package-responsible-use-data>.

¹³ Οδηγία 2008/63/ΕΚ της Επιτροπής, της 20ής Ιουνίου 2008, σχετικά με τον ανταγωνισμό στις αγορές εξοπλισμού τηλεπικοινωνιακών τερματικών (Κωδικοποιημένη έκδοση) (Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)· <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/ALL/?uri=CELEX%3A32008L0063>.

¹⁴ Ευρωπαϊκό Συμβούλιο Προστασίας Δεδομένων, Γνώμη 5/2019 σχετικά με την αλληλεπίδραση μεταξύ της Οδηγίας για την προστασία της ιδιωτικής ζωής στον τομέα των ηλεκτρονικών επικοινωνιών και του ΓΚΠΔ, ιδίως όσον αφορά την αρμοδιότητα, τα καθήκοντα και τις εξουσίες των αρχών προστασίας δεδομένων, η οποία εκδόθηκε στις 12 Μαρτίου 2019 (στο εξής: γνώμη 5/2019), σημείο 40.

εξοπλισμό συνδρομητή ή χρήστη. Στον βαθμό που οι πληροφορίες που είναι αποθηκευμένες στη συσκευή του τελικού χρήστη συνιστούν δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα, το άρθρο 5 παράγραφος 3 της οδηγίας για την προστασία της ιδιωτικής ζωής στις ηλεκτρονικές επικοινωνίες υπερισχύει έναντι του άρθρου 6 του ΓΚΠΔ, όσον αφορά τη δραστηριότητα της αποθήκευσης των εν λόγω πληροφοριών ή της απόκτησης πρόσβασης σε αυτές¹⁵. Οποιοσδήποτε πράξεις επεξεργασίας δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα μετά τις προαναφερθείσες πράξεις επεξεργασίας, συμπεριλαμβανομένης της επεξεργασίας δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα που αποκτώνται μέσω πρόσβασης σε πληροφορίες στον τερματικό εξοπλισμό, πρέπει να έχουν νομική βάση σύμφωνα με το άρθρο 6 του ΓΚΠΔ προκειμένου να είναι νόμιμες¹⁶.

15. Δεδομένου ότι ο υπεύθυνος επεξεργασίας, όταν ζητεί συγκατάθεση για την αποθήκευση ή την απόκτηση πρόσβασης σε πληροφορίες σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 3 της οδηγίας για την προστασία της ιδιωτικής ζωής στις ηλεκτρονικές επικοινωνίες, θα πρέπει να ενημερώνει το υποκείμενο των δεδομένων για όλους τους σκοπούς της επεξεργασίας — συμπεριλαμβανομένης κάθε επεξεργασίας που έπεται των προαναφερόμενων πράξεων (δηλαδή της «μεταγενέστερης επεξεργασίας») —, η συγκατάθεση βάσει του άρθρου 6 του ΓΚΠΔ θα αποτελεί γενικά την καταλληλότερη νομική βάση για την κάλυψη της επεξεργασίας δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα έπειτα από τέτοιες πράξεις (στον βαθμό που ο σκοπός της μεταγενέστερης επεξεργασίας καλύπτεται από τις διατάξεις για τη συγκατάθεση του υποκειμένου των δεδομένων, βλ. σημεία 53 και 54 κατωτέρω). Ως εκ τούτου, η συγκατάθεση θα αποτελέσει πιθανώς τη νομική βάση τόσο για την αποθήκευση πληροφοριών και την απόκτηση πρόσβασης σε ήδη αποθηκευμένες πληροφορίες όσο και για τη μεταγενέστερη επεξεργασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα¹⁷. Πράγματι, κατά την αξιολόγηση της συμμόρφωσης με το άρθρο 6 του ΓΚΠΔ, θα πρέπει να λαμβάνεται υπόψη ότι η επεξεργασία στο σύνολό της περιλαμβάνει συγκεκριμένες δραστηριότητες για τις οποίες ο νομοθέτης της ΕΕ έχει επιδιώξει να παρέχει πρόσθετη προστασία¹⁸. Επίσης, οι υπεύθυνοι επεξεργασίας πρέπει να λαμβάνουν υπόψη τον αντίκτυπο στα δικαιώματα των υποκειμένων των δεδομένων κατά τον προσδιορισμό της κατάλληλης νόμιμης βάσης, προκειμένου να τηρείται η αρχή της αντικειμενικότητας¹⁹. Το συμπέρασμα είναι ότι οι υπεύθυνοι επεξεργασίας δεν μπορούν να βασίζονται στο άρθρο 6 του ΓΚΠΔ προκειμένου να μειώνουν την πρόσθετη προστασία που προβλέπεται από το άρθρο 5 παράγραφος 3 της οδηγίας για την προστασία της ιδιωτικής ζωής στις ηλεκτρονικές επικοινωνίες.
16. Το ΕΣΠΔ υπενθυμίζει ότι η έννοια της συγκατάθεσης στην οδηγία για την προστασία της ιδιωτικής ζωής στις ηλεκτρονικές επικοινωνίες παραμένει ίδια με την έννοια της συγκατάθεσης στον ΓΚΠΔ και πρέπει να πληροί όλες τις απαιτήσεις της συγκατάθεσης που προβλέπονται στο άρθρο 4 σημείο 11 και στο άρθρο 7 του ΓΚΠΔ.
17. Ωστόσο, ενώ κανόνας είναι η συγκατάθεση, το άρθρο 5 παράγραφος 3 της οδηγίας για την προστασία της ιδιωτικής ζωής στις ηλεκτρονικές επικοινωνίες επιτρέπει την εξαίρεση της αποθήκευσης πληροφοριών ή της απόκτησης πρόσβασης σε πληροφορίες που είναι

¹⁵ Ό.π., σημείο 40.

¹⁶ Ό.π., σημείο 41.

¹⁷ Η συγκατάθεση που απαιτείται βάσει του άρθρου 5 παράγραφος 3 της οδηγίας για την προστασία της ιδιωτικής ζωής στις ηλεκτρονικές επικοινωνίες και η συγκατάθεση που απαιτείται ως νομική βάση για την επεξεργασία δεδομένων (άρθρο 6 του ΓΚΠΔ) για τον ίδιο συγκεκριμένο σκοπό μπορούν να λαμβάνονται ταυτόχρονα (για παράδειγμα, με την επιλογή τετραγωνιδίου που υποδεικνύει σαφώς σε τι συγκατατίθεται το υποκείμενο των δεδομένων).

¹⁸ Γνώμη 5/2019, σημείο 41.

¹⁹ Ευρωπαϊκό Συμβούλιο Προστασίας Δεδομένων, Κατευθυντήριες γραμμές 2/2019 για την επεξεργασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφος 1 στοιχείο β) του ΓΚΠΔ στο πλαίσιο της παροχής επιγραμμικών υπηρεσιών σε υποκείμενα δεδομένων, Έκδοση 2.0, 8 Οκτωβρίου 2019, σημείο 1.

ήδη αποθηκευμένες στον τερματικό εξοπλισμό από την απαίτηση της συγκατάθεσης εν πλήρει επιγνώσει, εάν ισχύει ένα από τα ακόλουθα κριτήρια:

-)] **Εξαιρέση 1:** έχει αποκλειστικό σκοπό τη διενέργεια της διαβίβασης μιας επικοινωνίας μέσω δικτύου ηλεκτρονικών επικοινωνιών·
-)] **Εξαιρέση 2:** όταν είναι απολύτως αναγκαία προκειμένου ο πάροχος υπηρεσίας της κοινωνίας των πληροφοριών την οποία έχει ζητήσει ρητά ο συνδρομητής ή ο χρήστης να παράσχει την εν λόγω υπηρεσία.

18. Στις εν λόγω περιπτώσεις, η επεξεργασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα, συμπεριλαμβανομένων των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα που λαμβάνονται μέσω της πρόσβασης σε πληροφορίες στον τερματικό εξοπλισμό, βασίζεται σε μία από τις νομικές βάσεις που προβλέπονται στο άρθρο 6 του ΓΚΠΔ. Για παράδειγμα, δεν απαιτείται συγκατάθεση όταν η επεξεργασία δεδομένων είναι απαραίτητη για την παροχή υπηρεσιών πλοήγησης GPS που ζητούνται από το υποκείμενο των δεδομένων, όταν οι εν λόγω υπηρεσίες μπορούν να χαρακτηριστούν ως υπηρεσίες της κοινωνίας των πληροφοριών.

1.3 Πεδίο εφαρμογής

19. Το ΕΣΠΔ θα ήθελε να επισημάνει ότι οι παρούσες κατευθυντήριες γραμμές έχουν σκοπό να διευκολύνουν τη συμμόρφωση της επεξεργασίας δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα που διενεργείται από ευρύ φάσμα ενδιαφερόμενων μερών που εργάζονται σε αυτό το περιβάλλον. Ωστόσο, δεν έχουν σκοπό να καλύψουν όλες τις πιθανές περιπτώσεις χρήσης στο πλαίσιο αυτό ή να παράσχουν καθοδήγηση για κάθε πιθανή ειδική περίπτωση.

20. Το πεδίο εφαρμογής του παρόντος εγγράφου επικεντρώνεται ειδικότερα στην επεξεργασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα σε σχέση με τη μη επαγγελματική χρήση συνδεδεμένων οχημάτων από τα υποκείμενα των δεδομένων: π.χ. οδηγούς, επιβάτες, ιδιοκτήτες οχημάτων, άλλους χρήστες του οδικού δικτύου κ.λπ. Συγκεκριμένα, ασχολείται με τα δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα που: i) υποβάλλονται σε επεξεργασία εντός του οχήματος, ii) ανταλλάσσονται μεταξύ του οχήματος και των προσωπικών συσκευών που συνδέονται με αυτό (π.χ. το έξυπνο τηλέφωνο του χρήστη) ή iii) συλλέγονται τοπικά στο όχημα και εξάγονται σε εξωτερικές οντότητες (π.χ. κατασκευαστές οχημάτων, διαχειριστές υποδομής, ασφαλιστικές εταιρείες, επισκευαστές αυτοκινήτων) για περαιτέρω επεξεργασία.

21. Ο ορισμός του συνδεδεμένου οχήματος πρέπει να γίνεται αντιληπτός ως ευρεία έννοια στο παρόν έγγραφο. Μπορεί να οριστεί ως όχημα εξοπλισμένο με πολλές ηλεκτρονικές μονάδες ελέγχου (ECU) οι οποίες συνδέονται μεταξύ τους μέσω ενός δικτύου επί του οχήματος και μέσω εγκαταστάσεων συνδεσιμότητας, που δίνουν στο όχημα τη δυνατότητα να ανταλλάσσει πληροφορίες με άλλες συσκευές τόσο εντός όσο και εκτός του οχήματος. Ως εκ τούτου, είναι δυνατή η ανταλλαγή δεδομένων μεταξύ του οχήματος και προσωπικών συσκευών που συνδέονται με αυτό, για παράδειγμα για να δοθεί δυνατότητα κατοπτρισμού των εφαρμογών για φορητές συσκευές στη μονάδα ενημέρωσης και ψυχαγωγίας στον πίνακα οργάνων του αυτοκινήτου. Επίσης, η ανάπτυξη αυτόνομων εφαρμογών για φορητές συσκευές, δηλαδή ανεξάρτητων από το όχημα (που απαιτούν, για παράδειγμα, μόνο τη χρήση έξυπνου τηλεφώνου) με σκοπό την παροχή βοήθειας στους οδηγούς, περιλαμβάνεται στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος εγγράφου, καθώς αυτές συμβάλλουν στην ικανότητα συνδεσιμότητας του οχήματος, παρόλο που δεν είναι απαραίτητο στην πράξη να βασίζονται στη διαβίβαση δεδομένων από και προς

το όχημα αυτό καθαυτό. Οι εφαρμογές για συνδεδεμένα οχήματα είναι πολλαπλές και ποικίλες και είναι δυνατόν να περιλαμβάνουν²⁰:

22. *Διαχείριση κινητικότητας*: λειτουργίες που δίνουν στους οδηγούς τη δυνατότητα να φτάνουν στον προορισμό τους γρήγορα και με οικονομικά αποδοτικό τρόπο, παρέχοντας έγκαιρη πληροφόρηση σχετικά με την πλοήγηση GPS, τις δυνητικά επικίνδυνες συνθήκες περιβάλλοντος (π.χ. παγωμένους δρόμους), την κυκλοφοριακή συμφόρηση ή τα τυχόν οδικά έργα, την εύρεση χώρων στάθμευσης και συνεργείων, τη βελτιστοποιημένη κατανάλωση καυσίμων ή την τιμολόγηση χρήσης του οδικού δικτύου.
23. *Διαχείριση οχήματος*: λειτουργίες σχεδιασμένες να βοηθούν τους οδηγούς να μειώσουν το λειτουργικό κόστος και να επιτύχουν μεγαλύτερη ευκολία χρήσης, όπως γνωστοποίηση της κατάστασης του οχήματος και υπενθυμίσεις συντήρησης, διαβίβαση δεδομένων χρήσης (π.χ. για υπηρεσίες επισκευής οχήματος), προσαρμοσμένες ασφαλίσεις με πληρωμή ασφαλίσεων ανάλογα με τη διανυόμενη απόσταση ή τον τρόπο οδήγησης (Pay As/How You Drive), εξ αποστάσεως λειτουργίες (π.χ. σύστημα θέρμανσης) ή ρυθμίσεις προφίλ (π.χ. θέση καθίσματος).
24. *Οδική ασφάλεια*: λειτουργίες που προειδοποιούν τον οδηγό για εξωτερικούς κινδύνους και εσωτερικές αντιδράσεις, όπως προστασία από σύγκρουση, προειδοποιήσεις κινδύνου, προειδοποιήσεις απόκλισης από τη λωρίδα κυκλοφορίας, ανίχνευση υπνηλίας του οδηγού, κλήση έκτακτης ανάγκης (eCall) ή διερεύνηση συγκρούσεων μέσω «μαύρων κουτιών» (συστήματος καταγραφής δεδομένων συμβάντος).
25. *Ψυχαγωγία*: λειτουργίες που παρέχουν πληροφορίες στον οδηγό και τους επιβάτες σχετικά με την ψυχαγωγία τους, όπως διεπαφές έξυπνων τηλεφώνων (τηλεφωνικές κλήσεις μέσω ανοικτής ακρόασης, γραπτά μηνύματα παραγόμενα μέσω φωνής), ενεργά σημεία WLAN, υπηρεσίες μουσικής, βίντεο, διαδικτύου, μέσω κοινωνικής δικτύωσης, κινητού γραφείου ή «έξυπνου σπιτιού».
26. *Υποβοήθηση οδηγού*: λειτουργίες που περιλαμβάνουν μερικώς ή πλήρως αυτοματοποιημένη οδήγηση, όπως υποβοήθηση χειρισμού ή αυτόματος πιλότος σε συνθήκες μεγάλης κίνησης, κατά τη στάθμευση ή σε αυτοκινητόδρομους.
27. *Ευζωία*: λειτουργίες που παρακολουθούν αν είναι άνετες οι συνθήκες οδήγησης για τον οδηγό, αν είναι απρόσκοπτη η ικανότητα οδήγησης και αν είναι καλή η φυσική του κατάσταση για οδήγηση, όπως ανίχνευση κόπωσης ή ανάγκης ιατρικής βοήθειας.
28. Ως εκ τούτου, τα οχήματα μπορούν να είναι εγγενώς συνδεδεμένα ή όχι και τα δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα μπορούν να συλλέγονται με διάφορα μέσα, συμπεριλαμβανομένων: i) αισθητήρων οχημάτων, ii) συσκευών τηλεματικής ή iii) εφαρμογών για φορητές συσκευές (π.χ. προσβάσιμων από συσκευή που ανήκει σε οδηγό). Για να εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος εγγράφου, οι εφαρμογές για φορητές συσκευές πρέπει να σχετίζονται με το περιβάλλον οδήγησης. Για παράδειγμα, οι εφαρμογές πλοήγησης GPS εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής. Ωστόσο, εφαρμογές των οποίων οι λειτουργικές δυνατότητες υποδεικνύουν στους οδηγούς μόνο χώρους που παρουσιάζουν ενδιαφέρον (εστιατόρια, ιστορικά μνημεία κ.λπ.) δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής αυτών των κατευθυντήριων γραμμών.
29. Μεγάλο μέρος των δεδομένων που παράγονται από ένα συνδεδεμένο όχημα αφορούν ταυτοποιημένο ή ταυτοποιήσιμο φυσικό πρόσωπο και, ως εκ τούτου, συνιστούν δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα. Για παράδειγμα, στα δεδομένα περιλαμβάνονται άμεσα ταυτοποιήσιμα δεδομένα (π.χ. η πλήρης ταυτότητα του οδηγού), καθώς και έμμεσα ταυτοποιήσιμα δεδομένα, όπως οι λεπτομέρειες των διαδρομών που

²⁰ Στρατηγική PwC 2014, «In the fast lane. The bright future of connected cars»: https://www.strategyand.pwc.com/media/file/Strategyand_In-the-Fast-Lane.pdf.

πραγματοποιήθηκαν, τα δεδομένα χρήσης του οχήματος (π.χ. δεδομένα σχετικά με τον τρόπο οδήγησης ή τη διανυθείσα απόσταση) ή τα τεχνικά δεδομένα του οχήματος (π.χ. δεδομένα σχετικά με τη φθορά των μερών του οχήματος), τα οποία, μέσω διασταύρωσης με άλλα αρχεία και ειδικότερα με τον αριθμό αναγνώρισης του οχήματος (VIN), μπορούν να συσχετιστούν με ένα φυσικό πρόσωπο. Τα δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα σε συνδεδεμένα οχήματα μπορούν επίσης να περιλαμβάνουν μεταδεδομένα, όπως την κατάσταση συντήρησης του οχήματος. Με άλλα λόγια, κάθε δεδομένο που μπορεί να συσχετιστεί με ένα φυσικό πρόσωπο εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος εγγράφου.

30. Το οικοσύστημα των συνδεδεμένων οχημάτων καλύπτει ευρύ φάσμα ενδιαφερόμενων μερών. Πιο συγκεκριμένα, αυτό το οικοσύστημα περιλαμβάνει παραδοσιακούς παράγοντες της αυτοκινητοβιομηχανίας, καθώς και νέους παράγοντες από τον ψηφιακό κλάδο. Ως εκ τούτου, οι παρούσες κατευθυντήριες γραμμές απευθύνονται σε κατασκευαστές οχημάτων, κατασκευαστές εξοπλισμού και προμηθευτές αυτοκινήτων, επισκευαστές αυτοκινήτων, αντιπροσωπείες αυτοκινήτων, παρόχους υπηρεσιών οχημάτων, διαχειριστές στόλου οχημάτων, εταιρείες ασφάλισης αυτοκινήτου, παρόχους υπηρεσιών ψυχαγωγίας, φορείς τηλεπικοινωνιών, διαχειριστές οδικών υποδομών και δημόσιες αρχές, καθώς και υποκείμενα των δεδομένων. Το ΕΣΠΔ τονίζει ότι οι κατηγορίες υποκειμένων των δεδομένων διαφέρουν ανάλογα με την υπηρεσία (π.χ. οδηγοί, ιδιοκτήτες, επιβάτες κ.λπ.). Ο κατάλογος αυτός δεν είναι εξαντλητικός, καθώς το οικοσύστημα περιλαμβάνει ευρύ φάσμα υπηρεσιών — μεταξύ άλλων, υπηρεσιών για τις οποίες απαιτείται άμεση επαλήθευση ταυτότητας ή ταυτοποίηση και υπηρεσιών για τις οποίες αυτό δεν είναι απαραίτητο.
31. Ορισμένοι τύποι επεξεργασίας δεδομένων που διενεργούνται από φυσικά πρόσωπα εντός του οχήματος εμπίπτουν «στο πλαίσιο αποκλειστικά προσωπικής ή οικιακής δραστηριότητας» και, επομένως, δεν περιλαμβάνονται στο πεδίο εφαρμογής του ΓΚΠΔ²¹. Ειδικότερα, αυτό αφορά τη χρήση δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα εντός των οχημάτων μόνο από τα υποκείμενα των δεδομένων που παρείχαν τα εν λόγω δεδομένα στον πίνακα οργάνων του οχήματος. Ωστόσο, το ΕΣΠΔ υπενθυμίζει ότι, σύμφωνα με την αιτιολογική σκέψη 18 του ΓΚΠΔ, αυτός «εφαρμόζεται σε υπευθύνους επεξεργασίας ή εκτελούντες την επεξεργασία οι οποίοι παρέχουν τα μέσα επεξεργασίας δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα για τέτοιες προσωπικές ή οικιακές δραστηριότητες».

1.3.1 Εξαιρέσεις από το πεδίο εφαρμογής του παρόντος εγγράφου

32. Οι εργοδότες που παρέχουν εταιρικά αυτοκίνητα σε μέλη του προσωπικού τους ενδέχεται να επιθυμούν να παρακολουθούν τις ενέργειες των υπαλλήλων τους (π.χ. προκειμένου να διασφαλίζεται η ασφάλεια του εργαζομένου, των εμπορευμάτων ή των οχημάτων, να κατανέμονται πόροι, να παρακολουθείται και να χρεώνεται μια υπηρεσία ή να ελέγχεται ο χρόνος εργασίας). Η επεξεργασία δεδομένων που διενεργείται από εργοδότες σε αυτό το πλαίσιο εγείρει συγκεκριμένα ζητήματα σχετικά με το πλαίσιο απασχόλησης, τα οποία ενδεχομένως να ρυθμίζονται από εργατική νομοθεσία σε εθνικό επίπεδο η οποία δεν μπορεί να αναλυθεί λεπτομερώς στις παρούσες κατευθυντήριες γραμμές²².
33. Ενώ η επεξεργασία δεδομένων στο πλαίσιο εμπορικών οχημάτων που χρησιμοποιούνται για επαγγελματικούς σκοπούς (όπως δημόσιες συγκοινωνίες), μεταφορά μέσα κοινής χρήσης και λύσεις τύπου «Mobility-as-a-Service» (Η κινητικότητα ως υπηρεσία) μπορεί να εγείρει συγκεκριμένα ζητήματα που δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής αυτών των

²¹ Βλ. άρθρο 2 παράγραφος 2 στοιχείο γ) του ΓΚΠΔ.

