

Suunised



**Suunised 01/2020 isikuandmete töötlemise kohta
ühendatud sõidukite ja liikuvusega seotud rakenduste puhul**

Versioon 2.0

Vastu võetud 9. märtsil 2021

Versioonid

Version 2.0	9. märts 2021	Suuniste vastuvõtmine pärast avalikku konsultatsiooni
Version 1.0	28. jaanuar 2020	Suuniste vastuvõtmine avalikuks konsultatsiooniks

1	SISSEJUHATUS	4
1.1	Seotud dokumendid	5
1.2	Kohaldatav õigus	6
1.3	Kohaldamisala	7
1.4	Mõisted	10
1.5	Privaatsuse ja isikuandmete kaitse ohud	12
2	ÜLDISED SOOVITUSED	14
2.1	Andmekategooriad	14
2.2	Eesmärgid	16
2.3	Asjakohasus ja võimalikult väheste andmete kogumine	16
2.4	Lõimitud andmekaitse ja vaikimisi andmekaitse	16
2.5	Teave	19
2.6	Andmesubjekti õigused	21
2.7	Turvalisus	22
2.8	Isikuandmete edastamine kolmandatele isikutele	22
2.9	Isikuandmete edastamine väljapoole ELi/EMPd	23
2.10	Sõidukisiseste WiFi-tehnoloogiate kasutamine	24
3	JUHTUMIUURINGUD	24
3.1	Teenuse osutamine kolmanda isiku poolt	24
3.2	eCall-süsteem	28
3.3	Õnnetusjuhtumite uuringud	30
3.4	Autovargustega tegelemine	32

võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 27. aprilli 2016. aasta määruse (EL) 2016/679 (füüsiliste isikute kaitse kohta isikuandmete töötlemisel ja selliste andmete vaba liikumise ning direktiivi 95/46/EÜ kehtetuks tunnistamise kohta) (edaspidi „isikuandmete kaitse üldmäärus“) artikli 70 lõike 1 punkti e,

võttes arvesse Euroopa Majanduspiirkonna (EMP) lepingut, eriti selle XI lisa ja protokoll nr 37, mida on muudetud EMP ühiskomitee 6. juuli 2018. aasta otsusega nr 154/2018¹,

võttes arvesse oma töökorra artikleid 12 ja 22,

ON VASTU VÕTNUD JÄRGMISED SUUNISED:

1 SISSEJUHATUS

1. 20. sajandi majanduse sümbolina on auto üks tarbekaupu, mis on mõjutanud kogu ühiskonda. Autosid, mis seostuvad inimestele üldiselt suurema vabadusega, peetakse sageli enamaks kui pelgalt transpordivahendiks. Need on osa erasfäärist, kus inimesed saavad nautida teatavat otsustamisvabadust, puutumata kokku välise sekkumisega. Ent tänapäeval, kui aina tavapärasemaks on muutumas ühendatud sõidukid, ei vasta see ettekujutus enam tegelikkusele. Sõidukisisene ühendatus on kiiresti laienenud luksusmudelilt ja *premium*-automarkidelt laialt levinud keskklassi mudelitele ning sõidukitest on kujunemas suured andmekeskused. Üha enam ei ole „ühendatud“ mitte ainult sõidukid, vaid ka autojuhid ja sõitjad. Paljudel viimastel aastatel turule lastud mudelitel on sisseehitatud andurid ja ühendatud pardaseadmed, mis võivad koguda ja salvestada muu hulgas andmeid mootori jõudluse, sõiduharjumuste ja külalastatud asukohtade kohta ning isegi juhi silmade liikumise, pulsi- või biomeetrilisi andmeid, mis võimaldavad füüsilise isiku tuvastada².
2. Selline andmetöötlus toimub keerukas ökosüsteemis, mis ei piirdu traditsiooniliste autotööstuse ettevõtetega, vaid mida kujundab ka uute digimajanduse ettevõtete esilekerkimine. Need uued ettevõtted võivad pakkuda meelelahutust ja teavet, nagu veebimuusika või teave teede seisukorra ja liikluse kohta, või sõiduabisüsteeme ja -teenuseid, nagu autopiloodi tarkvara, sõiduki seisundi teave, kasutuspõhine kindlustus või dünaamiline kaardistamine. Kuna sõidukid on ühendatud elektrooniliste sidevõrkude kaudu, on tähtis roll ka selles protsessis osalevatel maanteetaristu haldajatel ja telekommunikatsioonioperaatoritel seoses juhtide ja sõitjate isikuandmete võimalike töötlemistoimingutega.
3. Lisaks toodavad ühendatud sõidukid üha rohkem andmeid, millest suuremat osa saab pidada isikuandmeteks, sest need on seotud juhtide või sõitjatega. Isegi kui ühendatud auto kogutud andmed ei ole otseselt seotud nime, vaid sõiduki tehniliste aspektide ja omadustega, puudutavad need sõiduki juhti või sõitjaid. Näitena võib tuua andmed sõidustiili või läbitud vahemaa kohta, andmed sõiduki osade kulumise kohta, asukohaandmed või kaamerate abil kogutud andmed, mis võivad olla seotud juhtimisstiiliga, samuti teabe teiste sõidukis olevate isikute kohta või sõidukist mööduvate andmesubjektide kohta. Sellised tehnilised andmed lähtuvad füüsilisest isikust ja võimaldavad vastutaval töötlejal või muul isikul teda otseselt või kaudselt tuvastada. Sõidukit võib pidada

¹ Kõiki selles dokumendis esinevaid viiteid liikmesriikidele tuleb mõista kui viiteid EMP liikmesriikidele.

² Infograafik „Andmed ja ühendatud auto“, mille koostas Future of Privacy Forum; https://fpf.org/wp-content/uploads/2017/06/2017_0627-FPF-Connected-Car-Infographic-Version-1.0.pdf.

lõppseadmeks, mida saavad kasutada eri kasutajad. Nagu ka personaalarvuti puhul, ei mõjuta selline kasutajate võimalik paljusus seega andmete isiklikku olemust.

2016. aastal korraldas Fédération Internationale de l'Automobile (FIA) Euroopa-ülese kampaania „Minu auto – minu andmed“, et saada ettekujutus sellest, mida eurooplased ühendatud autodest arvavad³. Kuigi kampaania näitas sõidukijuhtide suurt huvi ühendatuse vastu, tõi see esile ka valvsuse, mida tuleb sõidukitest saadud andmete kasutamisel järgida, ning isikuandmete kaitset käsitlevate õigusaktide järgimise olulisuse. Seega on iga sidusrühma ülesanne võtta isikuandmete kaitse mõõdet arvesse juba alates toote kavandamise etapist ning tagada, et autode kasutajate jaoks on nende andmete töötlemine kooskõlas isikuandmete kaitse üldmääruse põhjendusega 78 läbipaistev ja nad saavad oma andmeid kontrollida. Selline lähenemisi viis aitab suurendada kasutajate usaldust ja toetab seega kõnealuste tehnoloogiate arengut pikas perspektiivis.

1.1 Seotud dokumendid

- Ühendatud sõidukitest on saanud reguleerivate asutuste jaoks viimase kümne aasta jooksul oluline teema ning viimasel paaril aastal on selle tähtsus märgatavalt tõusnud. Nii on riiklikul ja rahvusvahelisel tasandil avaldatud mitmeid dokumente ja materjale ühendatud sõidukitega seotud turvalisus- ja privaatsusküsimuste kohta. Nende määruste ja algatuste eesmärk on täiendada olemasolevaid andmekaitse- ja privaatsusraamistikke valdkondlike eeskirjadega või anda spetsialistidele suuniseid.

1.1.1 Euroopa tasandi ja rahvusvahelised algatused

- Alates 31. märtsist 2018 on hädaabinumbri 112 põhinev sõidukisisene eCall-süsteem kohustuslik kõigile uut tüüpi M1- ja N1-kategooria sõidukitele (sõiduautod ja kergsõidukid)⁴.
⁵ Juba 2006. aastal võttis artikli 29 tööriühm vastu töödokumendi eCall-algatuse mõju kohta andmekaitsele ja eraelu puutumatusse⁶. Lisaks, nagu eespool mainitud, võttis artikli 29 tööriühm ka 2017. aasta oktoobris vastu arvamuse isikuandmete töötlemise kohta sidusate intelligentsete transpordisüsteemide (C-ITS) kontekstis.
2017. aasta jaanuaris avaldas Euroopa Liidu Võrgu- ja Infoturbeamet (ENISA) uuringu, milles keskenduti arukate autode küberturvalisusele ja vastupidavusele ning loetleti tundlikud varad ning vastavad ohud, riskid, leevendavad tegurid ja võimalikud rakendatavad turvameetmed⁷. 2017. aasta septembris võttis andmekaitse ja eraelu puutumatus eest vastutavate volinike rahvusvaheline konverents (ICDPPC) vastu resolutsiooni ühendatud sõidukite kohta⁸. 2018. aasta aprillis võttis telekommunikatsioonialane rahvusvaheline andmekaitse tööriühm (IWGDPT) vastu ka töödokumendi ühendatud sõidukite kohta⁹.

³ Kampaania „Minu auto – minu andmed“, <http://www.mycarmydata.eu/>.

⁴ Koostalitlusvõimeline ELi-ülene eCall-teenus, https://ec.europa.eu/transport/themes/its/road/action_plan/ecall_en.

⁵ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. mai 2014. aasta otsus nr 585/2014/EL koostalitlusvõimelise ELi-ülese eCall-teenuse kasutuselevõtu kohta, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/PDF/?uri=CELEX:32014D0585>.

⁶ Töödokument üleeuroopalise sõidukisisese hädaabikõneteenuse (automaatne hädaabikõne) algatuse mõju kohta andmekaitsele ja eraelu puutumatusse, http://ec.europa.eu/justice/article-29/documentation/opinion-recommendation/files/2006/wp125_et.pdf.

⁷ „Cyber Security and Resilience of smart cars“ (Arukate autode küberturvalisus ja vastupidavus), <https://www.enisa.europa.eu/publications/cyber-security-and-resilience-of-smart-cars>.

⁸ Resolutsioon automatiseeritud ja ühendatud sõidukite andmekaitse kohta, https://edps.europa.eu/sites/edp/files/publication/resolution-on-data-protection-in-automated-and-connected-vehicles_en_1.pdf.

⁹ Töödokument ühendatud sõidukite kohta, <https://www.datenschutz-berlin.de/infotek-und-service/veroeffentlichungen/working-paper/>.

8. Saksamaa föderaalsete ja riiklike andmekaitseasutuste konverents ning Saksamaa autotööstuse liit (VDA) avaldasid 2016. aasta jaanuaris ühisdeklaratsiooni ühendatud ja ühendamata sõidukite andmekaitse põhimõtete kohta¹⁰. 2017. aasta augustis avaldas Ühendkuningriigi ühendatud ja autonoomsete sõidukite keskus (CCAV) juhendi, milles esitati ühendatud ja automatiseeritud sõidukite küberturvalisuse põhimõtted, et suurendada autotööstuses sellealast teadlikkust¹¹. Prantsusmaa andmekaitseasutus Commission Nationale de l'Informatique et des Libertés (CNIL) avaldas 2017. aasta oktoobris ühendatud autode nõuetelevastavuse paketi, et pakkuda sidusrühmadele abi lõimitud ja vaikimisi andmekaitse integreerimisel, võimaldades andmesubjektidel oma andmeid kontrollida¹².

1.2 Kohaldatav õigus

9. Asjaomane ELi õigusraamistik on isikuandmete kaitse üldmäärus. Seda kohaldatakse alati, kui ühendatud sõidukite andmete töötlemine hõlmab üksikisikute isikuandmete töötlemist.
10. Lisaks isikuandmete kaitse üldmäärusele on direktiivis 2002/58/EÜ, mida on muudetud direktiiviga 2009/136/EÜ (edaspidi „e-privatsuse direktiiv“), **sätetatud konkreetne standard kõigile isikutele, kes soovivad Euroopa Majanduspiirkonnas (EMP) salvestada abonendi või kasutaja lõppseadmesse salvestatud teavet või sellele juurde pääseda**.
11. Kui enamikku e-privatsuse direktiivi sätetest (artikkel 6, artikkel 9 jne) kohaldatakse üksnes üldkasutatavate elektrooniliste sideteenuste osutajate ja üldkasutatavate sidevõrkude pakkujate suhtes, siis e-privatsuse direktiivi artikli 5 lõige 3 on üldsäte. Seda ei kohaldata mitte ainult elektrooniliste sideteenuste suhtes, vaid ka kõigi eraõiguslike või avalik-õiguslike üksuste suhtes, kes sisestavad lõppseadmesse teavet või loevad seda, võtmata arvesse salvestatavate või juurdepääsetavate andmete laadi.
12. Mõiste „lõppseadmed“ määratlus on esitatud direktiivis 2008/63/EÜ¹³. Artikli 1 punkti 1 alapunktis a on lõppseade määratletud kui „seade, mis on otseselt või kaudselt ühendatud üldkasutatava telekommunikatsioonivõrgu lõpp-punktiga, et saata, töödelda või võtta vastu teavet; nii otseselt kui ka kaudse ühenduse korral võib ühenduse luua kaabli või optilise kaabli abil või elektromagnetiliselt; ühendus on kaudne siis, kui lõppseadme ja üldkasutatava võrgu ühenduse lõpp-punkti vahele paigaldatakse seadmed; b) satelliitside maajaamaseade“.
13. Seega tuleks juhul, kui eespool nimetatud kriteeriumid on täidetud, ühendatud sõidukit ja sellega ühendatud seadet käsitada lõppseadmena (nii nagu ka arvutit, nutitelefoni või nutiTVd) ning vajaduse korral kohaldatakse e-privatsuse direktiivi artikli 5 lõike 3 sätteid.
14. Nagu Euroopa Andmekaitseõukogu märkis oma arvamuses 5/2019 e-privatsuse direktiivi ja isikuandmete kaitse üldmääruse koostoime kohta,¹⁴ on e-privatsuse direktiivi artikli 5

¹⁰ „Data protection aspects of using connected and non-connected vehicles“ (Ühendatud ja ühendamata sõidukite kasutamisega seotud andmekaitseaspektid), https://www.lida.bayern.de/media/dsk_joint_statement_vda.pdf.

¹¹ „Principles of cyber security for connected and automated vehicles“ (Ühendatud ja automatiseeritud sõidukite küberturvalisuse põhimõtted), <https://www.gov.uk/government/publications/principles-of-cyber-security-for-connected-and-automated-vehicles>.

¹² Nõuetelevastavuse pakett ühendatud autode andmete vastutustundlikuks kasutamiseks, <https://www.cnil.fr/en/connected-vehicles-compliance-package-responsible-use-data>.

¹³ Komisjoni 20. juuni 2008. aasta direktiiv 2008/63/EÜ konkurentsi kohta telekommunikatsioonivõrgu lõppseadmete turgudel (kodifitseeritud versioon) (EMPs kohaldatav tekst), <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/ALL/?uri=CELEX%3A32008L0063>.