²² Η ομάδα εργασίας του άρθρου 29 επεξεργάστηκε το θέμα αυτό στη γνώμη 2/2017 σχετικά με την επεξεργασία δεδομένων στην εργασία, WP249: https://ec.europa.eu/newsroom/article29/item-detail.cfm?item_id=610169.

γενικών κατευθυντήριων γραμμών, πολλές από τις αρχές και τις συστάσεις που διατυπώνονται εδώ θα εφαρμόζονται επίσης στους εν λόγω τύπους επεξεργασίας.

34. Τα συνδεδεμένα οχήματα, δεδομένου ότι είναι συστήματα που λειτουργούν μέσω ραδιοεπικοινωνιών, υπόκεινται σε παθητικό εντοπισμό, όπως εντοπισμό μέσω Wi-Fi ή Bluetooth. Με αυτή την έννοια, δεν διαφέρουν από άλλες συνδεδεμένες συσκευές και εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας για την προστασία της ιδιωτικής ζωής στις ηλεκτρονικές επικοινωνίες, η οποία βρίσκεται, επί του παρόντος, στο στάδιο της αναθεώρησης. Ως εκ τούτου, αποκλείεται επίσης ο μεγάλος κλίμακας εντοπισμός οχημάτων που διαθέτουν εξοπλισμό Wi-Fi²³ από ένα πυκνό δίκτυο παρισταμένων που χρησιμοποιούν κοινές υπηρεσίες εντοπισμού μέσω έξυπνων τηλεφώνων. Μέσω αυτών γίνονται συστηματικές αναφορές για όλα τα ορατά δίκτυα Wi-Fi σε κεντρικούς διακομιστές. Δεδομένου ότι το ενσωματωμένο Wi-Fi μπορεί να θεωρηθεί δευτερεύον αναγνωριστικό οχήματος²⁴, ελλοχεύει ο κίνδυνος συστηματικής συνεχούς συλλογής ολοκληρωμένων προφίλ των κινήσεων του οχήματος.
35. Τα οχήματα εξοπλίζονται όλο και περισσότερο με συσκευές καταγραφής εικόνας (π.χ. συστήματα κάμερας για τη στάθμευση του αυτοκινήτου ή κάμερες στο ταμπλό). Δεδομένου ότι αυτό αφορά το ζήτημα της κινηματογράφησης δημόσιων χώρων, για το οποίο απαιτείται αξιολόγηση του σχετικού ειδικού νομοθετικού πλαισίου κάθε κράτους μέλους, η εν λόγω επεξεργασία δεδομένων δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής αυτών των κατευθυντήριων γραμμών.
36. Η επεξεργασία δεδομένων για συνεργατικά συστήματα ευφυών μεταφορών (C-ITS), όπως ορίζονται στην οδηγία 2010/40/ΕΕ²⁵, εξετάζεται σε ειδική γνώμη της ομάδας εργασίας του άρθρου 29²⁶. Ενώ ο ορισμός της έννοιας των C-ITS στην οδηγία δεν περιλαμβάνει τεχνικές προδιαγραφές, η ομάδα εργασίας του άρθρου 29 δίνει στη γνώμη της έμφαση στις επικοινωνίες μικρής εμβέλειας, δηλαδή αυτές που δεν περιλαμβάνουν παρέμβαση από φορέα εκμετάλλευσης δικτύου. Ειδικότερα, αναλύει συγκεκριμένες περιπτώσεις χρήσης που αναπτύχθηκαν για σκοπούς αρχικής εφαρμογής και δεσμεύτηκε να αξιολογήσει σε μεταγενέστερο στάδιο τα νέα ζητήματα που αναμφίβολα θα προκύψουν όταν εφαρμοστεί υψηλότερο επίπεδο αυτοματισμού. Δεδομένου ότι οι επιπτώσεις στην προστασία των δεδομένων στο πλαίσιο των C-ITS είναι πολύ συγκεκριμένες (πρωτόγνωρες ποσότητες δεδομένων θέσης, συνεχής μετάδοση δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα, ανταλλαγή δεδομένων μεταξύ οχημάτων και άλλων οδικών υποδομών κ.λπ.) και ότι αυτό το θέμα εξακολουθεί να είναι υπό συζήτηση σε ευρωπαϊκό επίπεδο, η επεξεργασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα στο εν λόγω πλαίσιο δεν καλύπτεται από τις παρούσες κατευθυντήριες γραμμές.
37. Τέλος, το παρόν έγγραφο δεν αποσκοπεί στην αντιμετώπιση όλων των πιθανών ζητημάτων και ερωτημάτων που εγείρονται ως προς τα συνδεδεμένα οχήματα και, ως εκ τούτου, δεν μπορεί να θεωρηθεί εξαντλητικό.

²³ Βλ. για λεπτομέρειες: <https://www.datenschutzzentrum.de/artikel/1269-Location-Services-can-Systematically-Track-Vehicles-with-WiFi-Access-Points-at-Large-Scale.html>.

²⁴ Markus Ullmann, Tobias Franz και Gerd Nolden, Vehicle Identification Based on Secondary Vehicle Identifier – Analysis and Measurements στο Proceedings, VEHICULAR 2017, Έκτο διεθνές συνέδριο για τις εξελίξεις στα συστήματα, τις τεχνολογίες και τις εφαρμογές οχημάτων, Νίκαια, Γαλλία, 23 έως 27 Ιουλίου 2017, σ. 32-37.

²⁵ Οδηγία 2010/40/ΕΕ, της 7ης Ιουλίου 2020, περί πλαισίου ανάπτυξης των Συστημάτων Ευφυών Μεταφορών στον τομέα των οδικών μεταφορών και των διεπαφών με άλλους τρόπους μεταφοράς· <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/PDF/?uri=CELEX:32010L0040>.

²⁶ Ομάδα εργασίας του άρθρου 29 – Γνώμη 03/2017 για την επεξεργασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα στο πλαίσιο των συνεργατικών συστημάτων ευφυών μεταφορών (C-ITS)· http://ec.europa.eu/newsroom/article29/item-detail.cfm?item_id=610171.

38. Η **επεξεργασία** δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα περιλαμβάνει κάθε πράξη που αφορά δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα, όπως τη συλλογή, την καταχώριση, την οργάνωση, τη διάρθρωση, την αποθήκευση, την προσαρμογή ή τη μεταβολή, την ανάκτηση, την αναζήτηση πληροφοριών, τη χρήση, την κοινολόγηση με διαβίβαση, τη διάδοση ή κάθε άλλη μορφή διάθεσης, τη συσχέτιση ή τον συνδυασμό, τον περιορισμό, τη διαγραφή ή την καταστροφή κ.λπ.²⁷
39. Το **υποκείμενο των δεδομένων** είναι το φυσικό πρόσωπο το οποίο αφορούν τα δεδομένα που αποτελούν αντικείμενο της επεξεργασίας. Στο πλαίσιο των συνδεδεμένων οχημάτων, μπορεί να είναι, ειδικότερα, ο οδηγός (κύριος ή περιστασιακός), ο επιβάτης ή ο ιδιοκτήτης του οχήματος²⁸.
40. **Υπεύθυνος επεξεργασίας δεδομένων** είναι το πρόσωπο που καθορίζει τους σκοπούς και τα μέσα της επεξεργασίας που πραγματοποιείται σε συνδεδεμένα οχήματα²⁹. Οι υπεύθυνοι επεξεργασίας δεδομένων είναι δυνατόν να περιλαμβάνουν παρόχους υπηρεσιών που επεξεργάζονται δεδομένα οχήματος για να αποστέλλουν στον οδηγό πληροφορίες σχετικά με την κυκλοφορία, μηνύματα οικολογικής οδήγησης ή ειδοποιήσεις σχετικά με τη λειτουργία του οχήματος, ασφαλιστικές εταιρείες που προσφέρουν συμβάσεις «*Pay as You Drive*» (πληρωμή ασφαλίστρων με βάση τη χρήση του οχήματος) ή κατασκευαστές οχημάτων που συλλέγουν δεδομένα σχετικά με τη φθορά των μερών του οχήματος με σκοπό τη βελτίωση της ποιότητάς του. Σύμφωνα με το άρθρο 26 του ΓΚΠΔ, δύο ή περισσότεροι υπεύθυνοι επεξεργασίας μπορούν να καθορίζουν από κοινού τους σκοπούς και τα μέσα της επεξεργασίας και, ως εκ τούτου, θεωρούνται από κοινού υπεύθυνοι επεξεργασίας. Στην περίπτωση αυτή, πρέπει να καθορίζουν με σαφήνεια τις αντίστοιχες υποχρεώσεις τους, ειδικότερα όσον αφορά την άσκηση των δικαιωμάτων των υποκειμένων των δεδομένων και την παροχή πληροφοριών, όπως αναφέρεται στα άρθρα 13 και 14 του ΓΚΠΔ.
41. Ο **εκτελών την επεξεργασία δεδομένων** είναι κάθε πρόσωπο που επεξεργάζεται δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα για λογαριασμό και εκ μέρους του υπευθύνου επεξεργασίας δεδομένων³⁰. Ο εκτελών την επεξεργασία δεδομένων συλλέγει και επεξεργάζεται δεδομένα κατ' εντολή του υπευθύνου επεξεργασίας δεδομένων, χωρίς να χρησιμοποιεί τα εν λόγω δεδομένα για δικούς του σκοπούς. Για παράδειγμα, σε ορισμένες περιπτώσεις, οι κατασκευαστές εξοπλισμού και οι προμηθευτές αυτοκινήτων μπορεί να επεξεργάζονται δεδομένα για λογαριασμό κατασκευαστών οχημάτων (χωρίς αυτό να σημαίνει ότι δεν μπορούν να είναι υπεύθυνοι επεξεργασίας δεδομένων για άλλους σκοπούς). Το άρθρο 28 του ΓΚΠΔ ορίζει τις υποχρεώσεις των εκτελούντων την επεξεργασία δεδομένων, πέραν της απαίτησης να εφαρμόζουν κατάλληλα τεχνικά και οργανωτικά μέτρα προκειμένου να κατοχυρώνεται επίπεδο ασφάλειας ανάλογα με τον κίνδυνο.
42. **Αποδέκτης** είναι το φυσικό ή νομικό πρόσωπο, η δημόσια αρχή, η υπηρεσία ή άλλος φορέας, στα οποία κοινολογούνται τα δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα, είτε πρόκειται για τρίτον είτε όχι³¹. Για παράδειγμα, ένας εμπορικός εταίρος του παρόχου υπηρεσιών που λαμβάνει από τον πάροχο υπηρεσιών δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα τα οποία παράγονται από το όχημα είναι αποδέκτης δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα. Είτε

²⁷ Βλ. άρθρο 4 σημείο 2 του ΓΚΠΔ.

²⁸ Βλ. άρθρο 4 σημείο 1 του ΓΚΠΔ.

²⁹ Βλ. άρθρο 4 σημείο 7 του ΓΚΠΔ και Ευρωπαϊκό Συμβούλιο Προστασίας Δεδομένων, Κατευθυντήριες γραμμές 07/2020 για τις έννοιες του υπευθύνου επεξεργασίας και του εκτελούντος την επεξεργασία στον ΓΚΠΔ (στο εξής: κατευθυντήριες γραμμές 07/2020).

³⁰ Βλ. άρθρο 4 σημείο 8 του ΓΚΠΔ και κατευθυντήριες γραμμές 07/2020.

³¹ Βλ. άρθρο 4 σημείο 9 του ΓΚΠΔ και κατευθυντήριες γραμμές 07/2020.

ενεργεί ως νέος υπεύθυνος επεξεργασίας δεδομένων είτε ως εκτελών την επεξεργασία δεδομένων, συμμορφώνεται με όλες τις υποχρεώσεις που επιβάλλει ο ΓΚΠΔ.

43. Ωστόσο, οι δημόσιες αρχές που ενδέχεται να λαμβάνουν δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα στο πλαίσιο συγκεκριμένης έρευνας σύμφωνα με το δίκαιο της Ένωσης ή κράτους μέλους δεν θεωρούνται ως αποδέκτες³² η επεξεργασία των δεδομένων αυτών από τις εν λόγω δημόσιες αρχές πραγματοποιείται σύμφωνα με τους ισχύοντες κανόνες προστασίας των δεδομένων ανάλογα με τους σκοπούς της επεξεργασίας. Για παράδειγμα, οι αρχές επιβολής του νόμου είναι εξουσιοδοτημένοι τρίτοι, όταν ζητούν δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα στο πλαίσιο έρευνας σύμφωνα με το δίκαιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή κράτους μέλους.

1.5 Κίνδυνοι για την προστασία της ιδιωτικής ζωής και των δεδομένων

44. Η ομάδα εργασίας του άρθρου 29 έχει εκφράσει ήδη αρκετές ανησυχίες σχετικά με τα συστήματα του διαδικτύου των πραγμάτων (IoT), οι οποίες δύναται να ισχύουν και για τα συνδεδεμένα οχήματα³³. Τα ζητήματα που αφορούν την ασφάλεια και τον έλεγχο των δεδομένων και έχουν ήδη επισημανθεί όσον αφορά το διαδίκτυο των πραγμάτων είναι ακόμη πιο ευαίσθητα στο πλαίσιο των συνδεδεμένων οχημάτων, δεδομένου ότι εγείρουν ανησυχίες σχετικά με την οδική ασφάλεια —και μπορούν να επηρεάσουν τη σωματική ακεραιότητα του οδηγού— σε ένα περιβάλλον που παραδοσιακά θεωρείται απομονωμένο και προστατευμένο από εξωτερικές παρεμβολές.
45. Επίσης, τα συνδεδεμένα οχήματα εγείρουν σημαντικές ανησυχίες όσον αφορά την προστασία των δεδομένων και την ιδιωτική ζωή οι οποίες συνδέονται με την επεξεργασία δεδομένων θέσης, καθώς ο διαρκώς πιο παρεμβατικός χαρακτήρας τους μπορεί να περιορίσει τις υφιστάμενες δυνατότητες διατήρησης της ανωνυμίας. Το ΕΣΠΔ επιθυμεί να δώσει ιδιαίτερη έμφαση και να ευαισθητοποιήσει τα ενδιαφερόμενα μέρη ως προς το γεγονός ότι, για τη χρήση τεχνολογιών εντοπισμού θέσης, απαιτείται εφαρμογή ειδικών εγγυήσεων προκειμένου να αποτρέπεται η παρακολούθηση φυσικών προσώπων και η αθέμιτη χρήση των δεδομένων.

1.5.1 Έλλειψη ελέγχου και ασύμμετρη πληροφόρηση

46. Οι οδηγοί και οι επιβάτες οχημάτων μπορεί να μην είναι πάντοτε επαρκώς ενημερωμένοι σχετικά με την επεξεργασία δεδομένων που πραγματοποιείται εντός ή μέσω ενός συνδεδεμένου οχήματος. Οι πληροφορίες επιτρέπεται να παρέχονται μόνο στον ιδιοκτήτη του οχήματος, ο οποίος μπορεί να μην είναι ο οδηγός, και επίσης μπορεί να μην παρέχονται εγκαίρως. Ως εκ τούτου, υπάρχει κίνδυνος να μην προσφέρονται στα οικεία πρόσωπα επαρκείς λειτουργικές δυνατότητες ή επιλογές για την άσκηση του αναγκαίου ελέγχου ώστε να κάνουν χρήση των δικαιωμάτων τους για την προστασία των δεδομένων και της ιδιωτικής ζωής τους. Αυτό το σημείο είναι σημαντικό, δεδομένου ότι, καθ' όλη τη διάρκεια ζωής τους, τα οχήματα μπορεί να ανήκουν σε περισσότερους από έναν κατόχους, είτε επειδή πωλούνται είτε επειδή μισθώνονται αντί να αγοράζονται.
47. Επίσης, η επικοινωνία εντός του οχήματος μπορεί να ενεργοποιείται αυτόματα, καθώς και εξ ορισμού, χωρίς να το γνωρίζει το φυσικό πρόσωπο. Εάν δεν υπάρχει δυνατότητα αποτελεσματικού ελέγχου του τρόπου αλληλεπίδρασης μεταξύ του οχήματος και του συνδεδεμένου εξοπλισμού του, είναι αναπόφευκτο ο χρήστης να δυσκολευτεί εξαιρετικά να ελέγξει τη ροή των δεδομένων. Θα είναι ακόμη πιο δύσκολο να ελεγχθεί η μεταγενέστερη χρήση τους και, ως εκ τούτου, να προληφθεί μια ενδεχόμενη υφέρπουσα διέυρυνση των λειτουργιών.

³² Άρθρο 4 σημείο 9 και αιτιολογική σκέψη 31 του ΓΚΠΔ.

³³ Ομάδα εργασίας του άρθρου 29 — Γνώμη 8/2014 σχετικά με τις πρόσφατες εξελίξεις στο διαδίκτυο των πραγμάτων' https://ec.europa.eu/justice/article-29/documentation/opinion-recommendation/files/2014/wp223_el.pdf.

48. Το ΕΣΠΔ υπογραμμίζει ότι, όταν η επεξεργασία δεδομένων βασίζεται σε συγκατάθεση, πρέπει να πληρούνται όλα τα στοιχεία της έγκυρης συγκατάθεσης, γεγονός που σημαίνει ότι η συγκατάθεση πρέπει να είναι ελεύθερη, συγκεκριμένη και εν πλήρει επιγνώσει και να συνιστά σαφή δήλωση της βούλησης του υποκειμένου των δεδομένων, όπως ερμηνεύεται στις κατευθυντήριες γραμμές του ΕΣΠΔ σχετικά με τη συγκατάθεση³⁴. Οι υπεύθυνοι επεξεργασίας δεδομένων πρέπει να δίνουν ιδιαίτερη προσοχή στους τρόπους εξασφάλισης της έγκυρης συγκατάθεσης διαφόρων συμμετεχόντων, όπως ιδιοκτητών αυτοκινήτων ή χρηστών αυτοκινήτων. Η συγκατάθεση τέτοιου είδους πρέπει να δίνεται χωριστά, για συγκεκριμένους σκοπούς και δεν μπορεί να συνδέεται με τη σύμβαση αγοράς ή μίσθωσης νέου αυτοκινήτου. Η συγκατάθεση πρέπει να μπορεί να ανακαλείται εξίσου εύκολα όπως παρέχεται.
49. Το ίδιο πρέπει να ισχύει όταν απαιτείται συγκατάθεση για τη συμμόρφωση με την οδηγία για την προστασία της ιδιωτικής ζωής στις ηλεκτρονικές επικοινωνίες, για παράδειγμα σε περίπτωση αποθήκευσης πληροφοριών ή απόκτησης πρόσβασης σε πληροφορίες που είναι ήδη αποθηκευμένες στο όχημα, όπως απαιτείται σε ορισμένες περιπτώσεις από το άρθρο 5 παράγραφος 3 της εν λόγω οδηγίας. Πράγματι, όπως περιγράφεται ανωτέρω, η συγκατάθεση στο πλαίσιο αυτό πρέπει να ερμηνεύεται με βάση τον ΓΚΠΔ.
50. Σε πολλές περιπτώσεις, ο χρήστης ενδέχεται να μη γνωρίζει την επεξεργασία δεδομένων που πραγματοποιείται στο όχημά του. Η εν λόγω έλλειψη πληροφόρησης αποτελεί σημαντικό εμπόδιο στην απόδειξη της έγκυρης συγκατάθεσης βάσει του ΓΚΠΔ, καθώς η συγκατάθεση πρέπει να είναι εν πλήρει επιγνώσει. Σε τέτοιες περιπτώσεις, η συγκατάθεση δεν μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως νομική βάση για την αντίστοιχη επεξεργασία δεδομένων δυνάμει του ΓΚΠΔ.
51. Οι κλασικοί μηχανισμοί που χρησιμοποιούνται για την εξασφάλιση της συγκατάθεσης των φυσικών προσώπων μπορεί να είναι δύσκολο να εφαρμοστούν στο πλαίσιο των συνδεδεμένων οχημάτων, με αποτέλεσμα την παροχή συγκατάθεσης «χαμηλής ποιότητας» λόγω έλλειψης πληροφοριών ή επειδή υπάρχει πραγματική αδυναμία παροχής εξειδικευμένης συγκατάθεσης σύμφωνα με τις προτιμήσεις που εκφράζουν τα φυσικά πρόσωπα. Πρακτικά, μπορεί επίσης να είναι δύσκολο να ληφθεί η συγκατάθεση οδηγών και επιβατών που δεν συνδέονται με τον ιδιοκτήτη του οχήματος, στην περίπτωση μεταχειρισμένων, μισθωμένων, ενοικιασμένων ή δανεισμένων οχημάτων.
52. Ωστόσο, στις περιπτώσεις που η οδηγία για την προστασία της ιδιωτικής ζωής στις ηλεκτρονικές επικοινωνίες δεν απαιτεί τη συγκατάθεση του υποκειμένου των δεδομένων, ο υπεύθυνος επεξεργασίας έχει την ευθύνη να επιλέξει τη νομική βάση, σύμφωνα με το άρθρο 6 του ΓΚΠΔ, η οποία είναι η καταλληλότερη στην εκάστοτε περίπτωση για την επεξεργασία των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα.