¹⁴ Euroopa Andmekaitseõukogu arvamus 5/2019, milles käsitletakse e-privatsuse direktiivi ja isikuandmete kaitse üldmääruse koostoimet, eelkõige seoses andmekaitseasutuste pädevuse, ülesannete ja volitustega, vastu võetud 12. märtsil 2019 (edaspidi „arvamus 5/2019“), punkt 40.

lõikes 3 sätestatud, et üldjuhul ja kui allpool punktis 17 nimetatud eranditest ei tulene teisiti, on abonendi või kasutaja lõppseadmesse teabe salvestamiseks või juba salvestatud teabele juurdepääsu saamiseks vaja eelnevat nõusolekut. Ulatuses, milles lõppkasutaja seadmesse salvestatud teabeks on isikuandmed, kehtib teabe salvestamise või sellele juurdepääsu saamise toimingute kohta isikuandmete kaitse üldmääruse artikli 6 asemel e-privatsuse direktiivi artikli 5 lõige 3¹⁵. Selleks et isikuandmete töötlemine pärast eespool nimetatud töötlemistoiminguid, sealhulgas selliste isikuandmete töötlemine, mis on saadud juurdepääsuga lõppseadmes olevale teabele, oleks seaduslik, peab sellel olema isikuandmete kaitse üldmääruse artikli 6 kohane õiguslik alus¹⁶.

15. Kuna vastutav töötleja peab teabe salvestamiseks või sellele juurdepääsu saamiseks e-privatsuse direktiivi artikli 5 lõike 3 kohase nõusoleku taotlemisel teavitama andmesubjekti kõigist töötlemise eesmärkidest, sealhulgas eespool nimetatud toimingute järgsest töötlemisest („edasine töötlemine“), on isikuandmete kaitse üldmääruse artikli 6 kohane nõusolek üldjuhul kõige asjakohasem õiguslik alus, et hõlmata isikuandmete töötlemist pärast selliseid toiminguid (kui andmesubjekt on edasise töötlemise eesmärgi mõistnud ja selleks nõusoleku andnud, vt punktid 53–54 allpool). Seega on nõusolek tõenäoliselt õiguslik alus nii teabe salvestamiseks ja juba salvestatud teabele juurdepääsu saamiseks kui ka edasiseks isikuandmete töötlemiseks¹⁷. Isikuandmete kaitse üldmääruse artikli 6 järgimise hindamisel tuleks arvesse võtta, et isikuandmete töötlemine tervikuna hõlmab konkreetseid tegevusi, mille puhul liidu seadusandja on püüdnud pakkuda täiendavat kaitset¹⁸. Lisaks peavad vastutavad töötledjad asjakohase õigusliku aluse kindlakstegemisel võtma arvesse mõju andmesubjektide õigustele, et järgida õigluse põhimõtet¹⁹. Põhiline on see, et vastutavad töötledjad ei saa isikuandmete kaitse üldmääruse artiklile 6 tuginedes vähendada e-privatsuse direktiivi artikli 5 lõikes 3 sätestatud täiendavat kaitset.
16. Euroopa Andmekaitsekoostöögrupi tuletab meelde, et e-privatsuse direktiivis sisalduv nõusoleku mõiste jääb isikuandmete kaitse üldmääruses samaks ning peab vastama kõikidele selle määruse artikli 4 punktis 11 ja artiklis 7 sätestatud nõusoleku nõuetele.
17. Kuigi lähtutakse nõusoleku põhimõttest, võimaldab e-privatsuse direktiivi artikli 5 lõige 3 teavet salvestada või saada juurdepääsu lõppseadmesse juba salvestatud teabele teadlikku nõusolekut nõudmata, kui salvestamine või juurdepääsu saamine vastab ühele järgmistest kriteeriumidest.
 -) **Erand 1:** ainus eesmärk on edastada sidet elektroonilises sidevõrgus.
 -) **Erand 2:** see on teenuseosutajale hädavajalik sellise infoühiskonna teenuse osutamiseks, mida abonent või kasutaja on sõnaselgelt taotlenud.
18. Sellistel juhtudel põhineb isikuandmete, sealhulgas lõppseadmes olevale teabele juurdepääsuga saadud isikuandmete töötlemine mõnel isikuandmete kaitse üldmääruse artiklis 6 sätestatud õiguslikul alusel. Näiteks ei ole nõusolekut vaja, kui andmete töötlemine on vajalik andmesubjekti soovitud GPS navigatsiooniteenuste osutamiseks, juhul kui selliseid teenuseid saab pidada infoühiskonna teenusteks.

1.3 Kohaldamisala

¹⁵ Samas, põhjendus 40.

¹⁶ Samas, põhjendus 41.

¹⁷ E-privatsuse direktiivi artikli 5 lõikes 3 nõutud nõusolekut ja nõusolekut, mida on vaja õigusliku alusena andmete töötlemiseks (isikuandmete kaitse üldmääruse artikkel 6) samal konkreetsel eesmärgil, võib küsida samal ajal (näiteks märgistades kasti, millest selgelt ilmneb, millega andmesubjekt nõus on).

¹⁸ Arvamus 5/2019, punkt 41.

¹⁹ Euroopa Andmekaitsekoostöögrupi suunised 2/2019 isikuandmete töötlemise kohta isikuandmete kaitse üldmääruse artikli 6 lõike 1 punkti b alusel seoses andmesubjektidele internetipõhiste teenuste osutamise, versioon 2.0, 8. oktoober 2019, punkt 1.

19. Euroopa Andmekaitseinspiktori soovib juhtida tähelepanu asjaolule, et käesolevate suuniste eesmärk on hõlbustada isikuandmete nõuetekohast töötlemist mitmesuguste sidusrühmade poolt, kes selles keskkonnas töötavad. Siiski ei ole nende eesmärk hõlmata kõiki selles kontekstis võimalikke kasutusjuhte ega anda juhiseid iga võimaliku konkreetse olukorra jaoks.
20. Käesoleva dokumendi kohaldamisala keskendub eelkõige isikuandmete töötlemisele seoses ühendatud sõidukite eraviisilise kasutamisega andmesubjektide poolt, kes on näiteks autojuhid, sõitjad, sõidukiomanikud, muud liiklejad jne. Täpsemalt käsitletakse selles isikuandmeid, mida i) töödeldakse sõiduki sees, ii) vahetatakse sõiduki ja sellega ühendatud isiklike seadmete (nt kasutaja nutitelefoni) vahel või iii) kogutakse sõidukis ja mis eksporditakse edasiseks töötlemiseks välistele üksustele (nt sõidukitootjad, taristuettevõtjad, kindlustusandjad, autoremonditöökojad).
21. Ühendatud sõiduki määratlust tuleb käesolevas dokumendis käsitada üldise mõistena. Seda võib määratleda kui sõidukit, mis on varustatud paljude elektrooniliste juhtseadmetega, mis on omavahel ühendatud sõidukisisese võrgu kaudu, ning ühendatust võimaldavate seadmetega, mille abil saab jagada teavet teiste seadmetega nii sõiduki sees kui ka väljaspool sõidukit. Nii saab andmeid vahetada sõiduki ja sellega ühendatud isiklike seadmete vahel, näiteks võimaldades mobiilirakendusi peegeldada auto multimeediakeskusesse. Samuti kuulub käesoleva dokumendi kohaldamisalasse eraldiseisvate sõidukist sõltumatute mobiilirakenduste väljatöötamine (mis põhinevad nt üksnes nutitelefoni kasutamisel) juhtide abistamiseks, kuna need aitavad kaasa sõiduki ühendatusele, kuigi need ei pruugi tegelikult toetuda andmevahetusele sõiduki endaga. Ühendatud sõidukite rakendusi on palju ja erinevaid ning need võivad hõlmata alljärgnevat²⁰.
22. *Liikuvuse juhtimine*: funktsioonid, mis võimaldavad sõidukijuhtidel jõuda sihtkohta kiiresti ja kulutõhusal viisil, andes õigeaegset teavet GPS-navigatsiooni, potentsiaalselt ohtlike keskkonnatingimuste (nt libedad teed), liiklusummikute või tee-ehitustööde, parkla või autoremonditöökoja, optimeeritud kütusekulu või teemaksude kohta.
23. *Sõidukihaldus*: funktsioonid, mis peaksid aitama sõidukijuhtidel vähendada tegevuskulusid ja suurendama kasutusmugavust, näiteks sõiduki seisukorrast teatamine ja meeldetuletused ülevaatuste ja hoolduse kohta, kasutusandmete edastamine (nt sõidukite remonditeenuste jaoks), kohandatud kindlustus, mille puhul kindlustusmakse suurus sõltub juhi sõidustiilist, kaugjuhtimine (nt küttesüsteem) või profiilikonfiguratsioonid (nt istme reguleerimine).
24. *Liiklusohutus*: funktsioonid, mis hoiatavad sõidukijuhti väliste ohtude eest, ja sõidukisisesed reaktsioonisüsteemid, nagu kokkupõrkekaitse, ohuhoiatused, sõidurajalt kõrvalekaldumise hoiatused, juhi unisuse tuvastamine, hädaabikõne (eCall) või kokkupõrke uurimiseks kasutatavad „mustad kastid“ (sündmusandmete salvesti).
25. *Meelelahutus*: funktsioonid, mis annavad juhile ja sõitjatele teavet ja pakuvad meelelahutust, näiteks nutitelefoni liidesed (vabakäekõned, häälnumbrid), WLAN-kuumkohad, muusika, video, internet, sotsiaalmeedia, mobiilse kontori või nutikodu teenused.
26. *Juhi abistamine*: funktsioonid, mis hõlmavad osaliselt või täielikult automaatjuhtimist, näiteks operatiivabi või autopiloot liiklusummikus, parkimisel või maanteel.
27. *Heaolu*: juhi mugavuse ning juhtimissuutlikkuse ja -kõlblikkuse jälgimise funktsioonid, nagu väsimuse avastamine või arstiabi.

²⁰ PwC Strategy 2014. „In the fast lane. The bright future of connected cars“ (Kiirteel. Ühendatud autode helge tulevik), https://www.strategyand.pwc.com/media/file/Strategyand_In-the-Fast-Lane.pdf.

28. Seega võivad sõidukid olla süsteemset ühendatud või mitte ning isikuandmeid võib koguda mitmel viisil, sealhulgas: i) sõiduki andurite, ii) telemaatikaseadmete või iii) mobiilirakendustega (nt pääsetakse neile juurde juhile kuuluva seadme kaudu). Käesoleva dokumendi kohaldamisalasse kuulumiseks peavad mobiilirakendused olema seotud sõidukeskkonnaga. Näiteks kuuluvad kohaldamisalasse GPS-navigatsioonirakendused. Rakendused, mille funktsionaalsus võimaldab üksnes soovitada juhtidele huviväärsusi (restoranid, ajaloolised mälestusmärgid jne), jäävad aga käesolevate suuniste kohaldamisalast välja.
29. Suur osa ühendatud sõidukist saadavatest andmetest on seotud füüsilise isikuga, kes on tuvastatud või tuvastatav, ja seega kujutavad need andmed endast isikuandmeid. Näiteks hõlmavad need andmed otseselt tuvastatavaid andmeid (nt juhi täielik identiteet) ning kaudselt tuvastatavaid andmeid, nagu reise üksikasjad, andmed sõiduki kasutamise kohta (nt andmed sõidustiili või läbitud vahemaa kohta) või sõiduki tehnilised andmed (nt andmed sõiduki osade kulumise kohta), mida saab teiste failide ja eelkõige valmistajatehase tähisega (VIN-koodiga) riskasutades füüsilise isikuga seostada. Ühendatud sõidukites olevad isikuandmed võivad hõlmata ka metaandmeid, näiteks sõiduki hooldusoleku kohta. Teisisõnu kuuluvad käesoleva dokumendi kohaldamisalasse seega kõik andmed, mida võib seostada füüsilise isikuga.
30. Ühendatud sõiduki ökosüsteem hõlmab paljusid sidusrühmi. Täpsemalt hõlmab see nii traditsioonilisi autotööstuse osalisi kui ka uusi digitaalrajanduse ettevõtteid. Seega on need suunised mõeldud sõidukitootjatele, seadmete tootjatele ja autotarnijatele, autoremonditöökodadele, autode edasimüüjatele, sõidukiteenuste osutajatele, sõidukiparkide haldajatele, liikluskindlustusseltsidele, meelelahutusteenuste osutajatele, telekommunikatsiooniettevõtjatele, maanteetaristu haldajatele ja ametiasutustele ning samuti andmesubjektidele. Euroopa Andmekaitseõukogu rõhutab, et andmesubjektide kategooriad on teenuseti erinevad (nt autojuhid, omanikud, sõitjad jne). See loetelu ei ole ammendav, kuna kõnealune ökosüsteem hõlmab väga erinevaid teenuseid, sealhulgas teenuseid, mille puhul on vaja otsest autentimist või identifitseerimist, ja teenuseid, mille puhul see ei ole vajalik.
31. Osa füüsiliste isikute poolt sõidukis teostatavast andmetöötlusest toimub „eranditult isiklike või koduste tegevuste käigus“ ega kuulu seega isikuandmete kaitse üldmääruse kohaldamisalasse²¹. Eelkõige puudutab see isikuandmete kasutamist sõidukites ainsate andmesubjektide poolt, kes on sellised andmed sõiduki pardaarvutisse sisestanud. Euroopa Andmekaitseõukogu tuletab siiski meelde, et isikuandmete kaitse üldmääruse põhjenduse 18 kohaselt kohaldatakse määrust „vastutavate töötajate või volitatud töötajate suhtes, kes pakuvad isikuandmete isiklike või kodustel eesmärkidel töötlemise vahendeid“.

1.3.1 Ei kuulu käesoleva dokumendi kohaldamisalasse

32. Tööandjad, kes annavad oma töötajate käsutusse ametiautosid, võivad soovida jälgida oma töötaja tegevust (nt selleks, et tagada töötaja, kaupade või sõidukite ohutus, eraldada ressursse, jälgida teenust ja esitada selle kohta arveid või kontrollida tööaega). Sellega seoses tõstatab andmete töötlemine tööandjate poolt töösuhetega seotud eriküsimusi, mida võidakse reguleerida riigi tasandi tööõigusega ja mida käesolevates suunistes ei ole võimalik üksikasjalikult kirjeldada²².
33. Kuigi andmete töötlemine ametialastel eesmärkidel kasutatavate tarbesõidukite (nt ühistransport) ning jagatud transpordi ja MaaS-lahenduse kontekstis võib tõstatada

²¹ Vt isikuandmete kaitse üldmääruse artikli 2 lõike 2 punkt c.

²² Artikli 29 tööühm arendas seda edasi oma arvamuses nr 2/2017 andmete töötlemise kohta töökohal (WP 249), https://ec.europa.eu/newsroom/article29/item-detail.cfm?item_id=610169.

eriküsimusi, mis jäävad käesolevate üldsuuniste kohaldamisalast välja, on paljud siin esitatud põhimõtted ja soovitusel kohaldatavad ka seda liiki töötlemise suhtes.

34. Ühendatud sõidukite suhtes, millel on kaugvõimalustega süsteemid, saab kohaldada passiivset jälgimist, näiteks WiFi või Bluetoothi kaudu. Selles mõttes ei erine need teistest ühendatud seadmetest ja kuuluvad praegu läbivaatamisel oleva e-privatsuse direktiivi kohaldamisalasse. Seega jääb kohaldamisalast välja ka WiFi-ga varustatud sõidukite suuremahuline jälgimine²³ tavapäraseid nutitelefonide asukohamääramise teenuseid kasutavate kõrvaliste isikute tiheda võrgustiku kaudu. Need teenused edastavad rutiinselt teabe kõigi nähtavate WiFi-võrkude kohta keskses serveritesse. Kuna sisseehitatud WiFi-t võib pidada sõiduki teiseseks identifitseerimistunnuseks,²⁴ on oht süstemaatiliseks ja pidevaks teabe kogumiseks sõidukite täielike liikumisprofiilide kohta.
35. Sõidukid on üha enam varustatud pildisalvestusseadmetega (nt parkimis- või pardakaamerad). Kuna siin on tegemist avalike kohtade filmimisega, mille puhul tuleb hinnata iga liikmesriigi konkreetset õigusraamistikku, ei kuulu selline andmetöötlus käesolevate suuniste kohaldamisalasse.
36. Direktiivis 2010/40/EL²⁵ määratletud sidusate intelligentsete transpordisüsteemide (C-ITS) käivitamiseks vajalike andmete töötlemist on käsitletud artikli 29 tööühma konkreetselt seda valdkonda käsitlevas arvamuses²⁶. Kuigi C-ITSi mõiste määratlus direktiivis ei sisalda tehnilisi kirjeldusi, keskendub artikli 29 tööühm oma arvamuses lähetoimesidele, mis ei hõlma võrguoperaatori sekkumist. Täpsemalt esitatakse selles analüüs esialgseks kasutuselevõtmiseks kindlaks määratud konkreetsete kasutusjuhtude kohta ja kohustatakse hilisemas etapis hindama uusi küsimusi, mis kõrgema automatiseerituse taseme rakendamisel kahtlemata üles kerkivad. Kuna C-ITS-süsteemidega seotud andmekaitsealased mõjud on väga spetsiifilised (enneolematu asukohaandmete hulk, pidev isikuandmete edastamine, andmevahetus sõidukite ja muude maanteetaristurajatiste vahel jne) ning kuna seda küsimust Euroopa tasandil veel arutatakse, ei hõlma käesolevad suunised isikuandmete töötlemist selles kontekstis.
37. Lisaks ei ole käesoleva dokumendi eesmärk käsitleda kõiki võimalikke probleeme ja küsimusi, mis on seotud ühendatud sõidukitega, ning seetõttu ei saa dokumenti pidada ammendavaks.

1.4 Mõisted

38. Isikuandmete **töötlemine** hõlmab kõiki isikuandmetega tehtavaid toiminguid, nagu kogumine, dokumenteerimine, korrastamine, struktureerimine, säilitamine, kohandamine ja muutmine, päringute tegemine, lugemine, kasutamine, edastamine, levitamise või muul moel kättesaadavaks tegemise teel avalikustamine, ühitamine või ühendamine, piiramine, kustutamine või hävitamine²⁷.

²³ Täpsema teabe saamiseks vt <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 ja Gerd Nolden, „Vehicle Identification Based on Secondary Vehicle Identifier - Analysis, and Measurements“ (Sõiduki tuvastamine sõiduki teise identifitseerimistunnuse põhjal – analüüsid ja mõõtmised), avaldatud konverentsi kogumikus, VEHICULAR 2017, kuues rahvusvaheline konverents teemal „Arendused sõidukisüsteemides, -tehnoloogias ja -rakendustes“, Nice, Prantsusmaa, 23.–27. juuli 2017, lk 32–37.

²⁵ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 7. juuli 2020. aasta direktiiv 2010/40/EL, mis käsitleb raamistikku intelligentsete transpordisüsteemide kasutuselevõtmiseks maanteetranspordis ja liideste jaoks teiste transpordiliikidega, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/PDF/?uri=CELEX:32010L0040>.

²⁶ Artikli 29 tööühma arvamus 03/2017 isikuandmete töötlemise kohta koostoimelistes intelligentsetes transpordisüsteemides (C-ITS), http://ec.europa.eu/newsroom/article29/item-detail.cfm?item_id=610171.

²⁷ Vt isikuandmete kaitse üldmääruse artikli 4 punkt 2.

39. **Andmesubjekt** on füüsiline isik, kellega töödeldavad andmed seostuvad. Ühendatud sõidukite puhul võib see olla eelkõige sõiduki juht (vastutav kasutaja või kasutaja), kaassõitja või omanik²⁸.
40. **Vastutav töötaja** on isik, kes määrab kindlaks ühendatud sõidukites toimuva töötlemise eesmärgid ja vahendid²⁹. Vastutavad töötajad võivad hõlmata teenuseosutajaid, kes töötlevad sõiduki andmeid, et saata juhile liiklusteavet, keskkonnasäästliku sõidukijuhtimise teateid või sõiduki toimimisega seotud hoiatusi, kindlustusandjaid, kes pakuvad lepinguid, mille puhul kindlustusmakse sõltub juhi sõidustiilist, või sõidukitootjaid, kes koguvad andmeid sõiduki osade kulumise kohta, et parandada sõiduki kvaliteeti. Isikuandmete kaitse üldmääruse artikli 26 kohaselt võivad kaks või enam vastutavat töötajat ühiselt kindlaks määrata töötlemise eesmärgid ja vahendid ning neid võib seega käsitada kaasvastutavate töötajatena. Sellisel juhul peavad nad selgelt määratlema oma vastavad kohustused, eelkõige seoses andmesubjektide õiguste kasutamisega ja isikuandmete kaitse üldmääruse artiklites 13 ja 14 osutatud teabe esitamisega.
41. **Volitatud töötaja** on isik, kes töötleb isikuandmeid vastutava töötaja nimel³⁰. Volitatud töötaja kogub ja töötleb andmeid vastutava töötaja juhiste alusel ega kasuta neid andmeid omaenda huvides. Näiteks võivad seadmete tootjad ja autotarnijad mitmel juhul töödelda andmeid sõidukitootjate nimel (mis ei tähenda, et nad muul juhul ei saa ise olla vastutavad töötajad). Isikuandmete kaitse üldmääruse artiklis 28 nõutakse, et volitatud töötajad rakendaksid asjakohaseid tehnilisi ja korralduslikke meetmeid, et tagada riskiga kohandatud turvalisuse tase, ning sätestatakse volitatud töötajate muud kohustused.
42. **Vastuvõtja** on füüsiline või juriidiline isik, avaliku sektori asutus, amet või muu organ, kellele isikuandmed avaldatakse, olenemata sellest, kas tegemist on kolmanda isikuga või mitte³¹. Näiteks on isikuandmete vastuvõtja teenuseosutaja äripartner, kes saab teenuseosutajalt sõidukist saadud isikuandmeid. Olenemata sellest, kas nad tegutsevad uue vastutava töötajana või volitatud töötajana, peavad nad täitma kõiki isikuandmete kaitse üldmäärusega kehtestatud kohustusi.
43. Vastuvõtjaiks ei peeta siiski avaliku sektori asutusi, kes võivad kooskõlas liidu või liikmesriigi õigusega saada isikuandmeid seoses konkreetse päringuga;³² nimetatud avaliku sektori asutused töötlevad kõnealuseid andmeid kooskõlas kohaldatavate andmekaitse normidega vastavalt töötlemise eesmärkidele. Näiteks on õiguskaitseasutused volitatud kolmandad isikud, kui nad taotleavad isikuandmeid uurimise osana kooskõlas Euroopa Liidu või liikmesriigi õigusega.

²⁸ Vt isikuandmete kaitse üldmääruse artikli 4 punkt 1.

²⁹ Vt isikuandmete kaitse üldmääruse artikli 4 punkt 7 ja Euroopa Andmekaitse nõukogu [suunised 07/2020 vastutava töötaja ja volitatud töötaja mõistete kohta isikuandmete kaitse üldmääruses](#) (edaspidi „suunised 07/2020“).

³⁰ Vt isikuandmete kaitse üldmääruse artikli 4 punkt 8 ja suunised 07/2020.

³¹ Vt isikuandmete kaitse üldmääruse artikli 4 punkt 9 ja suunised 07/2020.

³² Isikuandmete kaitse üldmääruse artikli 4 punkt 9 ja põhjendus 31.

1.5 Privaatsuse ja isikuandmete kaitse ohud

44. Artikli 29 tööühm on juba korduvalt väljendanud muret asjade interneti süsteemide pärast, mida saab kohaldada ka ühendatud sõidukite suhtes³³. Asjade internetiga seoses juba rõhutatud andmete turvalisuse ja kontrolliga seotud küsimused on veelgi tundlikumad ühendatud sõidukite puhul, kuna need tekitavad liiklusohutusega seotud probleeme ning võivad mõjutada sõidukijuhi kehalist puutumatust keskkonnas, mida harjumuspäraselt tajutakse isoleerituna ja välismõjude eest kaitstuna.
45. Samuti tekitavad ühendatud sõidukid asukohaandmete töötlemisega seoses märkimisväärseid andmekaitse- ja privaatsusega seotud probleeme, kuna nende üha sekkuvam olemus võib ohustada praeguseid anonüümseks jäämise võimalusi. Euroopa Andmekaitsekoostööühkogu soovib juhtida eriliselt tähelepanu asjaolule, et asukoha määramise tehnoloogiate kasutamine nõuab konkreetsete kaitsemeetmete rakendamist, et vältida üksikisikute jälgimist ja andmete väärkasutamist, ning suurendada sidusrühmade teadlikkust sellest asjaolust.

1.5.1 Kontrolli puudumine ja teabe asümmeetria

46. Sõidukijuhte ja sõitjaid ei ole alati piisavalt teavitatud ühendatud sõidukis või selle kaudu toimuvast andmetöötlustest. Teavet võidakse anda üksnes sõiduki omanikule, kes ei tarvitse olla juht, ja seda ei anta alati õigeaegselt. Seega on oht, et pakutavatest funktsioonidest või võimalustest ei piisa selleks, et teostada kontrolli, mida mõjutatud isikud vajavad oma andmekaitse ja privaatsusega seotud õiguste kasutamiseks. See punkt on oluline, sest sõidukid võivad oma kasutusea jooksul kuuluda rohkem kui ühele omanikule kas müügi tõttu või seetõttu, et neid liisitakse, mitte ei osteta.
47. Peale selle võib teabeedastus toimuda sõidukis automaatselt või vaikimisi, ilma et isik sellest midagi teaks. Kuna puudub võimalus tulemuslikult kontrollida sõiduki ja selle ühendatud seadmete vastastikust toimet, muutub andmete liikumise kontrollimine kasutaja jaoks äärmiselt raskeks. Veelgi keerulisem on kontrollida seda, kuidas neid andmeid edaspidi kasutatakse, ja seega ära hoida võimalikku funktsioonide laienemist.

1.5.2 Kasutaja nõusoleku kvaliteet

48. Euroopa Andmekaitsekoostööühkogu rõhutab, et kui andmete töötlemine põhineb nõusolekul, peavad olema täidetud kõik kehtiva nõusoleku elemendid, mis tähendab, et nõusolek peab olema vabatahtlik, konkreetne ja teadlik ning väljendama ühemõtteliselt andmesubjekti soove, nagu neid on tõlgendatud Euroopa Andmekaitsekoostööühkogu suunistes nõusoleku kohta³⁴. Vastutavad töötledjad peavad hoolikalt jälgima, kuidas saada kehtiv nõusolek eri osalejatelt, näiteks autoomanikelt või -kasutajatelt. Selline nõusolek peab olema antud eraldi konkreetseks eesmärgiks ega tohi sisaldada uue auto ostu- või liisingulepingus. Nõusolekut peab olema sama lihtne tagasi võtta kui anda.
49. Sama tuleb kohaldada juhul, kui nõusolekut on vaja e-privatsuse direktiivi järgimiseks – näiteks teabe salvestamiseks või juurdepääsuks sõidukis juba salvestatud teabele, nagu on teataval juhul nõutud e-privatsuse direktiivi artikli 5 lõikes 3. Nagu eespool märgitud, tuleb nõusolekut selles kontekstis tõlgendada isikuandmete kaitse üldmääruse valguses.
50. Paljudel juhtudel ei pruugi kasutaja olla oma sõidukis toimuvast andmetöötlustest teadlik. Selline teabe puudumine on märkimisväärne takistus isikuandmete kaitse üldmääruse kohase kehtiva nõusoleku andmisel, kuna nõusolek peab olema teadlik. Sellises olukorras ei

³³ Artikli 29 tööühma arvamus 8/2014 asjade internetiga seotud hiljutiste arengusuundumuste kohta, https://ec.europa.eu/justice/article-29/documentation/opinion-recommendation/files/2014/wp223_et.pdf.

³⁴ Euroopa Andmekaitsekoostööühkogu suunised 05/2020 määruse (EL) 2016/679 kohase nõusoleku kohta, versioon 1.1, 4. mai 2020 (edaspidi „suunised 05/2020“).

saa nõusolekut pidada asjaomase andmetöötluse puhul isikuandmete kaitse üldmääruse kohaseks õiguslikuks aluseks.

51. Ühendatud sõidukite puhul võib olla keeruline kasutada tavapäraseid isikutelt nõusoleku küsimiseks kasutatavaid mehhanisme – see tähendaks nn madala kvaliteediga nõusolekut, kuna andmesubjektile ei ole piisavalt teavet või kuna tegelikult ei ole tal võimalik anda enda eelistustele vastavat nõusolekut. Praktikast võib olla keeruline saada nõusolekut ka juhtidelt ja sõitjatelt, kes kasutatud, liisitud, üüritud või laenatud sõidukite puhul ei ole seotud sõiduki omanikuga.
52. Kui e-privatsuse direktiivis ei nõuta andmesubjekti nõusolekut, on vastutav töötaja siiski vastutav isikuandmete kaitse üldmääruse artikli 6 kohase sellise õigusliku aluse valimise eest, mis on isikuandmete töötlemisel kõige asjakohasem.