1.5.3 Περαιτέρω επεξεργασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα.

53. Όταν τα δεδομένα συλλέγονται βάσει συγκατάθεσης, όπως απαιτείται από το άρθρο 5 παράγραφος 3 της οδηγίας για την προστασία της ιδιωτικής ζωής στις ηλεκτρονικές επικοινωνίες, ή βάσει μίας από τις εξαιρέσεις του άρθρου 5 παράγραφος 3 και, στη συνέχεια, υποβάλλονται σε επεξεργασία σύμφωνα με το άρθρο 6 του ΓΚΠΔ, επιτρέπεται η περαιτέρω επεξεργασία τους μόνο αν ο υπεύθυνος επεξεργασίας ζητήσει πρόσθετη συγκατάθεση για τον εν λόγω άλλο σκοπό ή αν ο υπεύθυνος επεξεργασίας των δεδομένων μπορεί να αποδείξει ότι βασίζεται στο δίκαιο της Ένωσης ή κράτους μέλους

³⁴ Ευρωπαϊκό Συμβούλιο Προστασίας Δεδομένων, Κατευθυντήριες γραμμές 05/2020 σχετικά με τη συγκατάθεση βάσει του κανονισμού 2016/679, έκδοση 1.1, 4 Μαΐου 2020 (στο εξής: κατευθυντήριες γραμμές 05/2020).

για τη διασφάλιση των στόχων που αναφέρονται στο άρθρο 23 παράγραφος 1 του ΓΚΠΔ³⁵. Το ΕΣΠΔ θεωρεί ότι η περαιτέρω επεξεργασία βάσει ελέγχου συμβατότητας, σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφος 4 του ΓΚΠΔ, δεν είναι δυνατή σε τέτοιες περιπτώσεις, καθώς θα υπονόμει το επίπεδο προστασίας των δεδομένων που ορίζει η οδηγία για την προστασία της ιδιωτικής ζωής στις ηλεκτρονικές επικοινωνίες. Πράγματι, η συγκατάθεση, όπου απαιτείται βάσει της οδηγίας για την προστασία της ιδιωτικής ζωής στις ηλεκτρονικές επικοινωνίες, πρέπει να είναι συγκεκριμένη και εν πλήρει επιγνώσει, πράγμα που σημαίνει ότι τα υποκείμενα των δεδομένων πρέπει να γνωρίζουν κάθε σκοπό επεξεργασίας των δεδομένων και να έχουν το δικαίωμα να αρνούνται συγκεκριμένους σκοπούς³⁶. Η άποψη ότι η περαιτέρω επεξεργασία βάσει ελέγχου συμβατότητας σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφος 4 του ΓΚΠΔ είναι δυνατή καταστρατηγεί την ίδια την αρχή των απαιτήσεων συγκατάθεσης που ορίζονται στην ισχύουσα οδηγία.

54. Το ΕΣΠΔ υπενθυμίζει ότι η αρχική συγκατάθεση δεν νομιμοποιεί ποτέ περαιτέρω επεξεργασία, καθώς η συγκατάθεση πρέπει να είναι εν πλήρει επιγνώσει και συγκεκριμένη για να είναι έγκυρη.
55. Για παράδειγμα, δεδομένα τηλεμετρίας τα οποία συλλέγονται κατά τη χρήση του οχήματος για λόγους συντήρησης δεν μπορούν να κοινοποιηθούν χωρίς τη συγκατάθεση των χρηστών σε εταιρείες ασφάλισης αυτοκινήτων με σκοπό τη δημιουργία προφίλ οδηγού για την προσφορά ασφαλιστηρίων συμβολαίων με βάση την οδηγική συμπεριφορά.
56. Επιπλέον, τα δεδομένα που συλλέγονται από συνδεδεμένα οχήματα μπορούν να υποβάλλονται σε επεξεργασία από τις αρχές επιβολής του νόμου για τον εντοπισμό υπερβάσεων ταχύτητας ή άλλων παραβάσεων, εάν και όταν πληρούνται οι ειδικές προϋποθέσεις της οδηγίας για την επιβολή του νόμου. Στην περίπτωση αυτή, θα θεωρείται ότι τα εν λόγω δεδομένα σχετίζονται με ποινικές καταδίκες και αδικήματα σύμφωνα με τις προϋποθέσεις που προβλέπονται στο άρθρο 10 του ΓΚΠΔ και σε κάθε εφαρμοστέα εθνική νομοθεσία. Οι κατασκευαστές μπορούν να παρέχουν τέτοια δεδομένα στις αρχές επιβολής του νόμου, αν πληρούνται οι ειδικοί όροι για την εν λόγω επεξεργασία. Το ΕΣΠΔ επισημαίνει ότι η επεξεργασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα με αποκλειστικό σκοπό την ικανοποίηση αιτημάτων που υποβάλλονται από αρχές επιβολής του νόμου δεν συνιστά καθορισμένο, ρητό και νόμιμο σκοπό κατά την έννοια του άρθρου 5 παράγραφος 1 στοιχείο β) του ΓΚΠΔ. Όταν επιτρέπεται από τον νόμο, οι αρχές επιβολής του νόμου θα μπορούσαν να είναι τρίτα μέρη κατά την έννοια του άρθρου 4 σημείο 10 του ΓΚΠΔ και, στην περίπτωση αυτή, οι κατασκευαστές θα έχουν το δικαίωμα να τους παρέχουν οποιαδήποτε δεδομένα έχουν στη διάθεσή τους, στον βαθμό που συμμορφώνονται με το σχετικό νομικό πλαίσιο σε κάθε κράτος μέλος.

1.5.4 Υπερβολική συλλογή δεδομένων

57. Δεδομένου ότι ο αριθμός των αισθητήρων που εγκαθίστανται σε συνδεδεμένα οχήματα αυξάνεται συνεχώς, υπάρχει πολύ υψηλός κίνδυνος υπερβολικής συλλογής δεδομένων σε σύγκριση με ό,τι είναι αναγκαίο για την επίτευξη του σκοπού.
58. Η ανάπτυξη νέων λειτουργιών και, ειδικότερα, λειτουργιών που βασίζονται σε αλγόριθμους εκμάθησης μηχανής μπορεί να απαιτεί τη συλλογή μεγάλου όγκου δεδομένων για μεγάλο χρονικό διάστημα.

1.5.5 Ασφάλεια δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα

59. Η πληθώρα λειτουργιών, υπηρεσιών και διεπαφών (π.χ. παγκόσμιος ιστός, USB, RFID, Wi-Fi) που προσφέρουν τα συνδεδεμένα οχήματα αυξάνει το πεδίο επιθέσεων και, ως εκ

³⁵ Βλ. επίσης Ευρωπαϊκό Συμβούλιο Προστασίας Δεδομένων, Κατευθυντήριες γραμμές 10/2020 σχετικά με τους περιορισμούς βάσει του άρθρου 23 του ΓΚΠΔ.

³⁶ Κατευθυντήριες γραμμές 05/2020, ενότητες 3.2 και 3.3.

τούτου, τον αριθμό των πιθανών τρωτών σημείων μέσω των οποίων θα μπορούσαν να τεθούν σε κίνδυνο τα δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα. Σε αντίθεση με τις περισσότερες συσκευές διαδικτύου των πραγμάτων, τα συνδεδεμένα οχήματα είναι κρίσιμης σημασίας συστήματα, στα οποία η παραβίαση της ασφάλειας μπορεί να θέσει σε κίνδυνο τη ζωή των χρηστών και των ανθρώπων γύρω από αυτά. Επομένως, αυξάνεται η σημασία της αντιμετώπισης του κινδύνου απόπειρας εκμετάλλευσης των τρωτών σημείων των συνδεδεμένων οχημάτων από χάκερ.

60. Επίσης, τα δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα που είναι αποθηκευμένα σε οχήματα και/ή σε εξωτερικές τοποθεσίες (π.χ. σε υποδομές υπολογιστικού νέφους) πρέπει να προστατεύονται επαρκώς έναντι μη εξουσιοδοτημένης πρόσβασης. Για παράδειγμα, κατά τη συντήρηση, ένα όχημα παραδίδεται σε τεχνικό ο οποίος χρειάζεται πρόσβαση σε ορισμένα από τα τεχνικά δεδομένα του οχήματος. Παρόλο που ο τεχνικός χρειάζεται να έχει πρόσβαση στα τεχνικά δεδομένα, υπάρχει πιθανότητα να επιχειρήσει να έχει πρόσβαση σε όλα τα δεδομένα που είναι αποθηκευμένα στο όχημα.

2 ΓΕΝΙΚΕΣ ΣΥΣΤΑΣΕΙΣ

61. Προκειμένου να μετριαστούν οι κίνδυνοι για τα υποκείμενα των δεδομένων που προσδιορίζονται παραπάνω, οι κατασκευαστές οχημάτων και εξοπλισμού, οι πάροχοι υπηρεσιών ή κάθε άλλο ενδιαφερόμενο μέρος που μπορεί να ενεργεί ως υπεύθυνος επεξεργασίας δεδομένων ή εκτελών την επεξεργασία δεδομένων σε σχέση με συνδεδεμένα οχήματα θα πρέπει να εφαρμόζει τις παρακάτω γενικές συστάσεις.

2.1 Κατηγορίες δεδομένων

62. Όπως επισημαίνεται στην εισαγωγή, τα περισσότερα δεδομένα που σχετίζονται με συνδεδεμένα οχήματα θα θεωρούνται δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα στον βαθμό που είναι δυνατή η σύνδεσή τους με ένα ή περισσότερα ταυτοποιήσιμα φυσικά πρόσωπα. Σε αυτά περιλαμβάνονται τεχνικά δεδομένα σχετικά με τις κινήσεις του οχήματος (π.χ. ταχύτητα, διανυθείσα απόσταση), καθώς και σχετικά με την κατάσταση του οχήματος (π.χ. θερμοκρασία ψυκτικού υγρού του κινητήρα, στροφές ανά λεπτό του κινητήρα, πίεση ελαστικών). Ορισμένα δεδομένα που παράγονται από συνδεδεμένα οχήματα ενδέχεται επίσης να χρήζουν ιδιαίτερης προσοχής λόγω του ευαίσθητου χαρακτήρα τους και/ή των δυνητικών επιπτώσεών τους στα δικαιώματα και τα συμφέροντα των υποκειμένων των δεδομένων. Επί του παρόντος, το ΕΣΠΔ έχει προσδιορίσει τρεις κατηγορίες δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα που χρήζουν ιδιαίτερης προσοχής από κατασκευαστές οχημάτων και εξοπλισμού, παρόχους υπηρεσιών και άλλους υπεύθυνους επεξεργασίας δεδομένων: δεδομένα θέσης, βιομετρικά δεδομένα (και κάθε ειδική κατηγορία δεδομένων που ορίζεται στο άρθρο 9 του ΓΚΠΔ) και δεδομένα που θα μπορούσαν να αποκαλύψουν αδικήματα ή τροχαίες παραβάσεις.

2.1.1 Δεδομένα θέσης

63. Κατά τη συλλογή δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα, οι κατασκευαστές οχημάτων και εξοπλισμού, οι πάροχοι υπηρεσιών και άλλοι υπεύθυνοι επεξεργασίας δεδομένων θα πρέπει να έχουν υπόψη ότι τα δεδομένα θέσης είναι ιδιαίτερα αποκαλυπτικά όσον αφορά τις συνήθειες ζωής των υποκειμένων των δεδομένων. Οι πραγματοποιούμενες διαδρομές αποτελούν πολύ χαρακτηριστικό παράδειγμα, δεδομένου ότι δίνουν τη δυνατότητα εντοπισμού του τόπου εργασίας και κατοικίας, καθώς και των ενδιαφερόντων του οδηγού (αναψυχή), και μπορούν ενδεχομένως να αποκαλύψουν ευαίσθητες πληροφορίες, όπως τη θρησκεία, μέσω του τόπου λατρείας, ή τον γενετήσιο προσανατολισμό, μέσω των χώρων που επισκέπτεται ο οδηγός. Επομένως, ο κατασκευαστής του οχήματος και του εξοπλισμού, ο πάροχος υπηρεσιών και άλλοι

υπεύθυνοι επεξεργασίας δεδομένων θα πρέπει να είναι ιδιαίτερα προσεκτικοί, ώστε να μη συλλέγουν δεδομένα θέσης, εκτός αν αυτό είναι απολύτως αναγκαίο για τους σκοπούς της επεξεργασίας. Για παράδειγμα, όταν η επεξεργασία συνίσταται στον εντοπισμό της κίνησης του οχήματος, το γυροσκόπιο επαρκεί για την εκπλήρωση αυτής της λειτουργίας, χωρίς να είναι αναγκαία η συλλογή δεδομένων θέσης.

64. Γενικά, η συλλογή δεδομένων θέσης υπόκειται επίσης σε συμμόρφωση με τις παρακάτω αρχές:

- Z κατάλληλη διαμόρφωση της συχνότητας πρόσβασης και του επιπέδου λεπτομέρειας των συλλεγόμενων δεδομένων θέσης σε σχέση με τον σκοπό της επεξεργασίας. Για παράδειγμα, μια εφαρμογή μετεωρολογικών προβλέψεων δεν θα πρέπει να μπορεί να έχει πρόσβαση στη θέση του οχήματος κάθε δευτερόλεπτο, ακόμα και με τη συγκατάθεση του υποκειμένου των δεδομένων,
- Z παροχή πληροφοριών ακριβείας σχετικά με τον σκοπό της επεξεργασίας (π.χ. αποθηκεύεται το ιστορικό θέσης; Εάν ναι, για ποιον σκοπό;),
- Z όταν η επεξεργασία βασίζεται σε συγκατάθεση, λήψη έγκυρης (ελεύθερης, συγκεκριμένης και εν πλήρη επιγνώσει) συγκατάθεσης, χωριστά από τους γενικούς όρους πώλησης ή χρήσης, για παράδειγμα στον υπολογιστή επί του οχήματος,
- Z ενεργοποίηση εντοπισμού θέσης μόνο όταν ο χρήστης ενεργοποιεί λειτουργία που απαιτεί να είναι γνωστή η θέση του οχήματος και όχι εξ ορισμού ούτε συνεχώς κατά την εκκίνηση του κινητήρα του αυτοκινήτου,
- Z ενημέρωση του χρήστη για την ενεργοποίηση της λειτουργίας εντοπισμού θέσης, ειδικότερα με τη χρήση εικονιδίων (π.χ. βέλος που μετακινείται στην οθόνη),
- Z δυνατότητα απενεργοποίησης της λειτουργίας εντοπισμού θέσης ανά πάσα στιγμή,
- Z καθορισμός περιορισμένης περιόδου αποθήκευσης.

2.1.2 Βιομετρικά δεδομένα

65. Στο πλαίσιο των συνδεδεμένων οχημάτων, τα βιομετρικά δεδομένα που χρησιμοποιούνται για την αδιαμφισβήτητη ταυτοποίηση ενός φυσικού προσώπου μπορούν να υποβάλλονται σε επεξεργασία, στο πλαίσιο του άρθρου 9 του ΓΚΠΔ και των εθνικών εξαιρέσεων, μεταξύ άλλων, για να καθίσταται δυνατή η πρόσβαση σε ένα όχημα, να εξακριβώνεται η ταυτότητα του οδηγού/ιδιοκτήτη και/ή να καθίσταται δυνατή η πρόσβαση στις ρυθμίσεις και τις προτιμήσεις του προφίλ του οδηγού. Όταν εξετάζεται το ενδεχόμενο χρήσης βιομετρικών δεδομένων, η διασφάλιση του πλήρους ελέγχου των δεδομένων από το υποκείμενο των δεδομένων προϋποθέτει, αφενός, την ύπαρξη μη βιομετρικής εναλλακτικής λύσης (π.χ. με τη χρήση φυσικού κλειδιού ή κωδικού) χωρίς πρόσθετους περιορισμούς (δηλαδή, η χρήση βιομετρικών δεδομένων δεν θα πρέπει να είναι υποχρεωτική) και, αφετέρου, την αποθήκευση και τη σύγκριση του βιομετρικού υποδείγματος σε κρυπτογραφημένη μορφή μόνο σε τοπική βάση, χωρίς τα βιομετρικά δεδομένα να υποβάλλονται σε επεξεργασία από εξωτερικό τερματικό ανάγνωσης/σύγκρισης.

66. Στην περίπτωση των βιομετρικών δεδομένων³⁷, είναι σημαντικό να διασφαλίζεται ότι η λύση βιομετρικής επαλήθευσης της ταυτότητας είναι επαρκώς αξιόπιστη, ειδικότερα σε συμμόρφωση με τις ακόλουθες αρχές:

³⁷ Η αρχή της απαγόρευσης που προβλέπεται στο άρθρο 9 παράγραφος 1 του ΓΚΠΔ αφορά μόνο την επεξεργασία «βιομετρικών δεδομένων με σκοπό την αδιαμφισβήτητη ταυτοποίηση προσώπου».

- Z η ρύθμιση της βιομετρικής λύσης που χρησιμοποιείται (π.χ. το ποσοστό ψευδώς θετικών και ψευδώς αρνητικών αποτελεσμάτων) προσαρμόζεται στο επίπεδο ασφάλειας του απαιτούμενου ελέγχου πρόσβασης,
- Z η βιομετρική λύση που χρησιμοποιείται βασίζεται σε αισθητήρα ανθεκτικό σε επιθέσεις (όπως στη χρήση επίπεδου αποτυπώματος για την αναγνώριση δακτυλικών αποτυπωμάτων),
- Z ο αριθμός των προσπαθειών επαλήθευσης της ταυτότητας είναι περιορισμένος,
- Z το βιομετρικό υπόδειγμα/μοντέλο αποθηκεύεται στο όχημα, σε κρυπτογραφημένη μορφή, με τη χρήση κρυπτογραφικού αλγορίθμου και τη διαχείριση κλειδιών σύμφωνα με την τελευταία λέξη της τεχνολογίας,
- Z τα ανεπεξέργαστα δεδομένα που χρησιμοποιούνται για τη σύνθεση του βιομετρικού υποδείγματος και για την επαλήθευση της ταυτότητας των χρηστών υποβάλλονται σε επεξεργασία σε πραγματικό χρόνο, χωρίς να αποθηκεύονται ποτέ, ούτε καν σε τοπικό επίπεδο.

2.1.3 Δεδομένα που αποκαλύπτουν ποινικά αδικήματα ή άλλες παραβάσεις

67. Για την επεξεργασία δεδομένων που σχετίζονται με δυνητικά ποινικά αδικήματα κατά την έννοια του άρθρου 10 του ΓΚΠΔ, το ΕΣΠΔ συνιστά να πραγματοποιείται τοπική επεξεργασία των δεδομένων, στο πλαίσιο της οποίας το υποκείμενο των δεδομένων έχει πλήρη έλεγχο της εν λόγω επεξεργασίας (βλ. συζήτηση σχετικά με την τοπική επεξεργασία στην ενότητα 2.4). Πράγματι —εκτός από ορισμένες εξαιρέσεις (βλ. την περιπτωσιολογική μελέτη σχετικά με μελέτες ατυχημάτων που παρουσιάζεται παρακάτω στην ενότητα 3.3)— η εξωτερική επεξεργασία δεδομένων που αποκαλύπτουν ποινικά αδικήματα ή άλλες παραβάσεις απαγορεύεται. Επομένως, με βάση τον ευαίσθητο χαρακτήρα των δεδομένων πρέπει να λαμβάνονται αυστηρά μέτρα ασφάλειας, όπως τα μέτρα που περιγράφονται στην ενότητα 2.7, προκειμένου να παρέχεται προστασία από την παράνομη πρόσβαση, την τροποποίηση και τη διαγραφή των εν λόγω δεδομένων.
68. Πράγματι, ορισμένες κατηγορίες δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα από συνδεδεμένα οχήματα θα μπορούσαν να αποκαλύψουν ότι έχει διαπραχθεί ή διαπράττεται ένα ποινικό αδίκημα ή άλλη παράβαση (στο εξής: δεδομένα που σχετίζονται με αδικήματα) και, ως εκ τούτου, να υπόκεινται σε ειδικούς περιορισμούς (π.χ. δεδομένα που υποδεικνύουν ότι το όχημα παραβίασε μια λευκή οριογραμμή, ή ποια είναι η στιγμιαία ταχύτητα ενός οχήματος σε συνδυασμό με ακριβή δεδομένα θέσης). Ειδικά στην περίπτωση που τα εν λόγω δεδομένα υποβάλλονται σε επεξεργασία από τις αρμόδιες εθνικές αρχές για σκοπούς ποινικής έρευνας και δίωξης ποινικών αδικημάτων, εφαρμόζονται οι εγγυήσεις που προβλέπονται στο άρθρο 10 του ΓΚΠΔ.

2.2 Σκοπί

69. Τα δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα είναι δυνατόν να υποβληθούν σε επεξεργασία για ένα ευρύ φάσμα σκοπών σε σχέση με τα συνδεδεμένα οχήματα, συμπεριλαμβανομένων υπηρεσιών ασφάλειας οδηγού, ασφάλισης, αποδοτικής μεταφοράς, ψυχαγωγίας ή ενημέρωσης. Σύμφωνα με τον ΓΚΠΔ, οι υπεύθυνοι επεξεργασίας δεδομένων πρέπει να διασφαλίζουν ότι τα δεδομένα συλλέγονται για «καθορισμένους, ρητούς και νόμιμους» σκοπούς, ότι δεν υποβάλλονται σε περαιτέρω επεξεργασία κατά τρόπο ασύμβατο με τους εν λόγω σκοπούς και ότι υπάρχει έγκυρη νομική βάση για την επεξεργασία, όπως απαιτείται στο άρθρο 5 του ΓΚΠΔ. Ορισμένα συγκεκριμένα παραδείγματα σκοπών που μπορούν να επιδιώκουν οι υπεύθυνοι επεξεργασίας δεδομένων που ενεργούν στο πλαίσιο συνδεδεμένων οχημάτων εξετάζονται στο μέρος III αυτών των κατευθυντήριων γραμμών, συνοδευόμενα από ειδικές συστάσεις για κάθε τύπο επεξεργασίας.