1.5.3 Isikuandmete edasine töötlemine

53. Kui andmeid kogutakse nõusoleku alusel, nagu on nõutud e-privatsuse direktiivi artikli 5 lõikes 3, või mõne artikli 5 lõikes 3 sätestatud erandi alusel, ja neid töödeldakse seejärel kooskõlas isikuandmete kaitse üldmääruse artikliga 6, võib neid edasi töödelda ainult juhul, kui vastutav töötaja taotleb selleks muuks otstarbeks täiendavat nõusolekut või kui vastutav töötaja suudab tõendada, et andmetöötlus põhineb liidu või liikmesriigi õigusel, mille eesmärk on kaitsta isikuandmete kaitse üldmääruse artikli 23 lõikes 1 osutatud eesmärgi³⁵. Andmekaitsekoostöögruppi leiab, et isikuandmete edasine töötlemine isikuandmete kaitse üldmääruse artikli 6 lõike 4 kohase vastavustesti alusel ei ole sellistel juhtudel võimalik, sest see kahjustaks e-privatsuse direktiivi kohast andmekaitsestandardit. Nõusolek, kui seda nõutakse e-privatsuse direktiivi alusel, peab olema konkreetne ja teadlik, mis tähendab, et andmesubjektid peavad olema teadlikud igast andmetöötluse eesmärgist ja neil peab olema õigus teatavatest eesmärkidest keelduda³⁶. Kui arvata, et edasine töötlemine on isikuandmete kaitse üldmääruse artikli 6 lõike 4 kohase vastavustesti alusel võimalik, tähendaks see kõrvalehoidmist kehtivas direktiivis sätestatud nõusolekunoorte põhimõttest.
54. Euroopa Andmekaitsekoostöögruppi tuleb meelde, et esialgne nõusolek ei seadusta kunagi edasist töötlemist, kuna nõusolek saab olla kehtiv ainult juhul, kui see on teadlik ja konkreetne.
55. Näiteks ei tohi sõiduki hoolduse eesmärgil kasutamise ajal kogutud telemeetrilisi andmeid avaldada ilma kasutajate nõusolekuta liikluskindlustusseltsidele juhiprofiilide loomiseks, et pakkuda sõidukijuhi käitumisest lähtuvaid kindlustuspoliise.
56. Lisaks võivad õiguskaitseasutused töödelda ühendatud sõidukite kogutud andmeid, et avastada kiiruse ületamist või muid rikkumisi, kui õiguskaitse direktiivi konkreetsed tingimused on täidetud. Sellisel juhul loetakse sellised andmed seotuks süüdimõistvate kohtuotsuste ja süütegudega vastavalt isikuandmete kaitse üldmääruse artiklis 10 ja mis tahes kohaldatavates siseriiklikes õigusaktides sätestatud tingimustele. Tootjad võivad sellised andmed esitada õiguskaitseasutustele, kui sellise töötlemise eritingimused on täidetud. Euroopa Andmekaitsekoostöögruppi juhivad tähelepanu sellele, et isikuandmete töötlemine üksnes õiguskaitseasutuste esitatud taotluste täitmiseks ei kujuta endast täpselt ja selgelt kindlaks määratud ning õiguspärast eesmärki isikuandmete kaitse üldmääruse artikli 5 lõike 1 punkti b tähenduses. Kui õiguskaitseasutustel on seaduslik luba, võivad nad olla kolmandad isikud isikuandmete kaitse üldmääruse artikli 4 punkti 10 tähenduses;

³⁵ Vt ka Euroopa Andmekaitsekoostöögruppi suunised 10/2020 isikuandmete kaitse üldmääruse artikli 23 kohaste piirangute kohta.

³⁶ Suunised 05/2020, punktid 3.2 ja 3.3.

sellisel juhul on tootjatel õigus esitada neile enda käsutuses olevaid mis tahes andmeid, tingimusel et järgitakse iga liikmesriigi asjaomast õigusraamistikku.

1.5.4 Ülemäärane andmekogumine

57. Kuna ühendatud sõidukites kasutatakse üha rohkem andureid, on väga suur oht ülemääraseks andmekogumiseks võrreldes eesmärgi saavutamiseks vajalikuga.
58. Uute funktsioonide, täpsemalt masinõppe algoritmidel põhinevate funktsioonide arendamine võib nõuda suurt hulka pika aja jooksul kogutud andmeid.

1.5.5 Isikuandmete turvalisus

59. Ühendatud sõidukite pakutavate funktsioonide, teenuste ja liideste (nt internet, USB, RFID, WiFi) paljusus suurendab ründepinda ja seega võimalike haavatavuste arvu, mis võivad isikuandmed ohtu seada. Erinevalt enamikust asjade interneti seadmetest on ühendatud sõidukid kriitilise tähtsusega süsteemid, kus turvanõuete rikkumine võib ohustada kasutajate ja ümbritsevate inimeste elu. See suurendab vajadust tegeleda ohuga, et häkkerid püüavad ära kasutada ühendatud sõidukite nõrku kohti.
60. Lisaks peavad sõidukites ja/või väljaspool sõidukeid (nt pilvandmetöötamise taristutes) salvestatud isikuandmed olema piisavalt kaitstud loata juurdepääsu eest. Näiteks tuleb sõiduk hoolduse ajal anda üle tehnikule, kes vajab juurdepääsu mõnedele sõiduki tehnilistele andmetele. Kuigi tehnikul peab olema juurdepääs tehnilistele andmetele, on olemas võimalus, et ta püüab pääseda ligi kõigile sõidukis salvestatud andmetele.

2 ÜLDISED SOOVITUSED

61. Selleks et maandada riske eespool mainitud andmesubjektidele, peaksid sõidukite ja seadmete tootjad, teenuseosutajad või mis tahes muud sidusrühmad, kes võivad seoses ühendatud sõidukitega tegutseda vastutava töötaja või volitatud töötajana, järgima järgmisi üldisi soovitusi.

2.1 Andmekategooriad

62. Nagu sissejuhatuses märgitud, käsitatakse enamikku ühendatud sõidukitega seotud andmeid isikuandmetena sel määral, mil neid on võimalik seostada ühe või mitme tuvastatava isikuga. Need hõlmavad tehnilisi andmeid sõiduki liikumise kohta (nt kiirus, läbitud teepikkus) ja sõiduki seisukorra kohta (nt mootori jahutusvedeliku temperatuur, mootori pöörete arv minutis, rehvirõhk). Teatavad ühendatud sõidukitest saadavad andmed võivad vajada erilist tähelepanu oma tundlikkuse ja/või võimaliku mõju tõttu andmesubjektide õigustele ja huvidele. Praegu on Euroopa Andmekaitseõukogu kindlaks määranud kolm isikuandmete kategooriat, millele sõidukite ja seadmete tootjad, teenuseosutajad ja muud vastutavad töötajad peaksid erilist tähelepanu pöörama: asukohaandmed, biomeetriselised andmed (ja kõik isikuandmete kaitse üldmääruse artiklis 9 määratletud andmete erikategooriad) ning andmed, mis võivad paljastada süütegusid või liikluseeskirjade rikkumisi.

2.1.1 Asukohaandmed

63. Isikuandmeid kogudes peaksid sõidukite ja seadmete tootjad, teenuseosutajad ja muud vastutavad töötajad meeles pidama, et asukohaandmed võimaldavad eriti selgelt paljastada andmesubjektide eluviisi ja harjumusi. Läbitud marsruutide andmed on väga kõnekad, sest need võimaldavad teha järeldusi juhi töö- ja elukoha ning huvialade (vaba aja) kohta ning võivad paljastada tundlikku teavet, näiteks näitavad pühakojad, kus juht käib, tema usutunnistust või teatavate kohtade külastamine tema seksuaalsest sättumust. Sellest tulenevalt peaksid sõiduki ja seadmete tootjad, teenuseosutajad ja muud vastutavad töötajad erilise hoolega hoiduma asukohaandmete kogumisest, välja arvatud juhul, kui see

on töötlemise eesmärgil hädavajalik. Näiteks kui töötlemine seisneb sõiduki liikumise tuvastamises, piisab selle funktsiooni täitmiseks güroskoobist, ilma et oleks vaja koguda asukohaandmeid.

64. Üldiselt tuleb asukohaandmete kogumisel järgida ka järgmisi põhimõtteid:

- Z kogutavatele asukohaandmetele juurdepääsu sageduse ja nende andmete üksikasjalikkuse piisav konfigureerimine vastavalt töötlemise eesmärgile. Näiteks ei tohiks ilmarakendusel olla iga sekundi järel juurdepääsu sõiduki asukohaandmetele, isegi mitte andmesubjekti nõusolekul;
- Z täpse teabe andmine töötlemise eesmärgi kohta (nt kas asukoha ajalugu on salvestatud? Kui jah, siis mis eesmärgil?);
- Z kui töötlemine põhineb nõusolekul, siis nõuetekohase (vabatahtliku, konkreetse ja teadliku) nõusoleku saamine, mis on antud eraldi üldistest müügi- või kasutamistingimustest, näiteks pardaarvutis;
- Z asukoha määramise aktiveerimine ainult siis, kui kasutaja käivitab funktsiooni, mis eeldab sõiduki asukoha teadmist, kuid mitte vaikimisi ja pidevalt auto käivitamise ajal;
- Z kasutaja teavitamine asukohaandmete aktiveerimisest, kasutades eelkõige ikoone (nt nool, mis liigub üle ekraani);
- Z võimalus asukohaandmed mis tahes ajal välja lülitada;
- Z salvestatud andmete säilitamisaja piiritlemine.

2.1.2 Biomeetrilised andmed

65. Ühendatud sõidukite puhul võib biomeetrilisi andmeid, mida kasutatakse füüsilise isiku kordumatuks tuvastamiseks, töödelda isikuandmete kaitse üldmääruse artikli 9 ja riiklike erandite kohaselt, muu hulgas selleks, et võimaldada juurdepääs sõidukile, autentida juht/omanik ja/või võimaldada juurdepääsu juhi profiili seadetele ja eelistustele. Biomeetriliste andmete kasutamise kaalumisel tähendab andmesubjektile täieliku kontrolli tagamine oma andmete üle ühest küljest mittebiomeetrilise alternatiivi olemasolu (nt füüsilise võtme või koodi kasutamine) ilma täiendavate piiranguteta (st biomeetria kasutamine ei peaks olema kohustuslik) ning teisest küljest biomeetrilise malli salvestamist ja võrdlemist krüpteeritud kujul ainult kohalikul tasandil, kusjuures biomeetrilisi andmeid ei töödelda välises lugemis-/võrdlusterminalis.

66. Biomeetriliste andmete³⁷ puhul on oluline tagada, et biomeetrilise autentimise lahendus oleks piisavalt usaldusväärne, eelkõige järgides järgmisi põhimõtteid:

- Z kasutatava biomeetrilise lahenduse reguleerimist (nt valepositiivsete ja valenegatiivsete tulemuste määr) kohandatakse vastavalt nõutava juurdepääsukontrolli turvalisuse tasemele;
- Z kasutatav biomeetriline lahendus põhineb rünnakutele vastupidaval anduril (nt lametrüki kasutamine sõrmejälgede tuvastamiseks);
- Z autentimiskatsete arv on piiratud;
- Z biomeetriline mall/mudel salvestatakse sõidukis krüpteeritud kujul, kasutades krüptograafilist algoritmi ja võtmehaldust, mis vastab tehnika tasemele;
- Z biomeetrilise malli moodustamiseks ja kasutaja autentimiseks kasutatavaid toorandmeid töödeldakse reaajas, ilma et neid kunagi isegi kohalikul tasandil salvestataks.

³⁷ Isikuandmete kaitse üldmääruse artikli 9 lõikes 1 sätestatud keelu põhimõte on seotud üksnes „füüsilise isiku kordumatuks tuvastamiseks [kasutatavate biomeetriliste andmetega]“.

2.1.3 Andmed, mis paljastavad süütegusid või muid rikkumisi

67. Selleks et töödelda andmeid, mis on seotud võimalike süütegudega isikuandmete kaitse üldmääruse artikli 10 tähenduses, soovib Euroopa Andmekaitseõukogu kasutada andmete kohalikku töötlemist, kus andmesubjektile on kõnealuse töötlemise üle täielik kontroll (vt kohaliku töötlemise käsitlus punktis 2.4). Välja arvatud mõned erandid (vt juhtumiuuring õnnetusjuhtumite uuringute kohta, mis on esitatud allpool punktis 3.3), on süütegusid või muid rikkumisi paljastavate andmete väline töötlemine tõepoolest keelatud. Seega tuleb andmete tundlikkusest lähtudes kehtestada ranged turvameetmed, nagu on kirjeldatud punktis 2.7, et pakkuda kaitset nendele andmetele ebaseadusliku juurdepääsu ning nende muutmise ja kustutamise eest.
68. Teatavad ühendatud sõidukitest saadud isikuandmete kategooriad võivad tõesti paljastada, et toime on pandud või pannakse süütegu või mõni muu rikkumine (rikkumisega seotud andmed) ning seetõttu kohaldatakse nende suhtes eripiiranguid (nt andmed, mis näitavad, et sõiduk ületas valget joont, sõiduki hetkkiirus koos täpsete asukohaandmetega). Eelkõige juhul, kui riiklikud pädevad asutused töötlevad selliseid andmeid kriminaaluuringute ja süütegude eest vastutusele võtmise eesmärgil, kohaldatakse isikuandmete kaitse üldmääruse artiklis 10 sätestatud kaitsemeetmeid.

2.2 Eesmärgid

69. Isikuandmeid võib seoses ühendatud sõidukitega töödelda mitmesugustel eesmärkidel, mis on muu hulgas seotud juhtide turvalisuse, kindlustuse, tõhusa transpordi, meelelahutuse või teabeteenustega. Kooskõlas isikuandmete kaitse üldmäärusega peavad vastutavad töötajad tagama, et nende eesmärgid on „täpselt ja selgelt kindlaksmääratud ning [õiguspärased]“, et neid ei töödelda hiljem viisil, mis on nende eesmärkidega vastuolus, ning et töötlemiseks on olemas kehtiv õiguslik alus, nagu on nõutud isikuandmete kaitse üldmääruse artiklis 5. Käesolevate suuniste III osas on esitatud mõned konkreetset näited eesmärkide kohta, mida vastutavad töötajad võivad seoses ühendatud sõidukitega täita, ning konkreetset soovitusi igat liiki töötlemise kohta.

2.3 Asjakohasus ja võimalikult väheste andmete kogumine

70. Võimalikult väheste andmete kogumise põhimõtte järgimiseks³⁸ peaksid sõidukite ja seadmete tootjad, teenuseosutajad ja muud vastutavad töötajad pöörama erilist tähelepanu andmeliikidele, mida nad ühendatud sõidukilt vajavad, kuna nad koguvad üksnes isikuandmeid, mis on töötlemise seisukohast asjakohased ja vajalikud. Näiteks on asukohaandmed eriti sekkuvad ja võivad paljastada mitmesugust teavet andmesubjekti eluviisi ja harjumuste kohta. Seega peaksid tööstusharu ettevõtted erilise hoolega hoiduma asukohaandmete kogumisest, välja arvatud juhul, kui see on töötlemise eesmärgil hädavajalik (vt arutelu asukohaandmete üle eespool punktis 2.1).

2.4 Lõimitud andmekaitse ja vaikimisi andmekaitse

71. Võttes arvesse ühendatud sõidukitest saadud isikuandmete mahtu ja mitmekesisust, märgib Euroopa Andmekaitseõukogu, et vastutavad töötajad peavad tagama, et seoses ühendatud sõidukitega kasutusele võetud tehnoloogiad on konfigureeritud nii, et need austavad üksikisikute privaatsust, kohaldades lõimitud andmekaitse ja vaikimisi andmekaitse kohustusi, nagu on nõutud isikuandmete kaitse üldmääruse artiklis 25. Tehnologiad tuleks kavandada nii, et minimeerida isikuandmete kogumist, pakkuda privaatsust kaitsvaid vaikeseadmeid ja tagada, et andmesubjektid on hästi informeeritud ning neil on võimalus hõlpsasti muuta oma isikuandmetega seotud konfiguratsioone. Tööstusel ja kolmandast isikust rakenduste pakkujatel võib olla abi konkreetsetest suunistest selle kohta, kuidas tootjad ja teenuseosutajad saavad järgida lõimitud andmekaitse ja vaikimisi andmekaitse nõudeid.

³⁸ Isikuandmete kaitse üldmääruse artikli 5 lõike 1 punkt c.

72. Ka teatavad allpool kirjeldatud üldised tavad võivad aidata vähendada ühendatud sõidukitega seotud füüsiliste isikute õigusi ja vabadusi ähvardavaid riske³⁹.

2.4.1 Isikuandmete kohalik töötlemine

73. Üldiselt peaksid sõidukite ja seadmete tootjad, teenuseosutajad ja muud vastutavad töötledajad võimaluse korral kasutama protsesse, mis ei hõlma isikuandmeid ega isikuandmete edastamist väljapoole sõidukit (st andmeid töödeldakse sõidukisiselt). Ühendatud sõidukite olemusega kaasnevad siiski riskid, näiteks võimalus, et kohaliku töötlemist ründavad välised isikud või et sõiduki osade müümine lekitab kohalikke andmeid. Seetõttu tuleks pöörata piisavalt tähelepanu sellele, et kohalik töötlemine jääks kohalikuks, ja võtta selleks piisavalt turvameetmeid. Selle stsenaariumi eelis on see, et kasutajale on tagatud ainuisikuline ja täielik kontroll oma isikuandmete üle ning seega on sellesse „lõimitud“ väiksemad privaatsusriskid, eelkõige seeläbi, et keelatud on igasugune andmete töötlemine sidusrühmade poolt ilma andmesubjekti teadmata. Samuti võimaldab see töödelda tundlikke andmeid, näiteks biomeetrilisi andmeid või süütegude või muude rikkumistega seotud andmeid, samuti üksikasjalikke asukohtaandmeid, mille suhtes muidu kohaldataks rangemaid eeskirju (vt allpool). Samuti kaasneb sellega vähem küberturvalisuse riske ja lühike latentsusaeg, mis muudab selle eriti sobivaks automatiseeritud juhtimisabi funktsioonide jaoks. Mõned näited sellise lahenduse kohta võiksid olla järgmised:

- Z keskkonnasäästliku sõidustiili rakendused, mis töötlevad sõidukis olevaid andmeid, et kuvada sõiduki pardaekraanil reaajas nõuandeid keskkonnasäästliku sõidustiili kohta;
- Z rakendused, mis hõlmavad isikuandmete edastamist mõnele täielikult kasutaja kontrolli all olevale seadmele, nagu nutitelefonile (näiteks Bluetoothi või WiFi kaudu), ja mille puhul sõiduki andmeid ei edastata rakenduste pakkujatele või sõidukitootjatele; see hõlmaks näiteks nutitelefonide ühendamist auto kuvari, multimeediasüsteemide, mikrofonide (või muude andurite) kasutamiseks telefonikõnede jaoks jne, kuni kogutud andmed jäävad andmesubjekti kontrolli alla ja neid kasutatakse üksnes soovitud teenuse osutamiseks;
- Z sõidukisisised ohutust suurendavad rakendused, näiteks need, mis annavad roolile helisignaale või vibratsiooni, kui juht teeb mõnest autost märguandeta möödasõidu või sõidab üle valgete joonte, või mis annavad hoiatusi sõiduki seisukorra kohta (nt hoiatus piduriklotse mõjutava kulumise kohta);
- Z rakendused sõiduki avamiseks, käivitamiseks ja/või teatavate funktsioonide aktiveerimiseks, kasutades sõidukis salvestatud juhi biomeetrilisi andmeid (näo- või häälmodelid või sõrmejälje eritunnused).

74. Eespool nimetatud rakendused hõlmavad töötlemist, mida füüsiline isik teeb üksnes isiklikuks tegevuseks (st ilma isikuandmete edastamiseta vastutavale või volitatud töötlejale). Vastavalt isikuandmete kaitse üldmääruse artikli 2 lõikele 2 **ei kuulu need rakendused seetõttu isikuandmete kaitse üldmääruse kohaldamisalasse.**

75. Isikuandmete kaitse üldmäärust ei kohaldata isikuandmete töötlemise suhtes füüsilise isiku poolt eranditult isiklike või koduste tegevuste käigus, ent seda kohaldatakse vastutavate töötlejate või volitatud töötlejate suhtes, kes pakuvad vahendeid isikuandmete töötlemiseks sellistel isiklike või koduste tegevuste tarbeks (autotootjad, teenuseosutajad jne) kooskõlas isikuandmete kaitse üldmääruse põhjendusega 18. Kui nad tegutsevad vastutava või volitatud töötlejana, peavad nad seega arendama turvalisi autosiseseid rakendusi, võttes nõuetekohaselt arvesse lõimprivaatsuse ja privaatsuse vaikesätete põhimõtet. Igal juhul sätestab isikuandmete kaitse üldmääruse põhjendus 78 järgmist: „[s]elliste rakenduste, teenuste ja toodete väljatöötamisel, kavandamisel, valimisel ja

³⁹ Vt ka Euroopa Andmekaitsekomisjoni artiklit 25 käsitlevad suunised 4/2019 „Lõimitud andmekaitse ja vaikumise andmekaitse“, versioon 2.0, vastu võetud 20. oktoobril 2020 (edaspidi „suunised 4/2019“).

kasutamisel, mis põhinevad isikuandmete töötlemisel või mille käigus töödeldakse isikuandmeid nende ülesannete täitmiseks, tuleks nende toodete, teenuste ja rakenduste tootjaid innustada võtma selliste toodete, teenuste ja rakenduste väljatöötamisel ja kavandamisel arvesse õigust andmekaitsele ning tagama asjakohaselt teaduse ja tehnoloogia viimast arengut arvestades, et vastutavad töötajad ja volitatud töötajad saaksid täita oma andmekaitsealaseid kohustusi.⁴⁰ Ühelt poolt tõhustab see kasutajakesksete teenuste arendamist ning teiselt poolt hõlbustab ja kindlustab see tulevikus mis tahes edasist kasutust, mis võib taas kuuluda isikuandmete kaitse üldmääruse kohaldamisalasse. Täpsemalt soovib Euroopa Andmekaitsekoogu välja töötada turvalise autosisese rakendusplatvormi, mis on füüsiliselt eraldatud auto ohutusega seotud funktsioonidest, nii et juurdepääs auto andmetele ei sõltuks tarbetust välisest pilveteenuse suutlikkusest.

76. Autotootjad ja teenuseosutajad peaksid võimaluse korral kaaluma kohalikke andmetöötlust, et maandada pilvandmetöötlusega seotud võimalikke riske, nagu on rõhutatud artikli 29 tööühma arvamuses pilvandmetöötluse kohta⁴¹.

77. Üldiselt peaks kasutajatel olema võimalik kontrollida, kuidas nende andmeid sõidukis kogutakse ja töödeldakse:

Z teave töötlemise kohta (käsiraamat, seaded jne) tuleb esitada sõidukijuhi keeles;

Z Euroopa Andmekaitsekoogu soovib vaigimisi töödelda ainult sõiduki toimimiseks tingimata vajalikke andmeid. Andmesubjektidel peaks olema võimalus aktiveerida või välja lülitada andmetöötlus kõigil muudel eesmärkidel kõigi muude vastutavate/volitatud töötajate poolt ning neil peaks olema võimalik asjaomased andmed kustutada, võttes arvesse andmete töötlemise eesmärki ja õiguslikku alust;

Z andmeid ei tohiks edastada kolmandatele isikutele (st kasutajal on andmetele ainujuurdepääs);

Z andmeid tuleks säilitada üksnes nii kaua, kui see on vajalik teenuse osutamiseks või kui seda nõutakse muul viisil liidu või liikmesriigi õigusega;

Z andmesubjektidel peaks olema võimalik kustutada kõik isikuandmed enne sõidukite müükipanekut;

Z andmesubjektidel peaks võimaluse korral olema otsene juurdepääs nende rakenduste loodud andmetele.

78. Ehkki alati ei pruugi olla võimalik kasutada iga kasutusjuhu puhul kohalikke andmetöötlust, võib sageli kasutusele võtta nn hübriid töötluse. Näiteks võib kasutuspõhise kindlustuse raames juhtimisstiiliga seotud isikuandmeid (näiteks piduripedaalile mõjuv jõud, läbisõit jne) töödelda sõidukisisestelt või telemaatika teenuse osutaja poolt kindlustusandja (vastutava töötaja) nimel, et saada arvhinnanguid, mis edastatakse kindlustusandjale kindlaksmääratud alustel (nt kord kuus). Sel viisil ei saa kindlustusandja juurdepääsu juhtimisstiili kirjeldavatele töötlemata andmetele, vaid üksnes töötlemise tulemusel saadud koondhinnangule. Sellega tagatakse, et võimalikult väheste andmete kogumise põhimõtte on lõimitud andmekaitsega tagatud. See tähendab ka seda, et kasutajatel peab olema võimalus kasutada oma õigust, kui andmeid on salvestanud teised isikud: näiteks peaks kasutajal olema võimalus kustutada andmeid, mis on salvestatud autoremonditöökojadega

⁴⁰ Soovitusi lõimiprivaatsuse ja privaatsuse vaikesätete kohta vt ka suunistest 4/2019.

⁴¹ Artikli 29 tööühma arvamus 05/2012 pilvandmetöötluse kohta, https://ec.europa.eu/justice/article-29/documentation/opinion-recommendation/files/2012/wp196_et.pdf.

2.4.2 Anonüümimine ja pseudonüümimine

79. Kui kavandatakse isikuandmete edastamist väljapoole sõidukit, tuleks kaaluda võimalust need enne edastamist anonüümida. Anonüümimisel peaks vastutav töötleja võtma arvesse kogu asjaomast töötlemist, mis võib viia andmete taasidentifitseerimiseni, näiteks kohalikul tasandil anonüümited andmete edastamist. Euroopa Andmekaitseõukogu tuletab meelde, et andmekaitse põhimõtteid ei tuleks kohaldada anonüümse teabe suhtes, mis on teave, mis ei ole seotud tuvastatud või tuvastatava füüsilise isikuga, või isikuandmete suhtes, mis on muudetud anonüümseks sellisel viisil, et andmesubjekti ei ole võimalik tuvastada või ei ole enam võimalik tuvastada⁴². Tõeliselt anonüümse andmekogumi saavutamise korral, mille puhul ei ole isikuid enam võimalik tuvastada, ei ole Euroopa andmekaitsealased õigusaktid enam kohaldatavad. Seetõttu võib anonüümimine, kui see on asjakohane, olla hea strateegia ühendatud sõidukitega seotud eeliste säilitamiseks ja riskide maandamiseks.
80. Nagu on üksikasjalikult kirjeldatud artikli 29 töörühma arvamuses anonüümimistehnikate kohta, võib andmete anonüümimiseks kasutada erinevaid meetodeid, mõnikord kombineeritult⁴³.
81. Muud meetodid, näiteks pseudonüümimine,⁴⁴ võivad aidata minimeerida andmetöötlustest tulenevaid riske, võttes arvesse, et enamikul juhtudel ei ole otseselt tuvastatavad andmed töötlemise eesmärgi saavutamiseks vajalikud. Pseudonüümimine, kui seda tugevdavad turvameetmed, parandab isikuandmete kaitset, vähendades väärkasutuse ohtu. Erinevalt anonüümimisest on pseudonüümimine ümberpööratav ja pseudonüümited andmeid käsitatakse isikuandmete kaitse üldmääruse kohaldamisalasse kuuluvate isikuandmetena.

2.4.3 Andmekaitsealased mõjuhinnangud

82. Arvestades ühendatud sõidukite kaudu loodavate isikuandmete ulatust ja tundlikkust, on tõenäoline, et töötlemisega kaasneb – eriti olukordades, kus isikuandmeid töödeldakse väljaspool sõidukit – sageli suur oht üksikisikute õigustele ja vabadustele. Sellisel juhul nõutakse tööstusharu ettevõtelt, et nad viiksid läbi andmekaitsealase mõjuhinnangu, et teha kindlaks ja maandada riske, nagu on üksikasjalikult kirjeldatud isikuandmete kaitse üldmääruse artiklites 35 ja 36. Isegi juhul, kui andmekaitsealast mõjuhinnangut ei nõuta, on parim tava see kavandamisprotsessis võimalikult vara siiski läbi viia. See võimaldab tööstusharu ettevõtetal analüüsi tulemusi kavandamisprotsessis tehtavates valikutes enne uue tehnoloogia kasutuselevõttu arvesse võtta.

2.5 Teave

83. Enne isikuandmete töötlemist teavitatakse andmesubjekti vastutava töötleja (nt sõiduki ja seadmete tootja või teenuseosutaja) isikust, töötlemise eesmärgist, andmete vastuvõtjatest, andmete säilitamise tähtajast ja andmesubjekti isikuandmete kaitse üldmääruse kohastest õigustest⁴⁵.
84. Lisaks peab sõiduki ja seadmete tootja, teenuseosutaja või muu vastutav töötleja esitama andmesubjektile selgel, lihtsal ja kergesti kättesaadaval viisil järgmise teabe:

⁴² Vt isikuandmete kaitse üldmääruse artikli 4 lõige 1 ja põhjendus 26.

⁴³ Artikli 29 töörühma arvamus nr 05/2014 anonüümimistehnikate kohta, https://ec.europa.eu/justice/article-29/documentation/opinion-recommendation/files/2014/wp216_et.pdf.

⁴⁴ Isikuandmete kaitse üldmääruse artikli 4 punkt 5. ENISA aruanne, 3. detsember 2019, <https://www.enisa.europa.eu/publications/pseudonymisation-techniques-and-best-practices>.

⁴⁵ Isikuandmete kaitse üldmääruse artikli 5 lõike 1 punkt a ja artikkel 13. Vt artikli 29 töörühma [suunised määruse \(EL\) 2016/679 kohase läbipaistvuse kohta](#) (WP 260 rev.01), mille on heaks kiitnud Euroopa Andmekaitseõukogu.