2.3 Συνάφεια και ελαχιστοποίηση των δεδομένων

70. Για τη συμμόρφωση με την αρχή της ελαχιστοποίησης των δεδομένων³⁸, οι κατασκευαστές οχημάτων και εξοπλισμού, οι πάροχοι υπηρεσιών και άλλοι υπεύθυνοι επεξεργασίας δεδομένων θα πρέπει να δίνουν ιδιαίτερη προσοχή στις κατηγορίες δεδομένων τις οποίες χρειάζονται από ένα συνδεδεμένο όχημα, καθώς πρέπει να συλλέγουν μόνο δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα που είναι συναφή και αναγκαία για την επεξεργασία. Για παράδειγμα, τα δεδομένα θέσης είναι ιδιαίτερα παρεμβατικά και μπορούν να αποκαλύψουν πολλές συνήθειες ζωής των υποκειμένων των δεδομένων. Συνεπώς, οι συμμετέχοντες στον κλάδο θα πρέπει να μεριμνούν ιδιαίτερα ώστε να μη συλλέγουν δεδομένα θέσης, εκτός αν αυτό είναι απολύτως αναγκαίο για τους σκοπούς της επεξεργασίας (βλ. συζήτηση σχετικά με τα δεδομένα θέσης παραπάνω, στην ενότητα 2.1).

2.4 Προστασία των δεδομένων ήδη από τον σχεδιασμό και εξ ορισμού

71. Λαμβάνοντας υπόψη τον όγκο και την ποικιλία των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα που παράγουν τα συνδεδεμένα οχήματα, το ΕΣΠΔ επισημαίνει ότι οι υπεύθυνοι επεξεργασίας δεδομένων υποχρεούνται να διασφαλίζουν ότι οι τεχνολογίες που εφαρμόζονται στο πλαίσιο των συνδεδεμένων οχημάτων διαμορφώνονται κατά τέτοιο τρόπο ώστε να είναι σεβαστή η ιδιωτική ζωή των φυσικών προσώπων, μέσω της εκπλήρωσης των υποχρεώσεων προστασίας των δεδομένων ήδη από τον σχεδιασμό και εξ ορισμού, όπως απαιτείται από το άρθρο 25 του ΓΚΠΔ. Οι τεχνολογίες θα πρέπει να σχεδιάζονται έτσι ώστε να ελαχιστοποιείται η συλλογή δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα, να παρέχονται προεπιλεγμένες ρυθμίσεις που προστατεύουν την ιδιωτική ζωή και να διασφαλίζεται ότι τα υποκείμενα των δεδομένων είναι καλά ενημερωμένα και έχουν τη δυνατότητα να τροποποιούν εύκολα τις ρυθμίσεις που σχετίζονται με τα δεδομένα τους προσωπικού χαρακτήρα. Η παροχή ειδικής καθοδήγησης σχετικά με τον τρόπο με τον οποίο οι κατασκευαστές και οι πάροχοι υπηρεσιών μπορούν να συμμορφώνονται με την αρχή προστασίας των δεδομένων ήδη από τον σχεδιασμό και εξ ορισμού θα μπορούσε να είναι επωφελής για τον κλάδο και τους τρίτους παρόχους εφαρμογών.
72. Ορισμένες γενικές πρακτικές, οι οποίες περιγράφονται παρακάτω, μπορούν επίσης να συμβάλουν στον μετριασμό των κινδύνων για τα δικαιώματα και τις ελευθερίες των φυσικών προσώπων τα οποία συσχετίζονται με συνδεδεμένα οχήματα³⁹.

2.4.1 Τοπική επεξεργασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα

73. Γενικά, οι κατασκευαστές οχημάτων και εξοπλισμού, οι πάροχοι υπηρεσιών και άλλοι υπεύθυνοι επεξεργασίας δεδομένων θα πρέπει, στο μέτρο του δυνατού, να χρησιμοποιούν διαδικασίες που δεν περιλαμβάνουν δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα ή τη διαβίβαση δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα εκτός του οχήματος (δηλαδή, τα δεδομένα υποβάλλονται σε επεξεργασία εσωτερικά). Ωστόσο, η φύση των συνδεδεμένων οχημάτων ενέχει κινδύνους, όπως την πιθανότητα επιθέσεων κατά την τοπική επεξεργασία από εξωτερικούς παράγοντες ή τη διαρροή τοπικών δεδομένων μέσω της πώλησης μερών του οχήματος. Ως εκ τούτου, θα πρέπει να δίνεται η δέουσα προσοχή και να εξετάζεται το ενδεχόμενο λήψης κατάλληλων μέτρων ασφάλειας, ώστε να διασφαλίζεται ότι η τοπική επεξεργασία παραμένει τοπική. Το σενάριο αυτό προσφέρει το πλεονέκτημα ότι διασφαλίζει στον χρήστη τον αποκλειστικό και πλήρη έλεγχο των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα που τον αφορούν και, ως εκ τούτου, ενέχει, «ήδη από τον σχεδιασμό», λιγότερους κινδύνους για την ιδιωτική ζωή, ιδίως μέσω της απαγόρευσης κάθε επεξεργασίας δεδομένων από ενδιαφερόμενα μέρη, αν δεν έχει λάβει

³⁸ Άρθρο 5 παράγραφος 1 στοιχείο γ) του ΓΚΠΔ.

³⁹ Βλέπε επίσης Ευρωπαϊκό Συμβούλιο Προστασίας Δεδομένων, Κατευθυντήριες γραμμές 4/2019 σύμφωνα με το άρθρο 25 — Προστασία των δεδομένων ήδη από τον σχεδιασμό και εξ ορισμού, Έκδοση 2.0, η οποία εκδόθηκε στις 20 Οκτωβρίου 2020 (στο εξής: κατευθυντήριες γραμμές 4/2019).

γνώση το υποκείμενο των δεδομένων. Παρέχει επίσης τη δυνατότητα επεξεργασίας ευαίσθητων δεδομένων, όπως βιομετρικών δεδομένων ή δεδομένων που σχετίζονται με ποινικά αδικήματα ή άλλες παραβάσεις, καθώς και λεπτομερών δεδομένων θέσης, ενώ διαφορετικά η εν λόγω επεξεργασία θα υπαγόταν σε αυστηρότερους κανόνες (βλ. παρακάτω). Στο ίδιο πνεύμα, παρουσιάζει λιγότερους κινδύνους όσον αφορά την κυβερνοασφάλεια και συνεπάγεται μικρό χρόνο αναμονής, γεγονός που το καθιστά ιδιαίτερα κατάλληλο για αυτοματοποιημένες λειτουργίες υποβοήθησης της οδήγησης. Παραδείγματα μιας τέτοιας λύσης θα μπορούσαν να είναι, μεταξύ άλλων, τα εξής:

- Z εφαρμογές οικολογικής οδήγησης που επεξεργάζονται δεδομένα στο όχημα με σκοπό την εμφάνιση συμβουλών οικολογικής οδήγησης σε πραγματικό χρόνο στην οθόνη του οχήματος,
 - Z εφαρμογές που περιλαμβάνουν διαβίβαση δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα σε συσκευή, όπως σε ένα έξυπνο τηλέφωνο υπό τον πλήρη έλεγχο του χρήστη (μέσω, για παράδειγμα, Bluetooth ή Wi-Fi), στο πλαίσιο της οποίας τα δεδομένα του οχήματος δεν διαβιβάζονται στους παρόχους των εφαρμογών ή στους κατασκευαστές των οχημάτων· αυτό θα περιλάμβανε, για παράδειγμα, τη σύζευξη έξυπνων τηλεφώνων ώστε να γίνεται χρήση της οθόνης του αυτοκινήτου, συστήματα πολυμέσων, μικρόφωνα (ή άλλους αισθητήρες) για τηλεφωνικές κλήσεις κ.λπ., στον βαθμό που τα δεδομένα που συλλέγονται παραμένουν υπό τον έλεγχο του υποκειμένου των δεδομένων και χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για την παροχή της υπηρεσίας που έχει ζητήσει το υποκείμενο των δεδομένων,
 - Z εφαρμογές επί του οχήματος για τη βελτίωση της ασφάλειας, όπως εφαρμογές που εκπέμπουν ηχητικά σήματα ή δονούν το τιμόνι όταν ο οδηγός προσπερνά ένα αυτοκίνητο χωρίς φλας ή παραβιάζει λευκές οριογραμμές, ή που εμφανίζουν προειδοποιήσεις όσον αφορά την κατάσταση του οχήματος (π.χ. προειδοποίηση για τη φθορά που επηρεάζει τα πέλατα πέδης),
 - Z εφαρμογές για το ξεκλείδωμα του οχήματος, την εκκίνηση του κινητήρα και/ή την ενεργοποίηση ορισμένων εντολών του οχήματος με τη χρήση των βιομετρικών δεδομένων του οδηγού τα οποία είναι αποθηκευμένα εντός του οχήματος (όπως μοντέλα προσώπου ή φωνής ή λεπτομέρειες δακτυλικών αποτυπωμάτων).
74. Εφαρμογές όπως οι παραπάνω περιλαμβάνουν επεξεργασία η οποία διενεργείται για την εκτέλεση αποκλειστικά προσωπικών δραστηριοτήτων από ένα φυσικό πρόσωπο (δηλαδή χωρίς διαβίβαση δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα σε υπεύθυνο επεξεργασίας ή εκτελούντα την επεξεργασία δεδομένων). Επομένως, σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 2 του ΓΚΠΔ, **αυτές οι εφαρμογές δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του ΓΚΠΔ.**
75. Ωστόσο, παρόλο που ο ΓΚΠΔ δεν εφαρμόζεται στην επεξεργασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα από φυσικό πρόσωπο στο πλαίσιο αποκλειστικά προσωπικής ή οικιακής δραστηριότητας, ισχύει για υπευθύνους επεξεργασίας ή εκτελούντες την επεξεργασία οι οποίοι παρέχουν τα μέσα επεξεργασίας δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα για τις εν λόγω προσωπικές ή οικιακές δραστηριότητες (κατασκευαστές αυτοκινήτων, παρόχους υπηρεσιών κ.λπ.) σύμφωνα με την αιτιολογική σκέψη 18 του ΓΚΠΔ. Επομένως, όταν ενεργούν ως υπεύθυνοι επεξεργασίας δεδομένων ή εκτελούντες την επεξεργασία δεδομένων, πρέπει να αναπτύσσουν μια ασφαλή εφαρμογή επί του οχήματος, με δέοντα σεβασμό στην αρχή της προστασίας της ιδιωτικής ζωής ήδη από τον σχεδιασμό και εξ ορισμού. Σε κάθε περίπτωση, σύμφωνα με την αιτιολογική σκέψη 78 του ΓΚΠΔ, «*Κατά την ανάπτυξη, τον σχεδιασμό, την επιλογή και τη χρήση εφαρμογών, υπηρεσιών και προϊόντων που βασίζονται στην επεξεργασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα ή επεξεργάζονται δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα για την εκπλήρωση του έργου τους, οι*

παραγωγοί προϊόντων, υπηρεσιών και εφαρμογών θα πρέπει να ενθαρρύνονται να λαμβάνουν υπόψη τους το δικαίωμα προστασίας των δεδομένων, κατά την ανάπτυξη και τον σχεδιασμό τέτοιων προϊόντων, υπηρεσιών και εφαρμογών, ώστε, λαμβανομένων υπόψη των τελευταίων εξελίξεων, να διασφαλίζεται ότι οι υπεύθυνοι επεξεργασίας και οι εκτελούντες την επεξεργασία θα είναι σε θέση να εκπληρώνουν τις υποχρεώσεις τους όσον αφορά την προστασία των δεδομένων».⁴⁰ Αυτό, αφενός, θα ενισχύσει την ανάπτυξη υπηρεσιών με επίκεντρο τον χρήστη και, αφετέρου, θα διευκολύνει και θα διασφαλίσει οποιοσδήποτε περαιτέρω χρήσεις στο μέλλον που θα μπορούσαν να εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του ΓΚΠΔ. Πιο συγκεκριμένα, το ΕΣΠΔ συνιστά την ανάπτυξη μιας ασφαλούς πλατφόρμας εφαρμογών εντός του αυτοκινήτου, η οποία θα διαχωρίζεται φυσικά από τις λειτουργίες του αυτοκινήτου που σχετίζονται με την ασφάλεια, έτσι ώστε η πρόσβαση στα δεδομένα του αυτοκινήτου να μην εξαρτάται από περιττές εξωτερικές δυνατότητες υπολογιστικού νέφους.

76. Η τοπική επεξεργασία δεδομένων θα πρέπει να εξετάζεται ως ενδεχόμενο από τους κατασκευαστές αυτοκινήτων και τους παρόχους υπηρεσιών, όποτε είναι δυνατόν, προκειμένου να μετριάζονται οι δυνητικοί κίνδυνοι από την επεξεργασία σε περιβάλλον υπολογιστικού νέφους, όπως τονίζεται στη γνώμη σχετικά με τη νεφοϋπολογιστική που εξέδωσε η ομάδα εργασίας του άρθρου 29⁴¹.
77. Γενικά, οι χρήστες θα πρέπει να είναι σε θέση να ελέγχουν τον τρόπο με τον οποίο συλλέγονται και υποβάλλονται σε επεξεργασία τα δεδομένα τους στο όχημα:
- Z οι πληροφορίες σχετικά με την επεξεργασία πρέπει να παρέχονται στη γλώσσα του οδηγού (εγχειρίδιο, ρυθμίσεις κ.λπ.),
 - Z το ΕΣΠΔ συνιστά την εξ ορισμού επεξεργασία μόνο των δεδομένων που είναι απολύτως απαραίτητα για τη λειτουργία του οχήματος. Τα υποκείμενα των δεδομένων θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να ενεργοποιούν ή να απενεργοποιούν την επεξεργασία δεδομένων για κάθε άλλο σκοπό και υπεύθυνο επεξεργασίας / εκτελούντα την επεξεργασία, καθώς και να έχουν τη δυνατότητα να διαγράφουν τα σχετικά δεδομένα, λαμβάνοντας υπόψη τον σκοπό και τη νομική βάση της επεξεργασίας των δεδομένων,
 - Z τα δεδομένα δεν θα πρέπει να διαβιβάζονται σε τρίτους (δηλαδή ο χρήστης έχει αποκλειστική πρόσβαση στα δεδομένα),
 - Z τα δεδομένα θα πρέπει να διατηρούνται μόνο για όσο διάστημα είναι αναγκαίο για την παροχή της υπηρεσίας ή όπως άλλως απαιτείται από το δίκαιο της Ένωσης ή κράτους μέλους,
 - Z τα υποκείμενα των δεδομένων θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να διαγράφουν μόνιμα οποιαδήποτε δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα πριν από τη διάθεση των οχημάτων προς πώληση,
 - Z τα υποκείμενα των δεδομένων θα πρέπει, στις περιπτώσεις όπου είναι εφικτό, να έχουν άμεση πρόσβαση στα δεδομένα που παράγουν οι εν λόγω εφαρμογές.
78. Τέλος, ενώ ενδέχεται να μην είναι πάντα δυνατή η εφαρμογή τοπικής επεξεργασίας δεδομένων σε κάθε περίπτωση χρήσης, συχνά μπορεί να εφαρμόζεται «υβριδική επεξεργασία». Για παράδειγμα, στο πλαίσιο της ασφάλισης βάσει χρήσης, τα δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα που αφορούν την οδηγική συμπεριφορά (όπως η δύναμη που ασκείται στο ποδόπληκτρο πέδησης, τα διανυθέντα χιλιόμετρα κ.λπ.) θα μπορούσαν να

⁴⁰ Για περισσότερες συστάσεις σχετικά με την προστασία της ιδιωτικής ζωής ήδη από τον σχεδιασμό και την προστασία της ιδιωτικής ζωής εξ ορισμού, βλ. επίσης τις κατευθυντήριες γραμμές 4/2019.

⁴¹ Ομάδα εργασίας του άρθρου 29 — Γνώμη 5/2012 σχετικά με τη νεφοϋπολογιστική· https://ec.europa.eu/justice/article-29/documentation/opinion-recommendation/files/2012/wp196_el.pdf.

υποβάλλονται σε επεξεργασία είτε εντός του οχήματος είτε από τον πάροχο υπηρεσιών τηλεπληροφορικής για λογαριασμό της ασφαλιστικής εταιρείας (του υπευθύνου επεξεργασίας δεδομένων) για τη δημιουργία αριθμητικών βαθμολογιών που διαβιβάζονται στην ασφαλιστική εταιρεία σε καθορισμένη βάση (π.χ. σε μηνιαία βάση). Έτσι, η ασφαλιστική εταιρεία δεν αποκτά πρόσβαση στα ανεπεξέργαστα δεδομένα συμπεριφοράς, αλλά μόνο στη συνολική βαθμολογία που προκύπτει από την επεξεργασία. Με αυτόν τον τρόπο διασφαλίζεται η τήρηση των αρχών ελαχιστοποίησης των δεδομένων από τον σχεδιασμό. Αυτό σημαίνει επίσης ότι οι χρήστες πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να ασκούν το δικαίωμά τους όταν αποθηκεύονται δεδομένα από άλλα μέρη: για παράδειγμα, ο χρήστης θα πρέπει να έχει τη δυνατότητα να διαγράφει δεδομένα που είναι αποθηκευμένα στα συστήματα ενός συνεργείου αυτοκινήτων ή μιας αντιπροσωπείας αυτοκινήτων σύμφωνα με τους όρους του άρθρου 17 του ΓΚΠΔ.

2.4.2 Ανωνυμοποίηση και ψευδωνυμοποίηση

79. Εάν προβλέπεται διαβίβαση δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα εκτός του οχήματος, θα πρέπει να εξετάζεται το ενδεχόμενο ανωνυμοποίησής τους πριν από τη διαβίβασή τους. Σε περίπτωση ανωνυμοποίησης, ο υπεύθυνος επεξεργασίας θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη κάθε σχετική επεξεργασία που θα μπορούσε ενδεχομένως να οδηγήσει σε εκ νέου ταυτοποίηση των δεδομένων, όπως τη διαβίβαση τοπικά ανωνυμοποιημένων δεδομένων. Το ΕΣΠΔ υπενθυμίζει ότι οι αρχές της προστασίας δεδομένων δεν εφαρμόζονται σε ανώνυμες πληροφορίες, δηλαδή πληροφορίες που δεν σχετίζονται με ταυτοποιημένο ή ταυτοποιήσιμο φυσικό πρόσωπο, ή σε δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα που έχουν καταστεί ανώνυμα κατά τρόπο, ώστε η ταυτότητα του υποκειμένου των δεδομένων να μην μπορεί ή να μην μπορεί πλέον να εξακριβωθεί⁴². Όταν ένα σύνολο δεδομένων έχει ανωνυμοποιηθεί πραγματικά και τα φυσικά πρόσωπα δεν είναι πλέον ταυτοποιήσιμα, η ευρωπαϊκή νομοθεσία για την προστασία των δεδομένων παύει να εφαρμόζεται. Κατά συνέπεια, η ανωνυμοποίηση, κατά περίπτωση, μπορεί να είναι μια καλή στρατηγική για τη διατήρηση των πλεονεκτημάτων και τον μετριασμό των κινδύνων σε σχέση με τα συνδεδεμένα οχήματα.
80. Όπως περιγράφεται λεπτομερώς στη γνώμη της ομάδας εργασίας του άρθρου 29 σχετικά με τις τεχνικές ανωνυμοποίησης, μπορούν να χρησιμοποιηθούν διάφορες μέθοδοι — ενίοτε σε συνδυασμό μεταξύ τους— προκειμένου να επιτευχθεί η ανωνυμοποίηση των δεδομένων⁴³.
81. Άλλες τεχνικές, όπως η ψευδωνυμοποίηση⁴⁴, μπορούν να συμβάλουν στην ελαχιστοποίηση των κινδύνων που προκύπτουν από την επεξεργασία δεδομένων, λαμβανομένου υπόψη ότι, στις περισσότερες περιπτώσεις, δεν είναι απαραίτητο να υπάρχουν άμεσα ταυτοποιήσιμα δεδομένα για την επίτευξη του σκοπού της επεξεργασίας. Η ψευδωνυμοποίηση, εάν ενισχυθεί από εγγυήσεις ασφαλείας, βελτιώνει την προστασία των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα μειώνοντας τους κινδύνους αθέμιτης χρήσης. Σε αντίθεση με την ανωνυμοποίηση, η ψευδωνυμοποίηση είναι αναστρέψιμη και τα ψευδωνυμοποιημένα δεδομένα θεωρούνται δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα τα οποία διέπονται από τον ΓΚΠΔ.

2.4.3 Εκτιμήσεις αντικτύπου σχετικά με την προστασία δεδομένων

82. Δεδομένης της κλίμακας και της ευαισθησίας των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα που μπορούν να παράγονται μέσω συνδεδεμένων οχημάτων, είναι πιθανό η επεξεργασία —ιδίως σε περιπτώσεις που τα δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα υποβάλλονται σε

⁴² Βλ. άρθρο 4 σημείο 1 και αιτιολογική σκέψη 26 του ΓΚΠΔ.

⁴³ WP29 — Γνώμη 05/2014 σχετικά με τις τεχνικές ανωνυμοποίησης: https://ec.europa.eu/justice/article-29/documentation/opinion-recommendation/files/2014/wp216_el.pdf.

⁴⁴ Άρθρο 4 σημείο 5 του ΓΚΠΔ. Έκθεση του ENISA της 3ης Δεκεμβρίου 2019:

<https://www.enisa.europa.eu/publications/pseudonymisation-techniques-and-best-practices>.

επεξεργασία εκτός του οχήματος— να επιφέρει συχνά υψηλό κίνδυνο για τα δικαιώματα και τις ελευθερίες των φυσικών προσώπων. Σε αυτή την περίπτωση, οι συμμετέχοντες του κλάδου θα πρέπει να διενεργούν εκτίμηση αντικτύπου σχετικά με την προστασία των δεδομένων (στο εξής: ΕΑΠΔ), για τον εντοπισμό και τον μετριασμό των κινδύνων, όπως περιγράφεται λεπτομερώς στα άρθρα 35 και 36 του ΓΚΠΔ. Ακόμη και στις περιπτώσεις που δεν απαιτείται ΕΑΠΔ, αποτελεί βέλτιστη πρακτική η διενέργειά της το συντομότερο δυνατόν στο πλαίσιο της διαδικασίας σχεδιασμού. Έτσι, οι συμμετέχοντες του κλάδου θα μπορούν να συνυπολογίσουν τα αποτελέσματα αυτής της ανάλυσης στις οικείες επιλογές σχεδιασμού πριν από την ανάπτυξη νέων τεχνολογιών.

2.5 Ενημέρωση

83. Πριν από την επεξεργασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα, το υποκείμενο των δεδομένων ενημερώνεται για την ταυτότητα του υπευθύνου επεξεργασίας δεδομένων (π.χ. του κατασκευαστή του οχήματος και του εξοπλισμού ή του παρόχου υπηρεσιών), τον σκοπό της επεξεργασίας, τους αποδέκτες των δεδομένων, την περίοδο αποθήκευσης των δεδομένων και τα δικαιώματα του υποκειμένου των δεδομένων σύμφωνα με τον ΓΚΠΔ⁴⁵.

84. Επιπλέον, ο κατασκευαστής του οχήματος και του εξοπλισμού, ο πάροχος υπηρεσιών ή άλλος υπεύθυνος επεξεργασίας δεδομένων θα πρέπει επίσης να παρέχει στο υποκείμενο των δεδομένων τις ακόλουθες πληροφορίες, με σαφείς, απλούς και εύκολα προσβάσιμους όρους:

- Z τα στοιχεία επικοινωνίας του υπευθύνου προστασίας δεδομένων,
- Z τους σκοπούς της επεξεργασίας για τους οποίους προορίζονται τα δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα, καθώς και τη νομική βάση για την επεξεργασία,
- Z τη ρητή αναφορά των έννομων συμφερόντων που επιδιώκει ο υπεύθυνος επεξεργασίας δεδομένων ή ο τρίτος, όταν τα εν λόγω έννομα συμφέροντα συνιστούν τη νομική βάση για την επεξεργασία,
- Z τους αποδέκτες ή τις κατηγορίες αποδεκτών των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα, εάν υπάρχουν,
- Z το χρονικό διάστημα για το οποίο θα αποθηκευτούν τα δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα ή, όταν αυτό είναι αδύνατο, τα κριτήρια που καθορίζουν το εν λόγω χρονικό διάστημα,
- Z την ύπαρξη δικαιώματος υποβολής αιτήματος στον υπεύθυνο επεξεργασίας για πρόσβαση και διόρθωση ή διαγραφή των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα ή περιορισμό της επεξεργασίας δεδομένων που αφορούν το υποκείμενο των δεδομένων, ή την ύπαρξη δικαιώματος αντίταξης στην επεξεργασία, καθώς και δικαιώματος στη φορητότητα των δεδομένων,
- Z την ύπαρξη του δικαιώματος ανάκλησης της συγκατάθεσης οποιαδήποτε στιγμή, χωρίς να επηρεάζεται η νομιμότητα της επεξεργασίας που βασίζεται στη συγκατάθεση πριν από την ανάκλησή της, όταν η επεξεργασία βασίζεται σε συγκατάθεση,
- Z κατά περίπτωση, το γεγονός ότι ο υπεύθυνος επεξεργασίας σκοπεύει να διαβιβάσει δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα σε τρίτη χώρα ή διεθνή οργανισμό και τις εγγυήσεις που χρησιμοποιούνται για τη διαβίβασή τους,

⁴⁵ Άρθρο 5 παράγραφος 1 στοιχείο α) και άρθρο 13 του ΓΚΠΔ. Βλ. επίσης Ομάδα εργασίας του άρθρου 29, Κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τη διαφάνεια βάσει του κανονισμού 2016/679 (wp260rev.01), οι οποίες εγκρίθηκαν από το ΕΣΠΔ.

- Z κατά πόσον η παροχή δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα αποτελεί νομική ή συμβατική υποχρέωση ή απαίτηση για τη σύναψη σύμβασης, καθώς και κατά πόσον το υποκείμενο των δεδομένων υποχρεούται να παρέχει τα δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα και ποιες ενδεχόμενες συνέπειες θα είχε η μη παροχή των δεδομένων αυτών,
- Z την ύπαρξη αυτοματοποιημένης λήψης αποφάσεων, συμπεριλαμβανομένης της κατάρτισης προφίλ που παράγει έννομα αποτελέσματα σχετικά με το υποκείμενο των δεδομένων ή που επηρεάζει με παρόμοιο τρόπο το υποκείμενο των δεδομένων, και σημαντικές πληροφορίες σχετικά με τη λογική που ακολουθείται, καθώς και τη σημασία και τις προβλεπόμενες συνέπειες της εν λόγω επεξεργασίας για το υποκείμενο των δεδομένων. Αυτό θα μπορούσε να αφορά ιδιαίτερα την παροχή ασφάλισης σε φυσικά πρόσωπα με βάση τη χρήση,
- Z το δικαίωμα υποβολής καταγγελίας σε εποπτική αρχή,
- Z πληροφορίες σχετικά με την περαιτέρω επεξεργασία,
- Z στην περίπτωση από κοινού υπευθύνων επεξεργασίας δεδομένων, σαφείς και πλήρεις πληροφορίες σχετικά με τις αρμοδιότητες κάθε υπευθύνου επεξεργασίας δεδομένων.
85. Σε ορισμένες περιπτώσεις, τα δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα δεν συλλέγονται απευθείας από το ενδιαφερόμενο φυσικό πρόσωπο. Για παράδειγμα, ένας κατασκευαστής οχημάτων και εξοπλισμού μπορεί να βασίζεται σε έναν αντιπρόσωπο για τη συλλογή πληροφοριών σχετικά με τον ιδιοκτήτη του οχήματος, προκειμένου να προσφέρει υπηρεσία οδικής βοήθειας έκτακτης ανάγκης. Όταν τα δεδομένα δεν έχουν συλλεχθεί απευθείας, ο κατασκευαστής του οχήματος και του εξοπλισμού, ο πάροχος υπηρεσιών ή άλλος υπεύθυνος επεξεργασίας δεδομένων, εκτός από τις πληροφορίες που αναφέρονται παραπάνω, αναφέρει επίσης τις κατηγορίες των σχετικών δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα, την πηγή από την οποία προέρχονται τα δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα και, κατά περίπτωση, αν τα εν λόγω δεδομένα προήλθαν από πηγές προσβάσιμες στο κοινό. Οι εν λόγω πληροφορίες πρέπει να δοθούν από τον υπεύθυνο επεξεργασίας εντός εύλογου χρονικού διαστήματος από τη λήψη των δεδομένων και **το αργότερο έως την πρώτη από τις ακόλουθες ημερομηνίες**, σύμφωνα με το άρθρο 14 παράγραφος 3 του ΓΚΠΔ: i) έναν μήνα μετά τη λήψη των δεδομένων, λαμβανομένων υπόψη των ειδικών συνθηκών υπό τις οποίες τα δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα υποβάλλονται σε επεξεργασία, ii) κατά την πρώτη επικοινωνία με το υποκείμενο των δεδομένων, ή iii) εάν τα εν λόγω δεδομένα διαβιβάζονται σε τρίτο, πριν από τη διαβίβαση των δεδομένων.
86. Ενδέχεται επίσης να χρειαστεί να δοθούν νέες πληροφορίες στα υποκείμενα των δεδομένων, σε περίπτωση που αναλάβει καθήκοντα νέος υπεύθυνος επεξεργασίας δεδομένων. Μια υπηρεσία οδικής βοήθειας που αλληλεπιδρά με συνδεδεμένα οχήματα είναι δυνατόν να παρέχεται από διαφορετικούς υπευθύνους επεξεργασίας δεδομένων, ανάλογα με τη χώρα ή την περιφέρεια στην οποία απαιτείται η βοήθεια. Οι νέοι υπεύθυνοι επεξεργασίας δεδομένων θα πρέπει να παρέχουν στα υποκείμενα των δεδομένων τις απαιτούμενες πληροφορίες, όταν τα υποκείμενα των δεδομένων διασχίζουν τα σύνορα και οι υπηρεσίες που αλληλεπιδρούν με τα συνδεδεμένα οχήματα παρέχονται από νέους υπευθύνους επεξεργασίας δεδομένων.
87. Οι πληροφορίες που απευθύνονται στα υποκείμενα των δεδομένων επιτρέπεται να παρέχονται σε επίπεδα⁴⁶, δηλ. με διάκριση δύο επιπέδων πληροφοριών: αφενός, πληροφορίες πρώτου επιπέδου, οι οποίες είναι οι σημαντικότερες για τα υποκείμενα των δεδομένων, και, αφετέρου, πληροφορίες που πιθανόν να ενδιαφέρουν σε μεταγενέστερο

⁴⁶ Βλ. Ομάδα εργασίας του άρθρου 29, Κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τη διαφάνεια βάσει του κανονισμού 2016/679 (wp260rev.01), οι οποίες εγκρίθηκαν από το ΕΣΠΑ.

στάδιο. Οι βασικές πληροφορίες πρώτου επιπέδου περιλαμβάνουν, εκτός από την ταυτότητα του υπευθύνου επεξεργασίας, τον σκοπό της επεξεργασίας και περιγραφή των δικαιωμάτων του υποκειμένου των δεδομένων, καθώς και κάθε πρόσθετη πληροφορία σχετικά με την επεξεργασία η οποία έχει τον μεγαλύτερο αντίκτυπο στο υποκείμενο των δεδομένων και σχετικά με επεξεργασία η οποία θα μπορούσε να καταλάβει το υποκείμενο των δεδομένων εξαπίνης. Το ΕΣΠΔ συνιστά, στο πλαίσιο των συνδεδεμένων οχημάτων, να ενημερώνεται το υποκείμενο των δεδομένων για όλους τους αποδέκτες στο πρώτο επίπεδο πληροφοριών. Όπως αναφέρεται στις κατευθυντήριες γραμμές της ομάδας εργασίας του άρθρου 29 σχετικά με τη διαφάνεια, οι υπεύθυνοι επεξεργασίας θα πρέπει να παρέχουν τις πληροφορίες σχετικά με τους αποδέκτες οι οποίες έχουν τη μεγαλύτερη σημασία για τα υποκείμενα των δεδομένων. Πρακτικά, οι πληροφορίες αυτές συνίστανται στα ονόματα των αποδεκτών, έτσι ώστε τα υποκείμενα των δεδομένων να γνωρίζουν ακριβώς ποιος έχει τα δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα που τα αφορούν. Εάν οι υπεύθυνοι επεξεργασίας δεν μπορούν να παράσχουν τα ονόματα των αποδεκτών, οι πληροφορίες θα πρέπει να είναι όσο το δυνατόν πιο συγκεκριμένες και να αναφέρουν το είδος του αποδέκτη (δηλαδή να αναφέρουν τις δραστηριότητες που αυτός ασκεί), τον κλάδο, τον τομέα και τον υποτομέα, καθώς και την τοποθεσία των αποδεκτών.

88. Τα υποκείμενα των δεδομένων μπορούν να ενημερώνονται με συνοπτικά και εύληπτα άρθρα στη σύμβαση πώλησης του οχήματος, στη σύμβαση παροχής υπηρεσιών και/ή σε οποιοδήποτε γραπτό μέσο, με τη χρήση χωριστών εγγράφων (π.χ. του βιβλίου ή του εγχειριδίου συντήρησης του οχήματος) ή του υπολογιστή του οχήματος.
89. Θα μπορούσαν να χρησιμοποιούνται τυποποιημένα εικονίδια επιπρόσθετα στις αναγκαίες πληροφορίες, όπως απαιτείται σύμφωνα με τα άρθρα 13 και 14 του ΓΚΠΔ, για την ενίσχυση της διαφάνειας, μειώνοντας ενδεχομένως την ανάγκη παροχής μεγάλου όγκου γραπτών πληροφοριών στο υποκείμενο των δεδομένων. Τα εικονίδια θα πρέπει να είναι ορατά στα οχήματα, προκειμένου να παρέχουν ικανοποιητική επισκόπηση της σχεδιαζόμενης επεξεργασίας, η οποία να είναι κατανοητή και ευανάγνωστη. Το ΕΣΠΔ τονίζει τη σημασία της τυποποίησης των εν λόγω εικονιδίων, ώστε ο χρήστης να βλέπει τα ίδια σύμβολα ανεξάρτητα από τη μάρκα ή το μοντέλο του οχήματος. Για παράδειγμα, όταν συλλέγονται ορισμένοι τύποι δεδομένων, όπως η θέση, τα οχήματα θα μπορούσαν να φέρουν ένα σαφές σήμα επί του οχήματος (όπως μια φωτεινή ένδειξη εντός του οχήματος) για να ενημερώνουν τους επιβάτες σχετικά με τη συλλογή δεδομένων.

2.6 Δικαιώματα του υποκειμένου των δεδομένων

90. Οι κατασκευαστές οχημάτων και εξοπλισμού, οι πάροχοι υπηρεσιών και άλλοι υπεύθυνοι επεξεργασίας δεδομένων θα πρέπει να διευκολύνουν την άσκηση ελέγχου από τα υποκείμενα των δεδομένων στα δεδομένα τους καθ' όλη τη διάρκεια της περιόδου επεξεργασίας, μέσω της εφαρμογής ειδικών εργαλείων που παρέχουν έναν αποτελεσματικό τρόπο άσκησης των δικαιωμάτων τους, ειδικότερα του δικαιώματος πρόσβασης, διόρθωσης, διαγραφής, του δικαιώματος περιορισμού της επεξεργασίας και, ανάλογα με τη νομική βάση της επεξεργασίας, του δικαιώματος στη φορητότητα των δεδομένων και του δικαιώματος εναντίωσης.
91. Για να διευκολύνεται η τροποποίηση των ρυθμίσεων, θα πρέπει να εφαρμοστεί ένα σύστημα διαχείρισης προφίλ για να αποθηκεύονται οι προτιμήσεις των γνωστών οδηγών και να δίνεται η δυνατότητα στους οδηγούς να αλλάζουν εύκολα τις ρυθμίσεις απορρήτου οποιαδήποτε στιγμή. Το σύστημα διαχείρισης προφίλ θα πρέπει να συγκεντρώνει κάθε ρύθμιση δεδομένων για κάθε επεξεργασία δεδομένων, ειδικότερα για τη διευκόλυνση της πρόσβασης στα δεδομένα και της διαγραφής, της αφαίρεσης και της φορητότητας των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα από συστήματα οχημάτων, όταν το ζητά το υποκείμενο των δεδομένων. Οι οδηγοί θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να παύουν τη συλλογή ορισμένων τύπων δεδομένων, προσωρινά ή μόνιμα, οποιαδήποτε στιγμή, εκτός

εάν υπάρχει συγκεκριμένος νομικός λόγος στον οποίο μπορεί να βασιστεί ο υπεύθυνος επεξεργασίας για να συνεχίσει τη συλλογή συγκεκριμένων δεδομένων. Στην περίπτωση σύμβασης που παρέχει εξατομικευμένη προσφορά με βάση την οδηγική συμπεριφορά, αυτό μπορεί να σημαίνει ότι, ως αποτέλεσμα της εν λόγω παύσης, ο χρήστης αναμένεται να υπόκειται πλέον στους τυπικούς όρους της εν λόγω σύμβασης. Τα χαρακτηριστικά αυτά θα πρέπει να εφαρμόζονται εντός του οχήματος, μολονότι θα μπορούσαν επίσης να παρέχονται στα υποκείμενα των δεδομένων με πρόσθετα μέσα (π.χ. ειδική εφαρμογή). Επιπλέον, για να μπορούν τα υποκείμενα των δεδομένων να διαγράφουν γρήγορα και εύκολα δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα τα οποία μπορούν να αποθηκεύονται στον πίνακα οργάνων του αυτοκινήτου (για παράδειγμα, ιστορικό πλοήγησης GPS, περιήγηση στο διαδίκτυο κ.λπ.), το ΕΣΠΑ συνιστά στους κατασκευαστές να παρέχουν μια απλή λειτουργική δυνατότητα (π.χ. κουμπί διαγραφής).

92. Η πώληση ενός συνδεδεμένου οχήματος και η επακόλουθη αλλαγή κυριότητας θα πρέπει επίσης να συνεπάγονται τη διαγραφή οποιωνδήποτε δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα τα οποία δεν είναι πλέον απαραίτητα για τους σκοπούς που έχουν καθοριστεί προηγουμένως και το υποκείμενο των δεδομένων θα πρέπει να είναι σε θέση να ασκήσει το δικαίωμά του στη φορητότητα.

2.7 Ασφάλεια

93. Οι κατασκευαστές οχημάτων και εξοπλισμού, οι πάροχοι υπηρεσιών και άλλοι υπεύθυνοι επεξεργασίας δεδομένων θα πρέπει να θέτουν σε εφαρμογή μέτρα που εγγυώνται την ασφάλεια και την εμπιστευτικότητα των επεξεργασμένων δεδομένων και να λαμβάνουν όλες τις απαραίτητες προφυλάξεις ώστε να αποτρέπεται η ανάληψη του ελέγχου από μη εξουσιοδοτημένο πρόσωπο. Ειδικότερα, οι συμμετέχοντες στον κλάδο θα πρέπει να εξετάζουν το ενδεχόμενο λήψης των ακόλουθων μέτρων:

- Z κρυπτογράφηση των διαύλων επικοινωνίας μέσω αλγορίθμου τελευταίας τεχνολογίας,
 - Z εφαρμογή συστήματος διαχείρισης με κλειδί κρυπτογράφησης, το οποίο είναι μοναδικό για κάθε όχημα, όχι για κάθε μοντέλο,
 - Z σε περίπτωση αποθήκευσης εξ αποστάσεως, κρυπτογράφηση των δεδομένων μέσω αλγορίθμων τελευταίας τεχνολογίας,
 - Z κλειδιά κρυπτογράφησης που ανανεώνονται τακτικά,
 - Z προστασία των κλειδιών κρυπτογράφησης από κάθε γνωστοποίηση,
 - Z έλεγχος της γνησιότητας των συσκευών λήψης δεδομένων,
 - Z διασφάλιση της ακεραιότητας των δεδομένων (π.χ. με κατακερματισμό),
 - Z σύνδεση της πρόσβασης σε δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα με αξιόπιστες τεχνικές ελέγχου της ταυτότητας χρήστη (με κωδικό πρόσβασης, ηλεκτρονικό πιστοποιητικό κ.λπ.).
94. Όσον αφορά ειδικότερα τους κατασκευαστές οχημάτων, το ΕΣΠΑ συνιστά την εφαρμογή των ακόλουθων μέτρων ασφάλειας:
- Z διαχωρισμός των ζωτικών λειτουργιών του οχήματος από τις λειτουργίες που βασίζονται πάντα σε δυνατότητες τηλεπικοινωνιών [π.χ. υπηρεσίες ενημέρωσης και ψυχαγωγίας],
 - Z εφαρμογή τεχνικών μέτρων που δίνουν στους κατασκευαστές οχημάτων τη δυνατότητα να εντοπίζουν γρήγορα τρωτά σημεία ασφάλειας καθ' όλη τη διάρκεια ζωής του οχήματος,
 - Z όσον αφορά τις ζωτικές λειτουργίες του οχήματος, παροχή όσο το δυνατόν μεγαλύτερης προτεραιότητας στη χρήση ασφαλών μέσων επικοινωνιών που αφορούν ειδικά τις μεταφορές,

- Z εγκατάσταση συστήματος συναγερμού σε περίπτωση επίθεσης στα συστήματα του οχήματος, με δυνατότητα χειρισμού του οχήματος σε κατάσταση υποβαθμισμένης λειτουργίας⁴⁷,
- Z αποθήκευση του ιστορικού των αρχείων καταγραφής κάθε πρόσβασης στο σύστημα πληροφοριών του οχήματος, π.χ. για τους προηγούμενους έξι μήνες κατ' ανώτατο όριο, προκειμένου να είναι δυνατή η κατανόηση της προέλευσης κάθε πιθανής επίθεσης και η περιοδική επανεξέταση των καταγεγραμμένων πληροφοριών για τον εντοπισμό πιθανών ανωμαλιών.
95. Οι εν λόγω γενικές συστάσεις θα πρέπει να συμπληρώνονται από ειδικές απαιτήσεις, λαμβανομένων υπόψη των χαρακτηριστικών και του σκοπού κάθε επεξεργασίας δεδομένων.