- Z andmekaitseametniku kontaktandmed;
- Z isikuandmete töötlemise eesmärk ja õiguslik alus;
- Z sõnaselge viide vastutava töötleja või kolmanda isiku õigustatud huvidele, kui sellised õigustatud huvid moodustavad töötlemise õigusliku aluse;
- Z asjakohasel juhul teave isikuandmete vastuvõtjate või vastuvõtjate kategooriate kohta;
- Z isikuandmete säilitamise ajavahemik või, kui see ei ole võimalik, sellise ajavahemiku määramise kriteeriumid;
- Z teave õiguse kohta taotleda vastutavalt töötlejalt juurdepääsu andmesubjekti puudutavatele isikuandmetele ning nende parandamist või kustutamist või isikuandmete töötlemise piiramist või esitada vastuväide selliste isikuandmete töötlemisele, samuti teave isikuandmete ülekandmise õiguse kohta;
- Z teave õiguse kohta nõusolek igal ajal tagasi võtta, ilma et see mõjutaks nõusolekul põhineva töötlemise seaduslikkust enne nõusoleku tagasivõtmist;
- Z vajaduse korral asjaolu, et vastutav töötleja kavatseb edastada isikuandmeid kolmandale riigile või rahvusvahelisele organisatsioonile, ning nende edastamisel kasutatavad kaitsemeetmed;
- Z teave selle kohta, kas isikuandmete esitamine on õigusaktist või lepingust tulenev kohustus või lepingu sõlmimiseks vajalik nõue, samuti selle kohta, kas andmesubjekt on kohustatud kõnealuseid isikuandmeid esitama, ning selliste andmete esitamata jätmise võimalike tagajärgede kohta, ning
- Z teave automatiseeritud otsuste tegemise, sealhulgas profiilianalüüsi kohta, millel on andmesubjekti jaoks õiguslikud tagajärjed või sarnane märkimisväärne mõju andmesubjektile, ning sisuline teave kasutatava loogika ning sellise töötlemise olulisuse ja kavandatud tagajärgede kohta andmesubjekti jaoks. See võib olla asjakohane eelkõige seoses kasutuspõhise kindlustuse pakkumisega üksikisikutele;
- Z teave õiguse kohta esitada kaebus järelevalveasutusele;
- Z teave edasise töötlemise kohta;
- Z mitme vastutava töötleja ühise andmetöötluste puhul selge ja täielik teave iga vastutava töötleja kohustuste kohta.

85. Mõnel juhul ei koguta isikuandmeid otse asjaomaselt isikult. Näiteks võib sõiduki ja seadmete tootja maanteeäärse hädaabiteenuse pakkumise puhul tugineda automüüja kogutud andmetele sõiduki omaniku kohta. Kui andmeid ei ole kogutud otse, märgib sõiduki ja seadmete tootja, teenuseosutaja või muu vastutav töötleja lisaks eespool nimetatud teabele ka asjaomaste isikuandmete liigid, allika, kust isikuandmed pärinevad, ning vajaduse korral teabe selle kohta, kas need andmed pärinevad avalikult kättesaadavatest allikatest. Vastutav töötleja peab selle teabe esitama mõistliku aja jooksul pärast andmete saamist ja **mitte hiljem kui esimesel järgmistest kuupäevadest** vastavalt isikuandmete kaitse üldmääruse artikli 14 lõikele 3: i) ühe kuu jooksul pärast andmete saamist, võttes arvesse isikuandmete töötlemise konkreetseid asjaolusid, ii) andmesubjekti esmakordse teavitamise ajal või iii) kui need andmed edastatakse kolmandale isikule, enne andmete edastamist.

86. Uut teavet võib olla vaja andmesubjektidele esitada ka juhul, kui nendega tegeleb uus vastutav töötleja. Teeäärset hädaabiteenust, mis eeldab teabevahetust ühendatud sõidukitega, võivad osutada erinevad vastutavad töötlejad sõltuvalt sellest, mis riigis või piirkonnas abi vajatakse. Uued vastutavad töötlejad peaksid andma andmesubjektidele

vajalikku teavet, kui andmesubjektid ületavad riigipiire, ning teenuseid, mis eeldavad teabevahetust ühendatud sõidukitega, osutavad uued vastutavad töötledjad.

87. Andmesubjektidele suunatud teavet võib esitada kihtidena,⁴⁶ st eristades kahte teabetasandit: ühelt poolt esimese tasandi teave, mis on andmesubjektide jaoks kõige olulisem, ja teiselt poolt teave, mis eeldatavasti pakub huvi hilisemas etapis. Oluline esimese tasandi teave hõlmab lisaks vastutava töötledja nimele ka töötlemise eesmärki ja andmesubjekti õiguste kirjeldust, samuti mis tahes täiendavat teavet töötlemise kohta, millel on andmesubjektile kõige suurem mõju, ja töötlemist, mis võib teda üllatada. Euroopa Andmekaitseõukogu soovib, et ühendatud sõidukite puhul tuleks andmesubjekti teavitada kõigest esimese teabekihiga seotud vastuvõtjatest. Nagu on märgitud artikli 29 tööühma suunistes läbipaistvuse kohta, peaksid vastutavad töötledjad esitama vastuvõtjate kohta teavet, mis on andmesubjektide jaoks kõige olulisem. Praktikast on need tavaliselt nimega vastuvõtjad, et andmesubjektid teaksid täpselt, kellel on nende isikuandmed. Kui vastutavad töötledjad ei saa esitada vastuvõtjate nimesid, peaks teave olema võimalikult konkreetne, näidates vastuvõtja liigi (s.t märkides nende tegevusalad), tööstusharu, sektori või alamsektori ning vastuvõtjate asukoha.
88. Andmesubjekte võib teavitada lühikeste ja kergesti arusaadavate tingimustega sõiduki müügilepingus, teenuste osutamise lepingus ja/või mis tahes kirjalikus vormis, kasutades eraldi dokumente (nt sõiduki hooldusraamat või -juhend) või pardaarvutit.
89. Lisaks isikuandmete kaitse üldmääruse artiklite 13 ja 14 kohaselt nõutavale teabele võiks läbipaistvuse suurendamiseks kasutada standarditud ikoone, vähendades potentsiaalselt vajadust esitada suurt hulka kirjalikku teavet andmesubjektile. See peaks olema sõidukites nähtav, et anda kavandatava töötlemise kohta arusaadav ja selgesti loetav hea ülevaade. Euroopa Andmekaitseõukogu rõhutab nende ikoonide standardimise tähtsust, et kasutaja leiaks samad sümbolid, olenemata sõiduki margist või mudelist. Näiteks kui kogutakse teatavat liiki andmeid, nagu asukohaandmeid, tuleks sõitjaid sõidukis andmete kogumisest mõne selge märguandega (näiteks sõidukis olev valgus) teavitada.

2.6 Andmesubjekti õigused

90. Sõidukite ja seadmete tootjad, teenuseosutajad ja muud vastutavad töötledjad peaksid hõlbustama andmesubjektide kontrolli oma andmete üle kogu töötlemisperioodi jooksul, rakendades konkreetseid vahendeid, mis võimaldavad neil tõhusalt kasutada oma õigusi, eelkõige õigust andmetega tutvuda, neid parandada ja kustutada, õigust töötlemist piirata ning sõltuvalt töötlemise õiguslikust alusest nende õigust andmete ülekandmisele ja õigust esitada vastuväiteid.
91. Seadete muutmise hõlbustamiseks tuleks rakendada profiilihaldussüsteemi, et salvestada teadaolevate sõidukijuhtide eelistused ja aidata neil oma privaatsusseadeid igal ajal hõlpsalt muuta. Profiilihaldussüsteem peaks koondama andmetöötlemise kõiki sätteid, eelkõige selleks, et hõlbustada andmesubjekti taotluse korral juurdepääsu sõidukisüsteemidest saadud isikuandmetele, nende kustutamist, eemaldamist ja ülekantavust. Sõidukijuhtidel peaks olema võimalik lõpetada mis tahes hetkel ajutiselt või alaliselt teatavat liiki andmete kogumine, välja arvatud juhul, kui on konkreetne õiguslik alus, millele vastutav töötledja saab tugineda, et jätkata konkreetsete andmete kogumist. Kui leping sisaldab sõidustiilil põhinevat personaalset pakkumist, võib see tähendada seda, et kasutaja pöördub tagasi lepingu tüüpitingimuste juurde. Neid funktsioone tuleks rakendada sõiduki sees, kuigi neid võib andmesubjektidele pakkuda ka täiendavate vahendite abil (nt spetsiaalne rakendus). Lisaks soovib Euroopa Andmekaitseõukogu tootjatel pakkuda mõnd lihtsat funktsionaalsust (nt kustutamispupp), et andmesubjektid saaksid kiiresti ja lihtsalt

⁴⁶ Vt artikli 29 tööühma suunistes määruse (EL) 2016/679 kohase läbipaistvuse kohta (WP 260 rev.01), mille on heaks kiitnud Euroopa Andmekaitseõukogu.

eemaldada isikuandmed, mida saab salvestada auto pardaarvutisse (näiteks GPS-navigatsiooni ajalugu, veebibrauseri ajalugu jne).

92. Ühendatud sõiduki müük ja sellest tulenev omandiõiguse muutus peaks samuti kaasa tooma selliste isikuandmete kustutamise, mida ei ole enam vaja varasematel kindlaksmääratud eesmärkidel, ning andmesubjekt peaks saama kasutada oma õigust andmete ülekandmisele.

2.7 Turvalisus

93. Sõidukite ja seadmete tootjad, teenuseosutajad ja muud vastutavad töötajad peaksid kehtestama meetmed, mis tagavad töödeldavate andmete turvalisuse ja konfidentsiaalsuse, ning võtma kõik vajalikud ettevaatusabinõud, et need andmed ei satuks volitamata isiku kätte. Eelkõige peaksid tööstusharu ettevõtted kaaluma järgmiste meetmete võtmist:

- Z sidekanalite krüpteerimine tugeva algoritmi abil;
- Z krüpteerimise võtmehaldussüsteemi loomine, mis on iga sõiduki (mitte mudeli) jaoks ainuomane;
- Z andmete kaugsalvestamise korral andmete krüpteerimine tugevate algoritmide abil;
- Z krüpteerimisvõtmete korrapärane uuendamine;
- Z krüpteerimisvõtmete kaitsmine mis tahes avalikustamise eest;
- Z andmeid vastuvõtivate seadmete autentimine;
- Z andmete terviklikkuse tagamine (nt räsimisega);
- Z isikuandmetele juurdepääsu muutmine sõltuvaks usaldusväärsetest kasutaja autentimise meetoditest (salasõna, elektrooniline sertifikaat jne).

94. Konkreetsemalt sõidukitootjate puhul soovitab Euroopa Andmekaitsekoogu rakendada järgmisi turvameetmeid:

- Z sõiduki elutähtsate funktsioonide eraldamine alati telekommunikatsioonivõimekusel põhinevatest funktsioonidest (nt meelelahutuslik teave);
- Z tehniliste meetmete rakendamine, mis võimaldavad sõidukitootjatel kiiresti parandada turvanõrkusi kogu sõiduki kasutusaja jooksul;
- Z sõiduki elutähtsate funktsioonide puhul võimalikult suurel määral spetsiaalselt transpordivahendite jaoks ette nähtud turvaliste sidevahendite kasutamine;
- Z häiresüsteemi paigaldamine juhuks, kui sõiduki süsteeme rünnatakse, võimalusega töötada alandatud tasemega režiimis⁴⁷;
- Z logi säilitamine mis tahes juurdepääsu kohta sõiduki infosüsteemile, näiteks kuni kuue kuu ulatuses, et oleks võimalik mõista mis tahes võimaliku ründe päritolu ja korrapäraselt kontrollida logitud teavet, et avastada võimalikke kõrvalekaldeid.

95. Neid üldisi soovitusi tuleks täiendada erinõuetega, võttes arvesse iga andmetöötlusjuhu olemust ja eesmärki.

2.8 Isikuandmete edastamine kolmandatele isikutele

96. Põhimõtteliselt on ühendatud sõidukist saadud andmetele juurdepääs ainult vastutaval töötlejal ja andmesubjektil. Vastutav töötleja võib siiski edastada isikuandmeid äripartnerile

⁴⁷ Alandatud tasemega režiim on sõiduki töörežiim, mis tagab sõiduki ohutuks käitamiseks vajalike funktsioonide (st minimaalsed ohutusnõuded) toimimise, isegi kui muud vähem olulised funktsioonid välja lülitatakse (nt navigeerimiseseadme kasutamist võib vastupidiselt pidurisüsteemile pidada mittehädavajalikuks).

(vastuvõtjale) niivõrd, kuivõrd selline edastamine lähtub seaduslikult mõnest isikuandmete kaitse üldmääruse artiklis 6 sätestatud õiguslikust alusest.

97. Pidades silmas sõiduki kasutusandmete (nt tehtud sõidud, sõidustiil) võimalikku tundlikkust, soovib Euroopa Andmekaitsekoostöögrupi saada andmesubjekti nõusolek süstemaatiliselt enne, kui tema andmed edastatakse vastutava töötajana tegutsevale äripartnerile (nt märgistades kasti, mis ei ole eelnevalt märgistatud, või kasutades, kui see on tehniliselt võimalik, mõnd füüsilist või loogikaseadet, millele isikul on juurdepääs sõidukist). Äripartner omakorda vastutab saadud andmete eest ja tema suhtes kohaldatakse kõiki isikuandmete kaitse üldmääruse sätteid.
98. Sõiduki tootja, teenuseosutaja või muu vastutav töötaja võib edastada isikuandmeid volitatud töötajale, kes on valitud osalema andmesubjektile teenuse osutamises, tingimusel et volitatud töötaja ei kasuta neid andmeid oma tarbeks. Vastutavad ja volitatud töötajad koostavad lepingu või muu õigusdokumendi, milles täpsustatakse kõigi poolte kohustused ja esitatakse isikuandmete kaitse üldmääruse artikli 28 sätteid.

2.9 Isikuandmete edastamine väljapoole ELi/EMPd

99. Kui isikuandmeid edastatakse väljapoole Euroopa Majanduspiirkonda, on ette nähtud spetsiaalsed kaitsemeetmed tagamaks, et andmed oleksid kaitstud ka edastamisel.
100. Sellest tulenevalt võib vastutav töötaja edastada isikuandmeid vastuvõtjale ainult sel määral, mil selline edastamine on kooskõlas isikuandmete kaitse üldmääruse V peatükis sätestatud nõuetega.

2.10 Sõidukiseste WiFi-tehnoloogiate kasutamine

101. Mobiilsidetehnoloogia areng võimaldab maanteel hõlpsasti internetti kasutada. Kuigi WiFi-ühendust on sõidukis võimalik luua nutitelefoniga kuumkoha või eriotstarbelise seadme (OBD-II tongel, traadita modem või ruuter jne) abil, pakub enamik tootjaid tänapäeval mudeleid, mis sisaldavad sisseehitatud mobiilsideühendust ja on võimelised looma ka WiFi-võrke. Olenevalt juhtumist tuleb arvesse võtta erinevaid aspekte:

ZWiFi-ühendust pakub teenusena mõni transporditöötaja, näiteks taksojuht oma klientidele. Sellisel juhul võib internetiteenuse osutajaks pidada töötajat või tema ettevõtet, mistõttu nende suhtes kohaldatakse konkreetseid kohustusi ja piiranguid seoses klientide isikuandmete töötlemisega.

ZWiFi-ühendus on mõeldud kasutamiseks üksnes juhile (ja tema kaassõitjatele). Sellisel juhul käsitatakse isikuandmete töötlemist eranditult isiklike või koduste tegevuste tarbeks toimuva töötlemisena vastavalt isikuandmete kaitse üldmääruse artikli 2 lõike 2 punktile c ja põhjendusele 18.

102. Üldiselt kujutab WiFi kaudu internetiühenduse loomise laialdane levik endast suuremat ohtu üksikisikute privaatsusele. Oma sõidukite kaudu saavad kasutajatest pidevad andmesaajad ning seega on neid võimalik tuvastada ja jälgida. Jälgimise vältimiseks peaksid sõidukite ja seadmete tootjad kehtestama lihtsad loobumisvõimalused, millega tagatakse, et sõidukisisesel WiFi-võrgu teenusepaketi identifikaatorit (SSID) ei koguta.

3 JUHTUMIÜRINGUD

103. Selles punktis käsitletakse viit konkreetset näidet ühendatud sõidukitest saadud andmete töötlemise kohta, mis vastavad stsenaariumidele, millega valdkonna sidusrühmad tõenäoliselt kokku puutuvad. Need näited hõlmavad andmetöötlust, mille puhul on vaja arvutusvõimsust, mida ei ole võimalik sõidukis kohapeal kasutada, ja/või isikuandmete saatmist kolmandale isikule, et teha täiendavat analüüsi või tagada lisafunktsionaalsus kaugjuhtimise teel. Selles dokumendis täpsustatakse iga töötlemisviisi puhul kavandatavad eesmärgid, kogutud andmete kategooriad, selliste andmete säilitamisaeg, andmesubjektide õigused, rakendatavad turvameetmed ja teabe vastuvõtjad. Kui mõnda neist valdkondadest ei ole allpool kirjeldatud, kohaldatakse eelmises osas kirjeldatud üldisi soovitusi.
104. Valitud näited ei ole ammendavad ja nende abil on püütud anda ettekujutus erinevatest töötlemisviisidest, õiguslikest alustest, osalejatest jne, mida võib seoses ühendatud sõidukitega esineda.

3.1 Teenuse osutamine kolmanda isiku poolt

105. Andmesubjektid võivad sõlmida lepingu teenuseosutajaga, et saada oma sõidukiga seotud lisaväärtusteenuseid. Näiteks võib andmesubjekt sõlmida kasutuspõhise kindlustuslepingu, mis pakub soodsamaid kindlustusmaksid vähema sõidu (sõiduajast lähtuv kindlustusmaks) või korrektse sõidustiili eest (sõidustiilist lähtuvad kindlustusmaksed) ning mille puhul kindlustusandjal on vaja jälgida sõiduharjumusi. Andmesubjekt võib sõlmida lepingu ka ettevõttega, mis pakub tehnilise rikke korral teeäärset abi; selline teenus hõlmab sõiduki asukoha edastamist ettevõttele või teenuseosutajale, et saada sõiduki toimimisega seotud sõnumeid või hoiatusi (nt teade pidurite kulumise kohta või tehnilise ülevaatuse kuupäeva meeldetuletus).

3.1.1 Kasutuspõhine kindlustus

106. Sõiduajast lähtuvate kindlustusmaksetega kasutuspõhise kindlustuse puhul jälgitakse juhi läbisõitu ja/või sõiduharjumusi, et eristada ja premeerida ohutuid juhte, võimaldades neile madalamaid kindlustusmaksid. Kindlustusandja nõuab, et juht paigaldaks sisseehitatud

telemaatikateenuse, mobiilirakenduse või aktiveeriks sisseehitatud mooduli, mis jälgib kindlustusvõtja läbitud vahemaad ja/või sõidustiili (pidurdusmustrit, kiirendamist jne). Telemaatikaseadme abil kogutud teavet kasutatakse juhile hinde määramiseks, et analüüsida, millised riskid võivad temaga kindlustusandja jaoks kaasneda.

107. Kuna kasutuspõhine kindlustus nõuab e-privaatuse direktiivi artikli 5 lõike 3 kohaselt nõusolekut, märgib Euroopa Andmekaitsekoogu, et kindlustusvõtjal peab olema võimalus sõlmida mittekasutuspõhine kindlustusleping. Vastasel juhul ei loeta nõusolekut vabatahtlikuks, kuna lepingu täitmine sõltuks nõusolekust. Lisaks nõutakse isikuandmete kaitse üldmääruse artikli 7 lõikes 3, et andmesubjektil peab olema õigus nõusolek tagasi võtta.

3.1.1.1 Õiguslik alus

108. Kui andmeid kogutakse üldkasutatava elektroonilise sideteenuse kaudu (näiteks telemaatikaseadmes sisalduva SIM-kaardi kaudu), on vaja nõusolekut, et saada juurdepääs teabele, mis on juba sõidukis salvestatud, nagu on sätestatud e-privaatuse direktiivi artikli 5 lõikes 3. Selles kontekstis ei saa kohaldada ühtegi nendes sätetes ette nähtud erandit: töötlemine ei ole ette nähtud üksnes side edastamiseks elektroonilise sidevõrgu kaudu ega ole seotud infoühiskonna teenusega, mida abonent või kasutaja on sõnaselgelt taotlenud. Nõusolek võidakse saada lepingu sõlmimise ajal.
109. Seoses isikuandmete töötlemisega pärast salvestamist või juurdepääsu lõppkasutaja lõppseadmele võib kindlustusandja selles konkreetsetes kontekstis tugineda isikuandmete kaitse üldmääruse artikli 6 lõike 1 punktile b, tingimusel et ta saab kindlaks teha, et töötlemine toimub andmesubjektiga sõlmitud kehtiva lepingu raames ja et töötlemine on vajalik selleks, et andmesubjektiga sõlmitud konkreetset lepingut oleks võimalik täita. Kui töötlemine on andmesubjektiga sõlmitud lepingu täitmiseks objektiivselt vajalik, leiab Euroopa Andmekaitsekoogu, et tuginemine isikuandmete kaitse üldmääruse artikli 6 lõike 1 punktile b ei vähenda käesoleval konkreetset juhul e-privaatuse direktiivi artikli 5 lõikega 3 ette nähtud täiendavat kaitset. Selle õigusliku aluse loob andmesubjekt, kes sõlmib kindlustusandjaga lepingu.

3.1.1.2 Kogutud andmed

110. Arvesse tuleb võtta kahte liiki isikuandmeid:

- Z äri- ja tehinguandmed** – andmesubjekti identifitseerimisandmed, tehinguandmed, maksevahenditega seotud andmed jne;
- Z kasutusandmed** – sõidukist saadavad isikuandmed juhtimisharjumuste, asukoha jne kohta.
111. Euroopa Andmekaitsekoogu soovib võimaluse korral ja arvestades, et on olemas oht, et telemaatikaseadme kaudu kogutud andmeid võidakse väärkasutada, et luua juhi liikumise täpne profiil, tuleks sõiduki juhtimisstiiliga seotud toorandmeid töödelda kas:
- Z** sõidukisiselt telemaatikaseadmes või kasutaja nutitefonis, nii et kindlustusandja tutvub ainult tulemustega (nt sõiduharjumustega seotud hinded), mitte üksikasjalike toorandmetega (vt punkt 2.1);
- Z** või telemaatikateenuse osutaja poolt vastutava töötleja (kindlustusandja) nimel, et saada arvhinnangud, mis kantakse kindlaks määratud alusel üle kindlustusandjale. Sellisel juhul tuleb toorandmed ja otseselt juhi isikuga seotud andmed üksteisest eraldada. See tähendab, et telemaatikateenuse osutaja saab andmeid reaajas, kuid ei tea kindlustusvõtjate nimesid, registreerimisnumbreid jne. Teisalt teab kindlustusandja kindlustusvõtjate nimesid, kuid saab ainult hindeid ja läbitud kilometraaži, mitte aga toorandmeid, millest hinde panekul on lähtunud.

112. Lisaks tuleb märkida, et kui lepingu täitmiseks on vaja teada ainult läbisõitu, siis asukohtaandmeid ei koguta.

3.1.1.3 Säilitusaeg

113. Lepingu täitmiseks (st teenuse osutamiseks) toimuva andmetöötluse kontekstis on oluline teha vahet kahte liiki andmetel, enne kui määratakse kindlaks nende vastavad säilitamistähtajad:

- Z **äri- ja tehinguandmed** – neid andmeid võib säilitada aktiivses andmebaasis kogu lepingu kehtivusaja jooksul. Lepingu lõppedes võib need arhiveerida füüsiliselt (eraldi andmekandjal: DVD jne) või loogiliselt (loahalduse kaudu), pidades silmas kohtuvaidluse võimalust. Pärast seda, kui seadusjärgne säilitusaeg on lõppenud, andmed kustutatakse või anonüümitakse;
- Z **kasutusandmed** – kasutusandmed võib liigitada toorandmeteks ja koondandmeteks. Nagu eespool märgitud, ei tohiks vastutavad või volitatud töötajad võimaluse korral toorandmeid töödelda. Vajaduse korral tuleks toorandmeid säilitada ainult seni, kuni neid on vaja koondandmete koostamiseks ja koondandmete kogumise protsessi valideerimiseks. Koondandmeid tuleks säilitada nii kaua, kui see on vajalik teenuse osutamiseks või kui seda nõutakse muul viisil liidu või liikmesriigi õigusega.

3.1.1.4 Andmesubjektide teavitamine ja õigused

114. Enne isikuandmete töötlemist tuleb andmesubjekti teavitada kooskõlas isikuandmete kaitse üldmääruse artikliga 13 läbipaistval ja arusaadaval viisil. Eelkõige tuleb teda teavitada isikuandmete säilitamise ajavahemikust või, kui see ei ole võimalik, sellise ajavahemiku määramise kriteeriumidest. Viimasel juhul soovib Euroopa Andmekaitseõukogu kasutada pedagoogilist lähenemisviisi, et rõhutada erinevust toorandmete ja nende põhjal pandud hinde vahel, rõhutades, et sellisel juhul kogub kindlustusandja andmeid üksnes asjakohase koondhinde kohta.

115. Kui andmeid ei töödelda sõidukis, vaid vastutava töötleja (kindlustusettevõtja) nimel telemaatikateenuse osutaja poolt, võib teabes olla kasulik märkida, et sellisel juhul ei ole teenuseosutajal juurdepääsu juhi isikuga otseselt seotud andmetele (nimed, sõiduki registreerimisnumbrid jne). Võttes arvesse, kui oluline on teavitada andmesubjekte nende isikuandmete töötlemise tagajärgedest, ja asjaolu, et andmesubjektidele ei tohiks nende isikuandmete töötlemine tulla üllatusena, soovib Euroopa Andmekaitseõukogu teavitada andmesubjekti profiilialüüsi olemasolust ja selle tagajärgedest, isegi kui see ei hõlma isikuandmete kaitse üldmääruse artiklis 22 osutatud automatiseeritud otsuste tegemist.

116. Seoses andmesubjektide õigusega tuleb neid eraldi teavitada olemasolevatest vahenditest, et nad saaksid kasutada oma õigust andmetega tutvuda, neid parandada, piirata ja kustutada. Kuna selles kontekstis kogutud toorandmeid esitab andmesubjekt (konkreetsete vormide või oma tegevuse kaudu) ja neid töödeldakse isikuandmete kaitse üldmääruse artikli 6 lõike 1 punkti b alusel (lepingu täitmine), peab andmesubjekt saama kasutada andmete ülekandmise õigust. Nagu on rõhutatud andmete ülekandmise õigust käsitlevates suunistes, soovib Euroopa Andmekaitseõukogu tungivalt, et „vastutavad töötajad selgitavad üheselt erinevusi andmeliikide vahel, mida andmesubjekt võib saada andmetega tutvumise õiguse alusel ja andmete ülekandmise õiguse alusel“⁴⁸.

117. Teabe võib esitada lepingu allkirjastamisel.

⁴⁸Artikli 29 tööühma suunised määruse 2016/676 kohase andmete ülekandmise õiguse kohta, WP 242 rev.01, mille on heaks kiitnud Euroopa Andmekaitseõukogu, lk 13.

3.1.1.5 Vastuvõtja

118. Euroopa Andmekaitsekoostöögruppi soovib töödelda sõiduki kasutusandmeid nii palju kui võimalik otse telemaatikaseadmetes, nii et kindlustusandja pääseb juurde ainult tulemustele (nt hindele), mitte üksikasjalikele toorandmetele.
119. Kui telemaatikateenuse osutaja kogub andmeid vastutava töötaja (kindlustusandja) nimel, et saada arvhinnanguid, ei pea ta teadma poliisiomaniku juhi isikut (nimed, registreerimisnumbrid jne).

3.1.1.6 Turvalisus

120. Kohaldatakse üldisi soovitusi. Vt punkt 2.7.

3.1.2 Parkimiskoha rentimine ja broneerimine

121. Parkimiskoha omanik võib soovida seda rendile anda. Selleks märgib ta veebirakendusse parkimiskoha asukoha ja määrab sellele hinna. Kui parkimiskoht on rakenduses registreeritud, teavitab rakendus omanikku, kui mõni juht soovib selle broneerida. Juht saab valida sihtkoha ja kontrollida olemasolevaid parkimiskohti mitme kriteeriumi alusel. Pärast omanikupoolset heakskiitmist tehing kinnitatakse ja teenusepakkuja tegeleb maksetehinguga ning kasutab seejärel kohalesõitmiseks navigeerimist.

3.1.2.1 Õiguslik alus

122. Kui andmeid kogutakse üldkasutatava elektroonilise side teenuse kaudu, kohaldatakse e-privatsuse direktiivi artikli 5 lõiget 3.
123. Kuna tegemist on infoühiskonna teenusega, ei ole e-privatsuse direktiivi artikli 5 lõike 3 kohaselt vaja nõusolekut juurdepääsuks sõidukis juba salvestatud teabele, kui tellija on sellist teenust sõnaselgelt taotlenud.
124. Isikuandmete töötlemisel ja ainult selliste andmete puhul, mis on vajalikud selle lepingu täitmiseks, mille osaline andmesubjekt on, on õiguslik alus isikuandmete kaitse üldmääruse artikli 6 lõike 1 punkt b.

3.1.2.2 Kogutud andmed

125. Tööeldavad andmed hõlmavad juhi kontaktandmeid (nimi, e-posti aadress, telefoninumber), sõiduki tüüpi (nt auto, veoauto, mootorratas), registreerimisnumbrit, parkimisaega, makseandmeid (nt krediitkaardi andmed) ja navigatsiooniandmeid.

3.1.2.3 Säilitusaeg

126. Andmeid tuleks säilitada ainult seni, kuni see on vajalik parkimislepingu täitmiseks või muul eesmärgil, nagu on sätestatud liidu või liikmesriigi õiguses. Pärast seda andmed kas anonüümitakse või kustutatakse.