2.8 Διαβίβαση δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα σε τρίτους

96. Καταρχήν, μόνο ο υπεύθυνος επεξεργασίας δεδομένων και το υποκείμενο των δεδομένων έχουν πρόσβαση στα δεδομένα που παράγονται από ένα συνδεδεμένο όχημα. Ωστόσο, ο υπεύθυνος επεξεργασίας δεδομένων μπορεί να διαβιβάζει δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα σε εμπορικό εταίρο (αποδέκτη), στον βαθμό που η εν λόγω διαβίβαση βασίζεται νόμιμα σε μία από τις νομικές βάσεις που αναφέρονται στο άρθρο 6 του ΓΚΠΔ.
97. Δεδομένης της πιθανής ευαισθησίας των δεδομένων χρήσης του οχήματος (π.χ. πραγματοποιηθείσες διαδρομές, τρόπος οδήγησης), το ΕΣΠΔ συνιστά να λαμβάνεται συστηματικά η συγκατάθεση του υποκειμένου των δεδομένων πριν από τη διαβίβαση των δεδομένων του σε εμπορικό εταίρο που ενεργεί ως υπεύθυνος επεξεργασίας δεδομένων (π.χ. μέσω της επιλογής ενός τετραγωνιδίου που δεν είναι προεπιλεγμένο ή, όπου είναι τεχνικά εφικτό, μέσω της χρήσης φυσικής ή λογικής συσκευής στην οποία το πρόσωπο δύναται να έχει πρόσβαση από το όχημα). Ο εμπορικός εταίρος με τη σειρά του καθίσταται υπεύθυνος για τα δεδομένα που λαμβάνει και υπόκειται σε όλες τις διατάξεις του ΓΚΠΔ.
98. Ο κατασκευαστής του οχήματος, ο πάροχος υπηρεσιών ή άλλος υπεύθυνος επεξεργασίας δεδομένων μπορεί να διαβιβάζει δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα σε εκτελούντα την επεξεργασία δεδομένων ο οποίος έχει επιλεγεί για να διαδραματίσει ρόλο στην παροχή της υπηρεσίας προς το υποκείμενο των δεδομένων, υπό την προϋπόθεση ότι ο εκτελών την επεξεργασία δεδομένων δεν χρησιμοποιεί τα εν λόγω δεδομένα για ίδιο σκοπό. Οι υπεύθυνοι επεξεργασίας δεδομένων και οι εκτελούντες την επεξεργασία των δεδομένων καταρτίζουν σύμβαση ή άλλο νομικό έγγραφο που προσδιορίζει τις υποχρεώσεις κάθε μέρους και αναφέρει τις διατάξεις του άρθρου 28 του ΓΚΠΔ.

2.9 Διαβίβαση δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα εκτός της ΕΕ / του ΕΟΧ

99. Όταν τα δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα διαβιβάζονται εκτός του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου, προβλέπονται ειδικές εγγυήσεις προκειμένου να διασφαλίζεται ότι η προστασία ταξιδεύει μαζί με τα δεδομένα.
100. Κατά συνέπεια, ο υπεύθυνος επεξεργασίας δεδομένων μπορεί να διαβιβάζει δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα σε έναν αποδέκτη, μόνο στον βαθμό που η εν λόγω διαβίβαση είναι σύμφωνη με τις απαιτήσεις που ορίζονται στο κεφάλαιο V του ΓΚΠΔ.

2.10 Χρήση τεχνολογιών Wi-Fi εντός του οχήματος

⁴⁷ Υποβαθμισμένη λειτουργία είναι η κατάσταση λειτουργίας του οχήματος που διασφαλίζει ότι οι λειτουργίες που είναι ουσιώδεις για τον ασφαλή χειρισμό του οχήματος (δηλ. ελάχιστες απαιτήσεις ασφάλειας) είναι εγγυημένες, ακόμη και αν απενεργοποιούνται άλλες λιγότερο σημαντικές λειτουργίες (π.χ. η λειτουργία της συσκευής πλοήγησης μέσω γεωγραφικών συντεταγμένων μπορεί να θεωρηθεί μη ουσιώδης, σε αντίθεση με το σύστημα πέδησης).

101. Η εξέλιξη της τεχνολογίας των κυψελωτών συστημάτων κατέστησε δυνατή την εύκολη χρήση του διαδικτύου στον δρόμο. Ενώ είναι δυνατή η επίτευξη συνδεσιμότητας Wi-Fi σε ένα όχημα μέσω του σημείου πρόσβασης έξυπνου τηλεφώνου ή ειδικής συσκευής (dongle OBD-II, ασύρματου μόντεμ ή δρομολογητή κ.λπ.), οι περισσότεροι κατασκευαστές προσφέρουν σήμερα μοντέλα που περιλαμβάνουν σύνδεση δεδομένων με ενσωματωμένο κυψελωτό σύστημα και μπορούν επίσης να δημιουργήσουν δίκτυα Wi-Fi. Ανάλογα με την περίπτωση, πρέπει να λαμβάνονται υπόψη διάφορες πτυχές:

Η συνδεσιμότητα Wi-Fi προσφέρεται ως υπηρεσία από επαγγελματίες του κλάδου των οδικών μεταφορών, όπως από έναν οδηγό ταξί στους πελάτες του. Στην περίπτωση αυτή, ο επαγγελματίας ή η εταιρεία του μπορεί να θεωρηθεί φορέας παροχής υπηρεσιών στο διαδίκτυο (ISP) και, ως εκ τούτου, να υπόκειται σε ειδικές υποχρεώσεις και περιορισμούς όσον αφορά την επεξεργασία των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα των πελατών του.

Η συνδεσιμότητα Wi-Fi εφαρμόζεται για αποκλειστική χρήση από τον οδηγό (με την εξαίρεση του οδηγού και των επιβατών του). Στην περίπτωση αυτή, η επεξεργασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα θεωρείται αποκλειστικά προσωπική ή οικιακή δραστηριότητα σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 2 στοιχείο γ) και την αιτιολογική σκέψη 18 του ΓΚΠΔ.

102. Γενικά, η εξάπλωση των διεπαφών σύνδεσης στο διαδίκτυο μέσω Wi-Fi ενέχει μεγαλύτερους κινδύνους για την ιδιωτική ζωή των προσώπων. Πράγματι, μέσω των οχημάτων τους, οι χρήστες καθίστανται φορείς συνεχούς εκπομπής και, ως εκ τούτου, μπορούν να εντοπίζονται και να παρακολουθούνται. Συνεπώς, για να αποτραπεί ο εντοπισμός, οι κατασκευαστές οχημάτων και εξοπλισμού θα πρέπει να θέσουν σε εφαρμογή εύχρηστες επιλογές αυτοεξίτασης, οι οποίες θα αποτρέπουν τη συλλογή του αναγνωριστικού συνόλου υπηρεσιών (SSID) του δικτύου Wi-Fi επί του οχήματος.

3 ΠΕΡΙΠΤΩΣΙΟΛΟΓΙΚΕΣ ΜΕΛΕΤΕΣ

103. Η παρούσα ενότητα πραγματεύεται πέντε συγκεκριμένα παραδείγματα επεξεργασίας στο πλαίσιο των συνδεδεμένων οχημάτων, τα οποία αντιστοιχούν σε σενάρια που ενδέχεται να συναντήσουν τα ενδιαφερόμενα μέρη του κλάδου. Τα παραδείγματα καλύπτουν επεξεργασία δεδομένων η οποία απαιτεί υπολογιστική ισχύ που δεν μπορεί να κινητοποιηθεί τοπικά στο όχημα και/ή την αποστολή δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα σε τρίτο μέρος για τη διενέργεια περαιτέρω ανάλυσης ή την παροχή περαιτέρω λειτουργικών δυνατοτήτων από απόσταση. Για κάθε είδος επεξεργασίας, το παρόν έγγραφο προσδιορίζει τους επιδιωκόμενους σκοπούς, τις κατηγορίες των δεδομένων που συλλέγονται, την περίοδο διατήρησης των εν λόγω δεδομένων, τα δικαιώματα των υποκειμένων των δεδομένων, τα μέτρα ασφαλείας που πρέπει να εφαρμόζονται και τους αποδέκτες των πληροφοριών. Στην περίπτωση που ορισμένα από τα πεδία αυτά δεν περιγράφονται παρακάτω, ισχύουν οι γενικές συστάσεις που περιγράφηκαν στο προηγούμενο μέρος.
104. Τα παραδείγματα που επιλέχθηκαν δεν είναι εξαντλητικά και στόχος τους είναι να είναι ενδεικτικά της ποικιλίας των τύπων επεξεργασίας, των νομικών βάσεων, των φορέων κ.λπ. που ενδέχεται να σχετίζονται με τα συνδεδεμένα οχήματα.

3.1 Παροχή υπηρεσίας από τρίτο μέρος

105. Τα υποκείμενα των δεδομένων μπορεί να συνάπτουν σύμβαση με πάροχο υπηρεσιών για τη λήψη υπηρεσιών προστιθέμενης αξίας που σχετίζονται με το όχημά τους. Για παράδειγμα, ένα υποκείμενο δεδομένων μπορεί να συνάψει ασφαλιστήριο συμβόλαιο με βάση τη χρήση το οποίο να προσφέρει μειωμένα ασφάλιστρα στην περίπτωση λιγότερης οδήγησης («Pay As You Drive») ή καλής οδηγικής συμπεριφοράς («Pay How You

Drive») και για το οποίο απαιτείται παρακολούθηση των οδηγικών συνηθειών από την ασφαλιστική εταιρεία. Ένα υποκείμενο δεδομένων θα μπορούσε επίσης να συνάψει σύμβαση με εταιρεία που παρέχει οδική βοήθεια σε περίπτωση βλάβης, υπηρεσία η οποία συνεπάγεται τη διαβίβαση της θέσης του οχήματος στην εταιρεία ή σε πάροχο υπηρεσιών για τη λήψη μηνυμάτων ή προειδοποιήσεων σχετικά με τη λειτουργία του οχήματος (π.χ. προειδοποίηση για την κατάσταση φθοράς των φρένων ή υπενθύμιση της ημερομηνίας τεχνικού ελέγχου).

3.1.1 Ασφάλιση με βάση τη χρήση

106. Η ασφάλιση τύπου «Pay As You Drive» είναι ένα είδος ασφάλισης με βάση τη χρήση η οποία παρακολουθεί τα διανυθέντα χιλιόμετρα και/ή τις οδηγικές συνήθειες του οδηγού, προκειμένου να διαφοροποιεί και να ανταμείβει τους «ασφαλείς» οδηγούς, παρέχοντάς τους χαμηλότερα ασφάλιστρα. Ο ασφαλιστής απαιτεί από τον οδηγό να εγκαταστήσει ενσωματωμένη τηλεματική υπηρεσία ή εφαρμογή για φορητές συσκευές ή να ενεργοποιήσει μια συσκευή ενσωματωμένη από την κατασκευή, η οποία θα παρακολουθεί τα διανυθέντα χιλιόμετρα και/ή την οδηγική συμπεριφορά (μοτίβο πέδησης, ταχεία επιτάχυνση κ.λπ.) του ασφαλισμένου. Οι πληροφορίες που συλλέγονται από την τηλεματική συσκευή θα χρησιμοποιηθούν για τον καθορισμό της βαθμολογίας του οδηγού, προκειμένου να αναλυθούν οι κίνδυνοι που μπορεί να ενέχει για την ασφαλιστική εταιρεία.
107. Δεδομένου ότι η ασφάλιση με βάση τη χρήση απαιτεί συγκατάθεση σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 3 της οδηγίας για την προστασία της ιδιωτικής ζωής στις ηλεκτρονικές επικοινωνίες, το ΕΣΠΔ επισημαίνει ότι ο ασφαλισμένος πρέπει να έχει την επιλογή να εγγραφεί σε ασφαλιστήριο συμβόλαιο που δεν βασίζεται στη χρήση. Διαφορετικά, η συγκατάθεση δεν θα θεωρείται ελεύθερη, καθώς η εκτέλεση της σύμβασης θα εξαρτάται από τη συγκατάθεση. Επιπλέον, το άρθρο 7 παράγραφος 3 του ΓΚΠΔ ορίζει ότι το υποκείμενο των δεδομένων πρέπει να έχει το δικαίωμα να ανακαλέσει τη συγκατάθεσή του.

3.1.1.1 Νομική βάση

108. Όταν τα δεδομένα συλλέγονται μέσω μιας διαθέσιμης στο κοινό υπηρεσίας ηλεκτρονικών επικοινωνιών (για παράδειγμα μέσω της κάρτας SIM που περιέχεται στη συσκευή τηλεματικής), θα απαιτείται συγκατάθεση για την απόκτηση πρόσβασης σε πληροφορίες που είναι ήδη αποθηκευμένες στο όχημα, όπως ορίζεται στο άρθρο 5 παράγραφος 3 της οδηγίας για την προστασία της ιδιωτικής ζωής στις ηλεκτρονικές επικοινωνίες. Πράγματι, καμία από τις εξαιρέσεις που προβλέπονται στις εν λόγω διατάξεις δεν μπορεί να εφαρμοστεί στο πλαίσιο αυτό: η επεξεργασία δεν έχει ως αποκλειστικό σκοπό τη διενέργεια της διαβίβασης μιας επικοινωνίας μέσω δικτύου ηλεκτρονικών επικοινωνιών ούτε αφορά υπηρεσία στην κοινωνία των πληροφοριών την οποία έχει ζητήσει ρητά ο συνδρομητής ή ο χρήστης. Η συγκατάθεση θα μπορούσε να παρέχεται κατά τον χρόνο σύναψης της σύμβασης.
109. Όσον αφορά την επεξεργασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα μετά την αποθήκευση ή την πρόσβαση στον τερματικό εξοπλισμό του τελικού χρήστη, η ασφαλιστική εταιρεία δύναται να βασίζεται στο άρθρο 6 παράγραφος 1 στοιχείο β) του ΓΚΠΔ στο συγκεκριμένο αυτό πλαίσιο, υπό την προϋπόθεση ότι είναι σε θέση να αποδείξει τόσο ότι η επεξεργασία πραγματοποιείται στο πλαίσιο έγκυρης σύμβασης με το υποκείμενο των δεδομένων όσο και ότι η επεξεργασία είναι απαραίτητη για την εκτέλεση της συγκεκριμένης σύμβασης με το υποκείμενο των δεδομένων. Στον βαθμό που η επεξεργασία είναι αντικειμενικά απαραίτητη για την εκτέλεση της σύμβασης με το υποκείμενο των δεδομένων, το ΕΣΠΔ θεωρεί ότι η επίκληση του άρθρου 6 παράγραφος 1 στοιχείο β) του ΓΚΠΔ δεν θα είχε ως αποτέλεσμα τη μείωση της πρόσθετης προστασίας που παρέχεται από το άρθρο 5 παράγραφος 3 της οδηγίας για την προστασία της ιδιωτικής ζωής στις ηλεκτρονικές

επικοινωνίες στη συγκεκριμένη περίπτωση. Η νομική αυτή βάση δημιουργείται με την υπογραφή της σύμβασης του υποκειμένου των δεδομένων με την ασφαλιστική εταιρεία.

3.1.1.2 Συλλεγόμενα δεδομένα

110. Υπάρχουν δύο είδη δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα που πρέπει να ληφθούν υπόψη:

Z εμπορικά δεδομένα και δεδομένα συναλλαγών: τα στοιχεία ταυτοποίησης του υποκειμένου των δεδομένων, δεδομένα σχετικά με συναλλαγές, δεδομένα που αφορούν μέσα πληρωμής κ.λπ.·

Z δεδομένα χρήσης: δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα που παράγονται από το όχημα, οδηγικές συνήθειες, θέση κ.λπ.

111. Στον βαθμό που είναι δυνατόν και δεδομένου ότι υπάρχει κίνδυνος να χρησιμοποιηθούν αθέμιτα τα δεδομένα που συλλέγονται μέσω της συσκευής τηλεματικής με σκοπό τη δημιουργία επακριβούς προφίλ των κινήσεων του οδηγού, το ΕΣΠΔ συνιστά τα ανεπεξέργαστα δεδομένα σχετικά με την οδηγική συμπεριφορά να υποβάλλονται σε επεξεργασία:

Z είτε εντός του οχήματος σε συσκευές τηλεματικής ή στο έξυπνο τηλέφωνο του χρήστη, έτσι ώστε ο ασφαλιστής να έχει πρόσβαση μόνο στα δεδομένα των αποτελεσμάτων (π.χ. βαθμολογία σχετικά με τις οδηγικές συνήθειες), όχι στα λεπτομερή ανεπεξέργαστα δεδομένα (βλ. ενότητα 2.1)·

Z είτε από τον πάροχο υπηρεσιών τηλεματικής για λογαριασμό του υπευθύνου επεξεργασίας (της ασφαλιστικής εταιρείας) για τη δημιουργία αριθμητικών βαθμολογιών που διαβιβάζονται στην ασφαλιστική εταιρεία σε καθορισμένη βάση. Στην περίπτωση αυτή, πρέπει να διαχωρίζονται τα ανεπεξέργαστα δεδομένα από τα δεδομένα που σχετίζονται άμεσα με την ταυτότητα του οδηγού. Αυτό σημαίνει ότι ο πάροχος υπηρεσιών τηλεματικής λαμβάνει τα δεδομένα σε πραγματικό χρόνο, αλλά δεν γνωρίζει τα ονόματα, τις πινακίδες κυκλοφορίας, κ.λπ. των ασφαλισμένων. Από την άλλη πλευρά, ο ασφαλιστής γνωρίζει τα ονόματα των ασφαλισμένων, αλλά λαμβάνει μόνο τις βαθμολογίες και τα συνολικά χιλιόμετρα, όχι τα ανεπεξέργαστα δεδομένα που χρησιμοποιήθηκαν για την παραγωγή των εν λόγω βαθμολογιών.

112. Επιπλέον, πρέπει να σημειωθεί ότι, εάν μόνο τα διανυθέντα χιλιόμετρα είναι απαραίτητα για την εκτέλεση της σύμβασης, δεν πρέπει να συλλέγονται δεδομένα θέσης.

3.1.1.3 Περίοδος διατήρησης

113. Στο πλαίσιο της επεξεργασίας δεδομένων που διενεργείται για την εκτέλεση σύμβασης (δηλ. την παροχή υπηρεσίας), είναι σημαντικό να γίνεται διάκριση μεταξύ δύο τύπων δεδομένων πριν από τον καθορισμό των αντίστοιχων περιόδων διατήρησής τους:

Z εμπορικά δεδομένα και δεδομένα συναλλαγών: τα εν λόγω δεδομένα μπορούν να διατηρούνται σε ενεργό βάση δεδομένων καθ' όλη τη διάρκεια της σύμβασης. Στο τέλος της σύμβασης, μπορούν να αρχειοθετούνται φυσικά (σε χωριστό μέσο: DVD κ.λπ.) ή λογικά (μέσω διαχείρισης αδειοδότησης) για την περίπτωση ενδεχόμενης αντιδικίας. Στη συνέχεια, κατά τη λήξη των προβλεπόμενων προθεσμιών παραγραφής, τα δεδομένα διαγράφονται ή ανωνυμοποιούνται·

Z δεδομένα χρήσης: τα δεδομένα χρήσης μπορούν να ταξινομηθούν ως ανεπεξέργαστα και συγκεντρωτικά δεδομένα. Όπως προαναφέρθηκε, εάν είναι δυνατόν, οι υπεύθυνοι επεξεργασίας ή οι εκτελούντες την επεξεργασία δεδομένων δεν θα πρέπει να επεξεργάζονται ανεπεξέργαστα δεδομένα. Εάν είναι απαραίτητο, τα ανεπεξέργαστα δεδομένα θα πρέπει να διατηρούνται μόνο για όσο διάστημα απαιτείται για την κατάρτιση των συγκεντρωτικών δεδομένων και για τον έλεγχο της εγκυρότητας της εν λόγω διαδικασίας συγκέντρωσης. Τα συγκεντρωτικά δεδομένα θα πρέπει να διατηρούνται μόνο

3.1.1.4 Ενημέρωση και δικαιώματα των υποκειμένων των δεδομένων

114. Πριν από την επεξεργασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα, το υποκείμενο των δεδομένων ενημερώνεται σύμφωνα με το άρθρο 13 του ΓΚΠΔ, με διαφανή και κατανοητό τρόπο. Ειδικότερα, πρέπει να ενημερώνεται σχετικά με το χρονικό διάστημα για το οποίο θα αποθηκευτούν τα δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα ή, όταν αυτό είναι δεν είναι δυνατό, τα κριτήρια που καθορίζουν το εν λόγω χρονικό διάστημα. Στη δεύτερη περίπτωση, το ΕΣΠΔ συνιστά την εφαρμογή μιας παιδαγωγικής προσέγγισης για να τονιστεί η διαφορά μεταξύ των ανεπεξέργαστων δεδομένων και της βαθμολογίας που παράγεται σε αυτή τη βάση, τονίζοντας ότι, σε αυτή την περίπτωση, ο ασφαλιστής θα συλλέγει μόνο το αποτέλεσμα της βαθμολογίας, κατά περίπτωση.
115. Όταν τα δεδομένα δεν υποβάλλονται σε επεξεργασία εντός του οχήματος αλλά από πάροχο υπηρεσιών τηλεματικής για λογαριασμό του υπευθύνου επεξεργασίας (της ασφαλιστικής εταιρείας), η ενημέρωση θα ήταν χρήσιμο να αναφέρει ότι, στην περίπτωση αυτή, ο πάροχος δεν θα έχει πρόσβαση σε δεδομένα που σχετίζονται άμεσα με την ταυτότητα του οδηγού (όπως ονόματα, πινακίδες κυκλοφορίας κ.λπ.). Επίσης, λαμβάνοντας υπόψη τη σημασία της ενημέρωσης των υποκειμένων των δεδομένων σχετικά με τις συνέπειες της επεξεργασίας των δεδομένων τους προσωπικού χαρακτήρα και το γεγονός ότι τα υποκείμενα των δεδομένων δεν θα πρέπει να αιφνιδιάζονται από την επεξεργασία των δεδομένων τους προσωπικού χαρακτήρα, το ΕΣΠΔ συνιστά να ενημερώνεται το υποκείμενο των δεδομένων αν καταρτίζεται το προφίλ του και ποιες συνέπειες έχει η εν λόγω κατάρτιση προφίλ, ακόμη και αν αυτή δεν συνεπάγεται αυτοματοποιημένη λήψη αποφάσεων, όπως αναφέρεται στο άρθρο 22 του ΓΚΠΔ.
116. Όσον αφορά το δικαίωμα των υποκειμένων των δεδομένων, αυτά ενημερώνονται συγκεκριμένα σχετικά με τα διαθέσιμα μέσα για την άσκηση των δικαιωμάτων τους όσον αφορά την πρόσβαση, τη διόρθωση, τον περιορισμό και τη διαγραφή των δεδομένων τους. Καθώς τα ανεπεξέργαστα δεδομένα που συλλέγονται στο πλαίσιο αυτό παρέχονται από το υποκείμενο των δεδομένων (μέσω ειδικών εντύπων ή μέσω της δραστηριότητάς του) και υποβάλλονται σε επεξεργασία βάσει του άρθρου 6 παράγραφος 1 στοιχείο β) του ΓΚΠΔ (εκτέλεση σύμβασης), το υποκείμενο των δεδομένων δικαιούται να ασκήσει το δικαίωμά του στη φορητότητα των δεδομένων. Όπως τονίζεται στις κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με το δικαίωμα στη φορητότητα των δεδομένων, το ΕΣΠΔ συνιστά ιδιαιτέρως «στους υπευθύνους επεξεργασίας να εξηγούν με σαφήνεια τη διαφορά ανάμεσα στους τύπους δεδομένων που μπορεί να λαμβάνει ένα υποκείμενο δεδομένων βάσει του δικαιώματος πρόσβασης και του δικαιώματος για φορητότητα των δεδομένων»⁴⁸.
117. Η ενημέρωση είναι δυνατόν να παρέχεται κατά την υπογραφή της σύμβασης.

3.1.1.5 Αποδέκτης:

118. Το ΕΣΠΔ συνιστά, στο μέτρο του δυνατού, να υποβάλλονται σε επεξεργασία τα δεδομένα χρήσης του οχήματος απευθείας σε συσκευές τηλεματικής, έτσι ώστε ο ασφαλιστής να έχει πρόσβαση μόνο στα δεδομένα των αποτελεσμάτων (π.χ. βαθμολογία) και όχι σε λεπτομερή ανεπεξέργαστα δεδομένα.
119. Εάν ένας πάροχος υπηρεσιών τηλεματικής συλλέγει τα δεδομένα για λογαριασμό του υπευθύνου επεξεργασίας (της ασφαλιστικής εταιρείας) με σκοπό τη δημιουργία

⁴⁸ Ομάδα εργασίας του άρθρου 29, Κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με το δικαίωμα στη φορητότητα των δεδομένων δυνάμει του κανονισμού 2016/676, WP 242 rev.01, οι οποίες εγκρίθηκαν από το ΕΣΠΔ, σ. 13.

αριθμητικών βαθμολογιών, δεν χρειάζεται να γνωρίζει την ταυτότητα του οδηγού (όπως ονόματα, πινακίδες κυκλοφορίας κ.λπ.) των ασφαλισμένων.

3.1.1.6 Ασφάλεια:

120. Εφαρμόζονται οι γενικές συστάσεις. Βλέπε ενότητα 2.7.

3.1.2 Εκμίσθωση και κράτηση χώρου στάθμευσης

121. Ο ιδιοκτήτης μιας θέσης στάθμευσης μπορεί να θελήσει να την εκμισθώσει. Για τον σκοπό αυτό, καταχωρίζει τη θέση και καθορίζει την τιμή του σε μια διαδικτυακή εφαρμογή. Στη συνέχεια, μόλις καταχωριστεί η θέση στάθμευσης, η εφαρμογή ενημερώνει τον ιδιοκτήτη όταν ένας οδηγός επιθυμεί να κάνει κράτηση. Ο οδηγός μπορεί να επιλέξει έναν προορισμό και να ελέγξει τη διαθεσιμότητα θέσεων στάθμευσης βάσει πολλαπλών κριτηρίων. Μετά την έγκριση του ιδιοκτήτη, η συναλλαγή επιβεβαιώνεται και ο πάροχος υπηρεσιών χειρίζεται την πράξη πληρωμής και, στη συνέχεια, χρησιμοποιεί πλοήγηση για να οδηγήσει τον οδηγό στη θέση.

3.1.2.1 Νομική βάση

122. Όταν τα δεδομένα συλλέγονται μέσω διαθέσιμης στο κοινό ηλεκτρονικής επικοινωνίας, εφαρμόζεται το άρθρο 5 παράγραφος 3 της οδηγίας για την προστασία της ιδιωτικής ζωής στις ηλεκτρονικές επικοινωνίες.

123. Επειδή πρόκειται για υπηρεσία της κοινωνίας των πληροφοριών, το άρθρο 5 παράγραφος 3 της οδηγίας για την προστασία της ιδιωτικής ζωής στις ηλεκτρονικές επικοινωνίες δεν απαιτεί συγκατάθεση για την απόκτηση πρόσβασης σε πληροφορίες που είναι ήδη αποθηκευμένες στο όχημα, όταν η εν λόγω υπηρεσία ζητείται ρητά από τον συνδρομητή.

124. Για την επεξεργασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και μόνο για δεδομένα που είναι απαραίτητα για την εκτέλεση της σύμβασης στην οποία το υποκείμενο των δεδομένων είναι συμβαλλόμενο μέρος, το άρθρο 6 παράγραφος 1 στοιχείο β) του ΓΚΠΔ θα αποτελεί τη νομική βάση.

3.1.2.2 Συλλεγόμενα δεδομένα

125. Στα δεδομένα που υποβάλλονται σε επεξεργασία περιλαμβάνονται τα στοιχεία επικοινωνίας του οδηγού (όνομα, διεύθυνση ηλεκτρονικού ταχυδρομείου, αριθμός τηλεφώνου), ο τύπος οχήματος (π.χ. αυτοκίνητο, φορτηγό, μοτοσικλέτα), ο αριθμός πινακίδας κυκλοφορίας, η περίοδος στάθμευσης, τα στοιχεία πληρωμής (π.χ. πληροφορίες πιστωτικής κάρτας), καθώς και τα δεδομένα πλοήγησης.

3.1.2.3 Περίοδος διατήρησης

126. Τα δεδομένα θα πρέπει να διατηρούνται μόνο για όσο διάστημα είναι αναγκαίο για την εκτέλεση της σύμβασης στάθμευσης ή όπως άλλως προβλέπεται από το δίκαιο της Ένωσης ή του κράτους μέλους. Κατόπιν, τα εν λόγω δεδομένα διαγράφονται ή ανωνυμοποιούνται.

3.1.2.4 Ενημέρωση και δικαιώματα των υποκειμένων των δεδομένων

127. Πριν από την επεξεργασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα, το υποκείμενο των δεδομένων θα πρέπει να ενημερώνεται, σύμφωνα με το άρθρο 13 του ΓΚΠΔ, με διαφανή και κατανοητό τρόπο.

128. Το υποκείμενο των δεδομένων θα πρέπει να ενημερώνεται συγκεκριμένα σχετικά με τα διαθέσιμα μέσα για την άσκηση των δικαιωμάτων του όσον αφορά την πρόσβαση, τη διόρθωση, τον περιορισμό και τη διαγραφή των δεδομένων του. Καθώς τα δεδομένα που συλλέγονται στο πλαίσιο αυτό παρέχονται από το υποκείμενο των δεδομένων (μέσω ειδικών εντύπων ή μέσω της δραστηριότητάς του) και υποβάλλονται σε επεξεργασία βάσει του άρθρου 6 παράγραφος 1 στοιχείο β) του ΓΚΠΔ (εκτέλεση σύμβασης), το υποκείμενο των δεδομένων δικαιούται να ασκήσει το δικαίωμά του στη φορητότητα των δεδομένων. Όπως τονίζεται στις κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με το δικαίωμα στη

φορητότητα των δεδομένων, το ΕΣΠΑ συνιστά ιδιαίτερα «στους υπευθύνους επεξεργασίας να εξηγούν με σαφήνεια τη διαφορά ανάμεσα στους τύπους δεδομένων που μπορεί να λαμβάνει ένα υποκείμενο δεδομένων βάσει του δικαιώματος πρόσβασης και του δικαιώματος για φορητότητα των δεδομένων».

3.1.2.5 Αποδέκτης:

129. Καταρχήν, μόνο ο υπεύθυνος επεξεργασίας δεδομένων και ο εκτελών την επεξεργασία των δεδομένων έχουν πρόσβαση στα δεδομένα.

3.1.2.6 Ασφάλεια:

130. Εφαρμόζονται οι γενικές συστάσεις. Βλέπε ενότητα 2.7.

3.2 Σύστημα eCall

131. Σε περίπτωση σοβαρού ατυχήματος στην Ευρωπαϊκή Ένωση, το όχημα ενεργοποιεί αυτόματα κλήση eCall προς τον αριθμό 112, τον πανευρωπαϊκό έκτακτης ανάγκης (βλ. ενότητα 1.1 για περισσότερες λεπτομέρειες) που επιτρέπει την άμεση αποστολή ασθενοφόρου στον τόπο του ατυχήματος σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2015/758, της 29ης Απριλίου 2015, όσον αφορά τις απαιτήσεις έγκρισης τύπου για την ανάπτυξη του συστήματος eCall που βασίζεται στην υπηρεσία 112 σε οχήματα και την τροποποίηση της οδηγίας 2007/46/ΕΚ [στο εξής: κανονισμός (ΕΕ) 2015/758].

132. Πράγματι, η γεννήτρια κλήσεων eCall που είναι εγκατεστημένη στο εσωτερικό του οχήματος, η οποία παρέχει δυνατότητα μετάδοσης μέσω δημόσιου δικτύου κινητών ασύρματων επικοινωνιών, ξεκινά κλήση έκτακτης ανάγκης, η οποία ενεργοποιείται είτε αυτόματα από τους αισθητήρες του οχήματος είτε μη αυτόματα από τους επιβάτες του οχήματος μόνο σε περίπτωση ατυχήματος. Εκτός από την ενεργοποίηση του καναλιού ήχου, το δεύτερο συμβάν που ενεργοποιείται αυτόματα ως αποτέλεσμα ατυχήματος συνίσταται στη δημιουργία του ελάχιστου συνόλου δεδομένων (στο εξής: MSD) και στην αποστολή του στο κέντρο κλήσεων έκτακτης ανάγκης (στο εξής: PSAP).

3.2.1 Νομική βάση

133. Όσον αφορά την εφαρμογή της οδηγίας για την προστασία της ιδιωτικής ζωής στις ηλεκτρονικές επικοινωνίες, πρέπει να ληφθούν υπόψη δύο διατάξεις:

Z το άρθρο 9 σχετικά με τα δεδομένα θέσης εκτός των δεδομένων κίνησης, το οποίο εφαρμόζεται μόνο στις υπηρεσίες ηλεκτρονικών επικοινωνιών,

Z το άρθρο 5 παράγραφος 3 για την απόκτηση πρόσβασης σε πληροφορίες αποθηκευμένες στη γεννήτρια που είναι εγκατεστημένη εντός του οχήματος.

134. Παρά το γεγονός ότι, καταρχήν, οι εν λόγω διατάξεις απαιτούν τη συγκατάθεση του υποκειμένου των δεδομένων, ο κανονισμός (ΕΕ) 2015/758 δημιουργεί νομική υποχρέωση την οποία υπέχει ο υπεύθυνος επεξεργασίας δεδομένων (το υποκείμενο των δεδομένων δεν έχει πραγματική ή ελεύθερη επιλογή και δεν θα μπορεί να αρνηθεί την επεξεργασία των δεδομένων του). Ως εκ τούτου, ο κανονισμός (ΕΕ) 2015/758 υπερισχύει της ανάγκης να δίνεται η συγκατάθεση του οδηγού για την επεξεργασία των δεδομένων θέσης και του MSD⁴⁹.

⁴⁹ Πρέπει να σημειωθεί ότι το άρθρο 8 παράγραφος 1 στοιχείο στ) της διαπραγματευτικής εντολής του Συμβουλίου σχετικά με την πρόταση κανονισμού για την προστασία της ιδιωτικής ζωής στις ηλεκτρονικές επικοινωνίες προβλέπει ειδική εξαίρεση για το σύστημα eCall, καθώς δεν απαιτείται συγκατάθεση όταν «είναι αναγκαίο να εντοπίζεται τερματικός εξοπλισμός όταν ένας τελικός χρήστης πραγματοποιεί επικοινωνία έκτακτης ανάγκης είτε στον ενιαίο ευρωπαϊκό αριθμό έκτακτης ανάγκης «112» είτε σε εθνικό αριθμό έκτακτης ανάγκης, σύμφωνα με το άρθρο 13 παράγραφος 3».

135. Η νομική βάση για την επεξεργασία των εν λόγω δεδομένων θα είναι η συμμόρφωση με νομική υποχρέωση, όπως προβλέπεται στο άρθρο 6 παράγραφος 1 στοιχείο γ) του ΓΚΠΔ [δηλ. τον κανονισμό (ΕΕ) 2015/758].

3.2.2 Συλλεγόμενα δεδομένα

136. Ο κανονισμός (ΕΕ) 2015/578 προβλέπει ότι τα δεδομένα που αποστέλλονται από το σύστημα eCall επί του οχήματος βάσει του αριθμού κλήσης 112 περιλαμβάνουν μόνο τις ελάχιστες πληροφορίες που αναφέρονται στο πρότυπο EN 15722:2015 «Συστήματα ευφυών μεταφορών — eSafety — Ελάχιστο σύνολο δεδομένων (MSD) για την κλήση eCall», συμπεριλαμβανομένων των εξής:

- Z ένδειξης του κατά πόσον η κλήση eCall ενεργοποιήθηκε αυτόματα ή μη αυτόματα·
- Z του τύπου του οχήματος·
- Z του αναγνωριστικού αριθμού του οχήματος (VIN)·
- Z του τύπου πρόωσης του οχήματος·
- Z της χρονοσφραγίδας της αρχικής παραγωγής του μηνύματος δεδομένων στο πλαίσιο του τρέχοντος συμβάντος eCall·
- Z του τελευταίου γνωστού γεωγραφικού πλάτους και γεωγραφικού μήκους του οχήματος που προσδιορίστηκε την τελευταία χρονική στιγμή, στο μέτρο του δυνατού, πριν από την παραγωγή του μηνύματος·
- Z της τελευταίας γνωστής πραγματικής κατεύθυνσης που ακολουθούσε το όχημα, η οποία προσδιορίστηκε την τελευταία χρονική στιγμή, στο μέτρο του δυνατού, πριν από την παραγωγή του μηνύματος (μόνο των τριών τελευταίων θέσεων του οχήματος).

3.2.3 Περίοδος διατήρησης

137. Ο κανονισμός (ΕΕ) 2015/758 ορίζει ότι τα δεδομένα διατηρούνται μόνο για το χρονικό διάστημα που είναι αναγκαίο για την αντιμετώπιση καταστάσεων έκτακτης ανάγκης. Τα εν λόγω δεδομένα διαγράφονται πλήρως μόλις παύσουν να είναι απαραίτητα για αυτόν τον σκοπό. Επίσης, στην εσωτερική μνήμη του συστήματος eCall, τα δεδομένα απαλείφονται αυτομάτως και συνεχώς. Είναι δυνατή η αποθήκευση μόνο των δεδομένων που αφορούν τις τελευταίες τρεις τοποθεσίες, στον βαθμό που είναι απολύτως αναγκαίο για τον προσδιορισμό της πιο πρόσφατης τοποθεσίας του οχήματος και της κατεύθυνσης που ακολουθούσε κατά τη στιγμή του συμβάντος.

3.2.4 Ενημέρωση και δικαιώματα των υποκειμένων των δεδομένων

138. Το άρθρο 6 του κανονισμού (ΕΕ) 2015/758 ορίζει ότι οι κατασκευαστές παρέχουν σαφείς και πλήρεις πληροφορίες σχετικά με την επεξεργασία δεδομένων που πραγματοποιείται με τη χρήση του συστήματος eCall. Οι πληροφορίες αυτές παρέχονται στο εγχειρίδιο κατόχου χωριστά για το σύστημα eCall επί του οχήματος βάσει του αριθμού κλήσης 112 και για οποιαδήποτε συστήματα eCall υποστηριζόμενα από υπηρεσίες τρίτων πριν από τη χρήση του συστήματος. Περιλαμβάνουν:

- Z μνεία της νομικής βάσης της επεξεργασίας·
- Z το γεγονός ότι το σύστημα eCall επί του οχήματος βάσει του αριθμού κλήσης 112 ενεργοποιείται αυτόματα·
- Z τον τρόπο επεξεργασίας των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα από το σύστημα eCall επί του οχήματος βάσει του αριθμού κλήσης 112·

- Z τον ειδικό σκοπό της επεξεργασίας από την κλήση eCall, η οποία θα περιορίζεται στις καταστάσεις έκτακτης ανάγκης που προβλέπονται στο άρθρο 5 παράγραφος 2 πρώτο εδάφιο του κανονισμού (ΕΕ) 2015/758·
 - Z τους τύπους δεδομένων που συλλέγονται και υποβάλλονται σε επεξεργασία, καθώς και τους αποδέκτες των δεδομένων αυτών·
 - Z το χρονικό όριο διατήρησης των δεδομένων στο σύστημα eCall επί του οχήματος βάσει του αριθμού κλήσης 112·
 - Z το γεγονός ότι τα οχήματα δεν αποτελούν αντικείμενο συνεχούς εντοπισμού·
 - Z τον τρόπο άσκησης των δικαιωμάτων που έχουν οι χρήστες ως προς τα δεδομένα τους, καθώς και την υπηρεσία επαφής που είναι αρμόδια για τη διεκπεραίωση των αιτήσεων πρόσβασης·
 - Z τυχόν πρόσθετες πληροφορίες όσον αφορά την ανιχνευσιμότητα, τον εντοπισμό και την επεξεργασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα σε σχέση με την παροχή κλήσης eCall προς υπηρεσίες από τρίτους (κλήσης TPS eCall) και/ή άλλων υπηρεσιών προστιθέμενης αξίας, οι οποίες υπόκεινται στη ρητή συγκατάθεση του ιδιοκτήτη και στη συμμόρφωση με τον ΓΚΠΔ. Δίνεται ιδιαίτερη προσοχή στο γεγονός ότι ενδέχεται να υπάρχουν διαφορές μεταξύ των διαδικασιών επεξεργασίας δεδομένων μέσω του συστήματος eCall επί του οχήματος βάσει του αριθμού κλήσης 112 και μέσω των συστημάτων TPS eCall επί του οχήματος ή άλλων υπηρεσιών προστιθέμενης αξίας.
139. Επιπλέον, ο πάροχος υπηρεσιών παρέχει επίσης στα υποκείμενα των δεδομένων πληροφορίες σύμφωνα με το άρθρο 13 του ΓΚΠΔ με διαφανή και κατανοητό τρόπο. Ειδικότερα, πρέπει να ενημερώνεται για τους σκοπούς της επεξεργασίας για την οποία προορίζονται τα δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα, καθώς και για το γεγονός ότι η επεξεργασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα βασίζεται σε νομική υποχρέωση την οποία φέρει ο υπεύθυνος επεξεργασίας.
140. Επίσης, λαμβανομένης υπόψη της φύσης της επεξεργασίας, οι πληροφορίες σχετικά με τους αποδέκτες ή τις κατηγορίες αποδεκτών των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα θα πρέπει να είναι σαφείς και τα υποκείμενα των δεδομένων θα πρέπει να ενημερώνονται ότι τα δεδομένα δεν είναι διαθέσιμα εκτός του συστήματος eCall επί του οχήματος βάσει του αριθμού κλήσης 112 σε κανέναν φορέα πριν να ενεργοποιηθεί το σύστημα eCall.
141. Όσον αφορά τα δικαιώματα των υποκειμένων των δεδομένων, πρέπει να σημειωθεί ότι, δεδομένου ότι η επεξεργασία βασίζεται σε νομική υποχρέωση, το δικαίωμα εναντίωσης και το δικαίωμα στη φορητότητα δεν ισχύουν.

3.2.5 Αποδέκτης:

142. Τα δεδομένα δεν διατίθενται εκτός του συστήματος eCall επί του οχήματος βάσει του αριθμού κλήσης 112 σε οποιαδήποτε οντότητα πριν από την ενεργοποίηση της κλήσης eCall.
143. Όταν ενεργοποιηθεί (είτε μη αυτόματα από τους επιβάτες του οχήματος είτε αυτόματα μόλις ένας αισθητήρας επί του οχήματος εντοπίσει σοβαρή σύγκρουση), το σύστημα eCall δημιουργεί φωνητική σύνδεση με το σχετικό PSAP, και το MSD αποστέλλεται στον χειριστή του PSAP.
144. Επιπλέον, τα δεδομένα που μεταβιβάζονται μέσω του συστήματος eCall επί του οχήματος βάσει του αριθμού κλήσης 112 και τα οποία τυγχάνουν επεξεργασίας από τα κέντρα PSAP μπορούν να διαβιβάζονται στην υπηρεσία έκτακτης ανάγκης και τους εταίρους παροχής υπηρεσιών που αναφέρονται στην απόφαση αριθ. 585/2014/ΕΕ μόνο για τα περιστατικά των κλήσεων eCall και υπό τις προϋποθέσεις που καθορίζονται στην εν λόγω απόφαση,

και χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για την επίτευξη των στόχων της εν λόγω απόφασης. Τα δεδομένα που τυγχάνουν επεξεργασίας από τα κέντρα PSAP μέσω του συστήματος eCall επί του οχήματος βάσει του αριθμού κλήσης 112 δεν μεταβιβάζονται σε τυχόν τρίτους χωρίς προηγούμενη ρητή συγκατάθεση του υποκειμένου των δεδομένων.

3.2.6 Ασφάλεια

145. Ο κανονισμός (ΕΕ) 2015/758 ορίζει τις απαιτήσεις για την ενσωμάτωση στο σύστημα eCall τεχνολογιών που ενισχύουν την προστασία της ιδιωτικής ζωής, ώστε να παρέχεται στους χρήστες το κατάλληλο επίπεδο προστασίας της ιδιωτικής ζωής, καθώς και τις εγγυήσεις που απαιτούνται για την πρόληψη της παρακολούθησης και των καταχρηστικών χρήσεων. Επιπρόσθετα, οι κατασκευαστές θα πρέπει να διασφαλίζουν ότι το σύστημα eCall βάσει του αριθμού κλήσης 112, καθώς και κάθε άλλο σύστημα που παρέχει κλήσεις eCall μέσω υπηρεσιών τρίτων ή υπηρεσία προστιθέμενης αξίας, είναι σχεδιασμένα έτσι ώστε να είναι αδύνατη η ανταλλαγή δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα μεταξύ των εν λόγω συστημάτων.
146. Όσον αφορά τα PSAP, τα κράτη μέλη θα πρέπει να εξασφαλίζουν ότι τα δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα προστατεύονται από αθέμιτη χρήση, συμπεριλαμβανομένων της παράνομης πρόσβασης σε αυτά, της τροποποίησης ή της απώλειάς τους, και ότι θεσπίζονται και τηρούνται δεόντως στο κατάλληλο επίπεδο πρωτόκολλα σχετικά με την αποθήκευση των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα, τη διάρκεια της διατήρησης, την επεξεργασία και την προστασία τους.

3.3 Μελέτες ατυχημάτων

147. Τα υποκείμενα των δεδομένων μπορεί να συμφωνήσουν οικειοθελώς να συμμετάσχουν σε μελέτες ατυχημάτων με στόχο την καλύτερη κατανόηση των αιτιών τροχαίων ατυχημάτων και γενικότερα για επιστημονικούς σκοπούς.

3.3.1 Νομική βάση

148. Όταν τα δεδομένα συλλέγονται μέσω δημόσιας υπηρεσίας ηλεκτρονικών επικοινωνιών, ο υπεύθυνος επεξεργασίας δεδομένων θα πρέπει να λαμβάνει τη συγκατάθεση του υποκειμένου των δεδομένων για την απόκτηση πρόσβασης σε πληροφορίες που είναι ήδη αποθηκευμένες στο όχημα, όπως προβλέπεται στο άρθρο 5 παράγραφος 3 της οδηγίας για την προστασία της ιδιωτικής ζωής στις ηλεκτρονικές επικοινωνίες. Πράγματι, καμία από τις εξαιρέσεις που προβλέπονται στις εν λόγω διατάξεις δεν μπορεί να εφαρμοστεί στο πλαίσιο αυτό: η επεξεργασία δεν έχει ως αποκλειστικό σκοπό τη διενέργεια της διαβίβασης μιας επικοινωνίας μέσω δικτύου ηλεκτρονικών επικοινωνιών ούτε αφορά υπηρεσία στην κοινωνία των πληροφοριών την οποία έχει ζητήσει ρητά ο συνδρομητής ή ο χρήστης.
149. Όσον αφορά την επεξεργασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και λαμβάνοντας υπόψη την ποικιλία και την ποσότητα των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα που απαιτούνται για μελέτες ατυχημάτων, το ΕΣΠΔ συνιστά να βασίζεται η επεξεργασία στην προηγούμενη συγκατάθεση του υποκειμένου των δεδομένων σύμφωνα με το άρθρο 6 του ΓΚΠΔ. Η εν λόγω προηγούμενη συγκατάθεση πρέπει να παρέχεται σε συγκεκριμένο έντυπο, μέσω του οποίου το υποκείμενο των δεδομένων δηλώνει οικειοθελώς συμμετοχή στη μελέτη και επιτρέπει την επεξεργασία των δεδομένων του προσωπικού χαρακτήρα για τον σκοπό αυτό. Η συγκατάθεση αποτελεί έκφραση της ελεύθερης, συγκεκριμένης και εν πλήρει επιγνώσει βούλησης του προσώπου του οποίου τα δεδομένα υποβάλλονται σε επεξεργασία (π.χ. μέσω της επιλογής ενός τετραγωνιδίου που δεν είναι προεπιλεγμένο ή μέσω της διαμόρφωσης του υπολογιστή επί του οχήματος για την ενεργοποίηση μιας λειτουργίας στο όχημα). Η συγκατάθεση τέτοιου είδους πρέπει να δίνεται χωριστά, για συγκεκριμένους σκοπούς, δεν μπορεί να συνδέεται με τη σύμβαση αγοράς ή μίσθωσης νέου αυτοκινήτου και η συγκατάθεση πρέπει να ανακαλείται εξίσου εύκολα όπως δίνεται.

Η ανάκληση της συγκατάθεσης συνεπάγεται διακοπή της επεξεργασίας. Τα δεδομένα στη συνέχεια απαλείφονται από την ενεργό βάση δεδομένων ή ανωνυμοποιούνται.

150. Η συγκατάθεση που απαιτείται βάσει του άρθρου 5 παράγραφος 3 της οδηγίας για την προστασία της ιδιωτικής ζωής στις ηλεκτρονικές επικοινωνίες και η συγκατάθεση που απαιτείται ως νομική βάση για την επεξεργασία δεδομένων μπορούν να λαμβάνονται ταυτόχρονα (για παράδειγμα, με την επιλογή τετραγωνιδίου που υποδεικνύει σαφώς σε τι συγκατατίθεται το υποκείμενο των δεδομένων).
151. Πρέπει να σημειωθεί ότι, ανάλογα με τις συνθήκες της επεξεργασίας (φύση του υπευθύνου επεξεργασίας δεδομένων κ.λπ.), μπορεί να επιλεγεί νόμιμα άλλη νομική βάση, υπό την προϋπόθεση ότι δεν μειώνει το επίπεδο πρόσθετης προστασίας που παρέχει το άρθρο 5 παράγραφος 3 της οδηγίας για την προστασία της ιδιωτικής ζωής στις ηλεκτρονικές επικοινωνίες (βλ. παράγραφο 15). Εάν η επεξεργασία πραγματοποιείται σε άλλη νομική βάση, όπως την εκπλήρωση καθήκοντος που εκτελείται προς το δημόσιο συμφέρον [άρθρο 6 παράγραφος 1 στοιχείο ε) του ΓΚΠΔ], το ΕΣΠΔ συνιστά να συμπεριλαμβάνονται τα υποκείμενα των δεδομένων στη μελέτη σε εθελοντική βάση.

3.3.2 Συλλεγόμενα δεδομένα

152. Ο υπεύθυνος επεξεργασίας δεδομένων συλλέγει μόνο δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα που είναι απολύτως αναγκαία για την επεξεργασία.
153. Υπάρχουν δύο τύποι δεδομένων που πρέπει να ληφθούν υπόψη:

Z δεδομένα σχετικά με τους συμμετέχοντες και τα οχήματα:

Z τεχνικά δεδομένα από τα οχήματα (στιγμιαία ταχύτητα κ.λπ.).

154. Η επιστημονική έρευνα που συνδέεται με τη μελέτη ατυχημάτων δικαιολογεί τη συλλογή δεδομένων στιγμιαίας ταχύτητας, ακόμη και από νομικά πρόσωπα που δεν διαχειρίζονται δημόσια υπηρεσία υπό την αυστηρή έννοια του όρου.
155. Πράγματι, όπως επισημαίνεται παραπάνω, το ΕΣΠΔ θεωρεί ότι τα δεδομένα στιγμιαίας ταχύτητας που συλλέγονται στο πλαίσιο μιας μελέτης ατυχημάτων δεν είναι δεδομένα που σχετίζονται με παραβάσεις με βάση τον προορισμό τους (δηλαδή, δεν συλλέγονται με σκοπό την έρευνα ή τη δίωξη ενός αδικήματος), γεγονός που δικαιολογεί τη συλλογή τους από νομικά πρόσωπα που δεν διαχειρίζονται δημόσια υπηρεσία υπό την αυστηρή έννοια του όρου.

3.3.3 Περίοδος διατήρησης

156. Είναι σημαντικό να γίνεται διάκριση μεταξύ δύο τύπων δεδομένων. Πρώτον, τα δεδομένα που αφορούν τους συμμετέχοντες και τα οχήματα μπορούν να διατηρούνται καθ' όλη τη διάρκεια της μελέτης. Δεύτερον, τα τεχνικά δεδομένα των οχημάτων θα πρέπει να διατηρούνται για όσο το δυνατό μικρότερο χρονικό διάστημα είναι απαραίτητο για τον σκοπό αυτό. Από την άποψη αυτή, τα πέντε έτη από την ημερομηνία ολοκλήρωσης της μελέτης φαίνεται να αποτελούν εύλογο χρονικό διάστημα. Στο τέλος της εν λόγω περιόδου, τα δεδομένα διαγράφονται ή ανωνυμοποιούνται.

3.3.4 Ενημέρωση και δικαιώματα των υποκειμένων των δεδομένων

157. Πριν από την επεξεργασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα, το υποκείμενο των δεδομένων ενημερώνεται σύμφωνα με το άρθρο 13 του ΓΚΠΔ, με διαφανή και κατανοητό τρόπο. Ειδικότερα, σε περίπτωση συλλογής δεδομένων στιγμιαίας ταχύτητας, τα υποκείμενα των δεδομένων θα πρέπει να ενημερώνονται συγκεκριμένα για τη συλλογή των δεδομένων. Καθώς η επεξεργασία δεδομένων βασίζεται σε συγκατάθεση, το υποκείμενο των δεδομένων πρέπει να ενημερώνεται συγκεκριμένα για την ύπαρξη του δικαιώματος ανάκλησης της συγκατάθεσής του οποτεδήποτε, χωρίς να θίγεται η νομιμότητα της επεξεργασίας που βασίστηκε στη συγκατάθεση πριν από την ανάκλησή

της, Επίσης, καθώς τα δεδομένα που συλλέγονται στο πλαίσιο αυτό παρέχονται από το υποκείμενο των δεδομένων (μέσω ειδικών εντύπων ή μέσω της δραστηριότητάς του) και υποβάλλονται σε επεξεργασία βάσει του άρθρου 6 παράγραφος 1 στοιχείο α) του ΓΚΠΔ (συγκατάθεση), το υποκείμενο των δεδομένων δικαιούται να ασκήσει το δικαίωμά του στη φορητότητα των δεδομένων. Όπως τονίζεται στις κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με το δικαίωμα στη φορητότητα των δεδομένων, το ΕΣΠΔ συνιστά ιδιαιτέρως «στους υπευθύνους επεξεργασίας να εξηγούν με σαφήνεια τη διαφορά ανάμεσα στους τύπους δεδομένων που μπορεί να λαμβάνει ένα υποκείμενο δεδομένων βάσει του δικαιώματος πρόσβασης και του δικαιώματος για φορητότητα των δεδομένων». Κατά συνέπεια, ο υπεύθυνος επεξεργασίας δεδομένων θα πρέπει να παρέχει έναν εύκολο τρόπο για την ανάκληση της συγκατάθεσης, ελεύθερα και οποτεδήποτε, καθώς και να αναπτύσσει εργαλεία για την ανταπόκρισή του σε αιτήματα φορητότητας των δεδομένων.

158. Οι πληροφορίες αυτές μπορούν να δίνονται με την υπογραφή του εντύπου με το οποίο το υποκείμενο των δεδομένων συμφωνεί να συμμετάσχει στη μελέτη ατυχημάτων.

3.3.5 Αποδέκτης

159. Καταρχήν, μόνο ο υπεύθυνος επεξεργασίας δεδομένων και ο εκτελών την επεξεργασία των δεδομένων έχουν πρόσβαση στα δεδομένα.

3.3.6 Ασφάλεια

160. Όπως προαναφέρθηκε, τα μέτρα ασφαλείας που εφαρμόζονται πρέπει να προσαρμόζονται στο επίπεδο ευαισθησίας των δεδομένων. Για παράδειγμα, εάν συλλέγονται δεδομένα στιγμιαίας ταχύτητας (ή οποιαδήποτε άλλα δεδομένα σχετικά με ποινικές καταδίκες και αδικήματα) στο πλαίσιο της μελέτης ατυχημάτων, το ΕΣΠΔ συνιστά ιδιαιτέρως να εφαρμόζονται αυστηρά μέτρα ασφαλείας, όπως:

- Z εφαρμογή μέτρων ψευδωνυμοποίησης [π.χ. κατακερματισμός, με μυστικό κλειδί, δεδομένων όπως του επωνύμου/ονόματος του υποκειμένου των δεδομένων και του αύξοντος αριθμού]·
- Z αποθήκευση δεδομένων που αφορούν τη στιγμιαία ταχύτητα και τη θέση σε χωριστές βάσεις δεδομένων (π.χ. χρήση υπερσύγχρονου μηχανισμού κρυπτογράφησης με διακριτά κλειδιά και μηχανισμούς έγκρισης)·
- Z και/ή διαγραφή των δεδομένων θέσης μόλις χαρακτηριστεί το συμβάν ή η ακολουθία αναφοράς (π.χ. τύπος οδού, ημέρα/νύχτα), και αποθήκευση δεδομένων άμεσης ταυτοποίησης σε χωριστή βάση δεδομένων στην οποία μπορεί να έχει πρόσβαση μόνο μικρός αριθμός ατόμων.

3.4 Αντιμετώπιση περιπτώσεων κλοπής αυτοκινήτων

161. Τα υποκείμενα των δεδομένων μπορεί να επιθυμούν να προσπαθήσουν να βρουν το όχημά τους, σε περίπτωση κλοπής, χρησιμοποιώντας τη θέση του. Η χρήση δεδομένων θέσης περιορίζεται αυστηρά στις ανάγκες της έρευνας και στην αξιολόγηση της υπόθεσης από τις αρμόδιες δικαστικές αρχές.

3.4.1 Νομική βάση

162. Όταν τα δεδομένα συλλέγονται μέσω διαθέσιμης στο κοινό υπηρεσίας ηλεκτρονικών επικοινωνιών, εφαρμόζεται το άρθρο 5 παράγραφος 3 της οδηγίας για την προστασία της ιδιωτικής ζωής στις ηλεκτρονικές επικοινωνίες.
163. Επειδή πρόκειται για υπηρεσία της κοινωνίας των πληροφοριών, το άρθρο 5 παράγραφος 3 της οδηγίας για την προστασία της ιδιωτικής ζωής στις ηλεκτρονικές επικοινωνίες δεν απαιτεί συγκατάθεση για την απόκτηση πρόσβασης σε πληροφορίες που είναι ήδη αποθηκευμένες στο όχημα, όταν η εν λόγω υπηρεσία ζητείται ρητά από τον συνδρομητή.

164. Όσον αφορά την επεξεργασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα, η νομική βάση για την επεξεργασία των δεδομένων θέσης θα είναι η συγκατάθεση του ιδιοκτήτη του οχήματος ή, κατά περίπτωση, η εκτέλεση σύμβασης (μόνο για δεδομένα αναγκαία για την εκτέλεση της σύμβασης στην οποία είναι συμβαλλόμενο μέρος ο ιδιοκτήτης του οχήματος).
165. Η συγκατάθεση αποτελεί έκφραση της ελεύθερης, συγκεκριμένης και εν πλήρει επιγνώσει βούλησης του προσώπου του οποίου τα δεδομένα υποβάλλονται σε επεξεργασία (π.χ. μέσω της επιλογής ενός τετραγωνιδίου που δεν είναι προεπιλεγμένο ή μέσω της διαμόρφωσης του υπολογιστή επί του οχήματος για την ενεργοποίηση μιας λειτουργίας στο όχημα). Η ελευθερία παροχής συγκατάθεσης, για την οποία το υποκείμενο των δεδομένων θα πρέπει να ενημερώνεται ρητά, περιλαμβάνει τη δυνατότητα ανάκλησης της συγκατάθεσης οποιαδήποτε στιγμή. Η ανάκληση της συγκατάθεσης συνεπάγεται διακοπή της επεξεργασίας. Τα δεδομένα θα πρέπει στη συνέχεια να απαλείφονται από την ενεργό βάση δεδομένων, να ανωνυμοποιούνται ή να αρχειοθετούνται.

3.4.2 Συλλεγόμενα δεδομένα

166. Τα δεδομένα θέσης μπορούν να διαβιβαστούν μόνο μετά τη δήλωση κλοπής και δεν μπορούν να συλλέγονται συνεχώς τον υπόλοιπο χρόνο.

3.4.3 Περίοδος διατήρησης

167. Τα δεδομένα θέσης μπορούν να διατηρηθούν μόνο κατά την περίοδο αξιολόγησης της υπόθεσης από τις αρμόδιες δικαστικές αρχές ή έως το τέλος μιας διαδικασίας για την εξάλειψη των αμφιβολιών που δεν ολοκληρώνεται με την επιβεβαίωση της κλοπής του οχήματος.

3.4.4 Ενημέρωση του υποκειμένου των δεδομένων

168. Πριν από την επεξεργασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα, το υποκείμενο των δεδομένων θα πρέπει να ενημερώνεται σύμφωνα με το άρθρο 13 του ΓΚΠΔ, με διαφανή και κατανοητό τρόπο. Ειδικότερα, το ΕΣΠΔ συνιστά στον υπεύθυνο επεξεργασίας δεδομένων να τονίζει ότι δεν υπάρχει συνεχής εντοπισμός του οχήματος και ότι η συλλογή και η διαβίβαση δεδομένων θέσης μπορούν να πραγματοποιηθούν μόνο μετά τη δήλωση κλοπής. Επίσης, ο υπεύθυνος επεξεργασίας πρέπει να παρέχει στο υποκείμενο των δεδομένων πληροφορίες σχετικά με το γεγονός ότι μόνο εξουσιοδοτημένοι υπάλληλοι της πλατφόρμας τηλεπαρακολούθησης και νομίμως εξουσιοδοτημένες αρχές έχουν πρόσβαση στα δεδομένα.
169. Όσον αφορά τα δικαιώματα των υποκειμένων των δεδομένων, όταν η επεξεργασία των δεδομένων βασίζεται σε συγκατάθεση, το υποκείμενο των δεδομένων θα πρέπει να ενημερώνεται συγκεκριμένα για την ύπαρξη του δικαιώματος ανάκλησης της συγκατάθεσής του οποτεδήποτε, χωρίς να θίγεται η νομιμότητα της επεξεργασίας που βασίστηκε στη συγκατάθεση πριν από την ανάκλησή της. Επίσης, όταν τα δεδομένα που συλλέγονται στο πλαίσιο αυτό παρέχονται από το υποκείμενο των δεδομένων (μέσω ειδικών εντύπων ή μέσω της δραστηριότητάς του) και υποβάλλονται σε επεξεργασία βάσει του άρθρου 6 παράγραφος 1 στοιχείο α) (συγκατάθεση) ή του άρθρου 6 παράγραφος 1 στοιχείο β) (εκτέλεση σύμβασης) του ΓΚΠΔ, το υποκείμενο των δεδομένων δικαιούται να ασκήσει το δικαίωμά του στη φορητότητα των δεδομένων. Όπως τονίζεται στις κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με το δικαίωμα στη φορητότητα των δεδομένων, το ΕΣΠΔ συνιστά ιδιαιτέρως «στους υπευθύνους επεξεργασίας να εξηγούν με σαφήνεια τη διαφορά ανάμεσα στους τύπους δεδομένων που μπορεί να λαμβάνει ένα υποκείμενο δεδομένων βάσει του δικαιώματος πρόσβασης και του δικαιώματος για φορητότητα των δεδομένων».
170. Κατά συνέπεια, ο υπεύθυνος επεξεργασίας δεδομένων θα πρέπει να παρέχει έναν εύκολο τρόπο για την ανάκληση της συγκατάθεσης (μόνο όταν η συγκατάθεση αποτελεί τη

νομική βάση), ελεύθερα και οποτεδήποτε, καθώς και να αναπτύσσει εργαλεία για την ανταπόκρισή του σε αιτήματα φορητότητας των δεδομένων.

171. Η ενημέρωση είναι δυνατόν να παρέχεται κατά την υπογραφή της σύμβασης.

3.4.5 Αποδέκτες

172. Στην περίπτωση δήλωσης κλοπής, τα δεδομένα θέσης μπορούν να διαβιβάζονται i) στους εγκεκριμένους υπαλλήλους της πλατφόρμας τηλεπαρακολούθησης και ii) στις νομίμως εγκεκριμένες αρχές.

3.4.6 Ασφάλεια

173. Εφαρμόζονται οι γενικές συστάσεις. Βλέπε ενότητα 2.7.