3.1.2.4 Andmesubjektide teavitamine ja õigused

127. Enne isikuandmete töötlemist tuleks andmesubjekti teavitada kooskõlas isikuandmete kaitse üldmääruse artikliga 13 läbipaistval ja arusaadaval viisil.
128. Andmesubjekti tuleb eraldi teavitada olemasolevatest vahenditest, et ta saaks kasutada oma õigust andmetega tutvuda, neid parandada, piirata ja kustutada. Kuna selles kontekstis kogutud andmeid esitab andmesubjekt (konkreetsete vormide või oma tegevuse kaudu) ja neid töödeldakse isikuandmete kaitse üldmääruse artikli 6 lõike 1 punkti b alusel (lepingu täitmine), peab andmesubjekt saama kasutada andmete ülekandmise õigust. Nagu on rõhutatud andmete ülekandmise õigust käsitlevates suunistes, soovib Euroopa Andmekaitsekoostöögruppi tungivalt, et „vastutavad töötajad selgitavad üheselt erinevusi andmeliikide vahel, mida andmesubjekt võib saada andmetega tutvumise õiguse alusel ja andmete ülekandmise õiguse alusel“.

3.1.2.5 Vastuvõtja

129. Põhimõtteliselt on andmetele juurdepääs ainult vastutaval ja volitatud töötajal.

130. Kohaldatakse üldisi soovitusi. Vt punkt 2.7.

3.2 eCall-süsteem

131. Raske õnnetuse korral Euroopa Liidus teeb sõiduk automaatse hädaabikõne numbrile 112, mis kehtib kogu ELis (vt täpsemalt punkt 1.1) ja võimaldab saata õnnetuse toimumiskohale kiiresti kiirabiauto vastavalt 29. aprilli 2015. aasta määrusele (EL) 2015/758, mis käsitleb hädaabinumbri 112 teenusel põhineva sõidukisisese eCall-süsteemi kasutuselevõtmisega seotud tüübikinnituse nõudeid ning millega muudetakse direktiivi 2007/46/EÜ (edaspidi „määrus (EL) 2015/758“).

132. Sõidukisse paigaldatud hädaabikõne algatamise seade, mis võimaldab andmeedastust üldkasutatava traadita mobiilsidevõrgu kaudu, algatab hädaabikõne, mille käivitavad üksnes õnnetuse korral kas automaatselt sõiduki andurid või sõidukis viibijad käsitsi. Lisaks audiokanali aktiveerimisele seisneb õnnetuse tagajärjel automaatselt käivituv teine sündmus miinimumteabe loomises ja selle edastamises häirekeskusele.

3.2.1 Õiguslik alus

133. E-privatsuse direktiivi kohaldamisel tuleb kaaluda kahte sätet:

- Z artikkel 9, mis käsitleb asukohaandmeid, (v.a liiklusandmed), mida kohaldatakse üksnes elektrooniliste sideteenuste suhtes;
- Z artikli 5 lõige 3 sõidukisse paigaldatud generaatoris salvestatud teabele juurdepääsu saamiseks.

134. Hoolimata asjaolust, et põhimõtteliselt on nende sätete puhul nõutav andmesubjekti nõusolek, kujutab määrus (EL) 2015/758 endast vastutava töötleva juriidilist kohustust (andmesubjektil ei ole tegelikku ega vaba valikut ning ta ei saa oma andmete töötlemisest keelduda). Seega kaalub määrus (EL) 2015/758 üles vajaduse küsida juhi nõusolekut asukohaandmete ja miinimumteabe töötlemiseks⁴⁹.

135. Nende andmete töötlemise õiguslik alus on isikuandmete kaitse üldmääruse artikli 6 lõike 1 punktis c (st määruses (EL) 2015/758) sätestatud juriidilise kohustuse täitmine.

3.2.2 Kogutud andmed

136. Määruses (EL) 2015/578 on sätestatud, et hädaabinumbri 112 põhineva sõidukisisese eCall-süsteemi kaudu edastatavad andmed sisaldavad üksnes standardis EN 15722:2015 „Intelligentsed transpordisüsteemid – eSafety – automaatse hädaabikõne kaudu edastatav miinimumteave“ osutatud miinimumteavet, sealhulgas järgmist:

- Z märges selle kohta, kas eCall-süsteem on aktiveeritud käsitsi või automaatselt;
- Z sõiduki tüüp;
- Z valmistajatehase tähis (VIN-kood);
- Z sõiduki jõuseadme tüüp;
- Z vastava eCall-juhtumi algse andmesõnumi genereerimise ajatempel;
- Z sõiduki viimase teadaoleva asukoha laius- ja pikkuskraad, mis määratakse kindlaks kõige hilisemal võimalikul ajahetkel enne teate genereerimist;

⁴⁹ Tuleb märkida, et nõukogu poolt e-privatsuse määruse ettepaneku üle läbirääkimiste pidamiseks antud volituste artikli 8 lõike 1 punktis f on sätestatud konkreetne erand eCall-süsteemi jaoks, kuna nõusolekut ei ole vaja, kui „lõppseadme asukoht on vaja kindlaks teha juhul, kui lõppkasutaja teatab hädaolukorrast kas Euroopa ühtsele hädaabinumbri 112 või riiklikule hädaabinumbri kooskõlas artikli 13 lõikega 3.“

- Z sõiduki viimane teadaolev tegelik liikumissuund, mis on kindlaks määratud kõige hilisemal võimalikul ajahetkel enne teate genereerimist (ainult sõiduki viimased kolm asukohta).

3.2.3 Säilitusaeg

137. Määruses (EL) 2015/758 on sätestatud, et andmeid ei säilitata kauem, kui on vaja hädaolukordade töötlemiseks. Need andmed kustutatakse täielikult, kui neid sel eesmärgil enam ei vajata. Lisaks kustutatakse eCall-süsteemi sisemälu andmeid automaatselt ja pidevalt. Salvestada võib ainult sõiduki kolm viimast asukohta, kui see on tingimata vajalik sõiduki hetkeasukoha ja liikumissuuna kindlaksmääramiseks sündmuse toimumise ajal.

3.2.4 Andmesubjektide teavitamine ja õigused

138. Määruse (EL) 2015/758 artiklis 6 on sätestatud, et tootjad esitavad selge ja täieliku teabe eCall-süsteemi abil toimuva andmetöötluse kohta. See teave esitatakse enne süsteemi kasutamist kasutusjuhendis hädaabinumbril 112 põhineva sõidukisisese eCall-süsteemi ja mis tahes kolmanda isiku teenuse toel toimivate eCall-süsteemide kohta eraldi. See hõlmab:
 - Z viidet töötlemise õiguslikule alusele;
 - Z asjaolu, et hädaabinumbril 112 põhinev sõidukisisene eCall-süsteem on vaikumisi aktiveeritud olekus;
 - Z andmete hädaabinumbril 112 põhinevas sõidukisiseses eCall-süsteemis töötlemise korda;
 - Z andmete eCall-süsteemis töötlemise konkreetset eesmärki, mis peab piirduma määruse (EL) 2015/758 artikli 5 lõike 2 esimeses lõigus osutatud hädaolukordadega;
 - Z kogutud ja töödeldud andmete liiki ning nende andmete saajaid;
 - Z andmete hädaabinumbril 112 põhinevas sõidukisiseses eCall-süsteemis säilitamise tähtaega;
 - Z asjaolu, et sõiduki pidevat seiret ei toimu;
 - Z andmesubjekti õiguste teostamise korda ja juurdepääsutaotluste menetlemise eest vastutavat kontakttalitust;
 - Z igasugust täiendavat teavet isikuandmete jälgitavuse, seire ja töötlemise kohta, mida on vaja kolmanda isiku teenuseid kasutava eCall-teenuse ja/või muu lisaväärtusega teenuse osutamiseks, mis nõuab omaniku sõnaselget nõusolekut ja peab olema kooskõlas isikuandmete kaitse üldmäärusega. Eriti tuleb arvesse võtta asjaolu, et hädaabinumbril 112 põhineva sõidukisisese eCall-süsteemi ja kolmanda isiku teenuseid kasutavate sõidukisiseste eCall-süsteemide või muude lisaväärtusega teenuste andmetöötleses võib olla erinevusi.
139. Lisaks annab teenuseosutaja andmesubjektidele läbipaistval ja arusaadaval viisil teavet kooskõlas isikuandmete kaitse üldmääruse artikliga 13. Eelkõige tuleb teda teavitada töötlemise eesmärkidest, milleks isikuandmeid kavatsatakse kasutada, ning asjaolust, et isikuandmete töötlemine põhineb vastutava töötleja juriidilisel kohustusel.
140. Peale selle peaks teave isikuandmete vastuvõtjate või vastuvõtjate kategooriate kohta töötlemise laadi arvesse võttes olema selge ning andmesubjekte tuleks teavitada sellest, et väljaspool hädaabinumbril 112 põhinevat sõidukisisest eCall-süsteemi ei ole andmed enne hädaabikõne algatamist kättesaadavad ühelegi üksusele.
141. Andmesubjektide õiguste osas tuleb märkida, et kuna töötlemine põhineb juriidilisel kohustusel, ei kohaldata õigust esitada vastuväiteid ega õigust andmete ülekantavusele.

3.2.5 Vastuvõtja

142. Andmed ei ole enne hädaabikõne algatamist kättesaadavad ühelegi üksusele väljaspool hädaabinumbril 112 põhinevat sõidukisisest eCall-süsteemi.

143. Kui see algatatakse (kas sõidukis viibijate poolt käsitsi või automaatselt kohe, kui sõidukisisene andur tuvastab tõsise kokkupõrke), loob eCall-süsteem kõneühenduse asjaomase häirekeskusega ja miinimumteave saadetakse häirekeskuse operaatorile.
144. Hädaabinumbril 112 põhineva sõidukisisese eCall-süsteemi kaudu edastatavaid ja häirekeskuste poolt töödeldavaid andmeid võib edastada otsuses nr 585/2014/EL osutatud hädaabiteenistustele ja teenusepartneritele ainult eCall-kõnedega seotud õnnetuste puhul ja selles otsuses sätestatud tingimustel ning neid võib kasutada ainult selle otsuse eesmärkide saavutamiseks. Andmeid, mida häirekeskused töötlevad hädaabinumbril 112 põhineva sõidukisisese eCall-süsteemi kaudu, ei edastata ilma andmesubjekti eelneva sõnaselge nõusolekuta kolmandatele isikutele.

3.2.6 Turvalisus

145. Määruses (EL) 2015/758 on sätestatud nõuded, mille kohaselt tuleb eCall-süsteemi lisada privaatsuse kaitset tugevdavad tehnoloogiad, et pakkuda kasutajatele privaatsuse kaitse asjakohast taset, ning tagatised, mis on vajalikud jälgimistegevuse ja kuritarvituste vältimiseks. Lisaks peaksid tootjad tagama, et numbril 112 põhinev eCall-süsteem ja mis tahes muu kolmandate isikute või lisaväärtusteenusena pakutav eCall-teenus on kavandatud nii, et nende süsteemide vahel ei ole võimalik isikuandmeid vahetada.
146. Seoses häirekeskustega peaksid liikmesriigid tagama, et isikuandmeid kaitstakse väärkasutuse, sh loata juurdepääsu, muutmise või kadumise eest, ning et isikuandmete säilitamist, säilitamise kestust, töötlemist ja kaitset käsitlevad eeskirjad kehtestatakse asjakohasel tasandil ning neid järgitakse nõuetekohaselt.

3.3 Õnnetusjuhtumite uuringud

147. Andmesubjektid võivad vabatahtlikult nõustuda osalema õnnetusjuhtumite uuringutes eesmärgiga paremini mõista liiklusõnnetuste põhjusti ja üldisematel teaduslikel eesmärkidel.

3.3.1 Õiguslik alus

148. Kui andmeid kogutakse üldkasutatava elektroonilise side teenuse kaudu, peab vastutav töötleja saama andmesubjekti nõusoleku juurdepääsuks sõidukis juba salvestatud teabele, nagu on sätestatud e-privaatsuse direktiivi artikli 5 lõikes 3. Selles kontekstis ei saa kohaldada ühtegi nendes sätetes ette nähtud erandit: töötlemine ei ole ette nähtud üksnes side edastamiseks elektroonilise sidevõrgu kaudu ega ole seotud infoühiskonna teenusega, mida abonent või kasutaja on sõnaselgelt taotlenud.
149. Seoses isikuandmete töötlemisega ning võttes arvesse õnnetusjuhtumite uurimiseks vajalike isikuandmete mitmekesisust ja hulka, soovib Euroopa Andmekaitsekoogu, et töötlemine põhineks andmesubjekti eelneval nõusolekul vastavalt isikuandmete kaitse üldmääruse artiklile 6. Selline eelnev nõusolek tuleb anda konkreetsetel vormil, millega andmesubjekt kinnitab oma soovi vabatahtlikult uuringus osaleda ja lubab oma isikuandmeid sel eesmärgil töödelda. Nõusolek väljendab selle isiku vaba, konkreetset ja teadlikku tahet, kelle andmeid töödeldakse (nt võib nõusoleku andmiseks märgistada eelnevalt märgistamata lahtri või konfigurereida pardaarvuti sõidukis funktsiooni aktiveerimiseks). Niisugune nõusolek peab olema antud eraldi konkreetseks eesmärgiks, see ei tohi sisalduda uue auto ostu- või liisingulepingus ning seda peab olema sama lihtne tagasi võtta kui anda. Nõusoleku tagasivõtmine toob kaasa töötlemise peatamise. Seejärel kustutatakse andmed aktiivsest andmebaasist või anonüümitakse.
150. E-privaatsuse direktiivi artikli 5 lõikes 3 nõutud nõusolekut ja nõusolekut, mida on vaja õigusliku alusena andmete töötlemiseks, võib küsida samal ajal (näiteks märgistades kasti, millest selgelt ilmneb, millega andmesubjekt nõus on).
151. Tuleb märkida, et sõltuvalt töötlemise tingimustest (vastutava töötleja laad jne) võib seaduslikult valida mõne muu õigusliku aluse, tingimusel et see ei vähenda e-privaatsuse

direktiivi artikli 5 lõikes 3 sätestatud täiendavat kaitset (vt punkt 15). Kui töötlemine põhineb muul õiguslikul alusel, näiteks avalikes huvides oleva ülesande täitmisel (isikuandmete kaitse üldmääruse artikli 6 lõike 1 punkt e), soovib Euroopa Andmekaitseõukogu kaasata andmesubjektid uuringusse vabatahtlikkuse alusel.

3.3.2 Kogutud andmed

152. Vastutav töötaja kogub üksnes isikuandmeid, mis on töötlemise jaoks rangelt vajalikud.

153. Arvesse tuleb võtta kahte liiki andmeid:

Z osalejate ja sõidukitega seotud andmed ja

Z sõidukite tehnilised andmed (hetkkiirus jne).

154. Õnnetusjuhtumitega seotud teadusuuringutes peetakse hetkkiiruse andmete kogumist vajalikuks, sealhulgas juriidiliste isikute poolt, kes rangelt võetuna ei halda avalikku teenust.

155. Nagu eespool märgitud, leiab Euroopa Andmekaitseõukogu, et hetkkiiruse andmed, mida kogutakse seoses õnnetusjuhtumite uuringuga, ei ole kogumise eesmärgi järgi süüteooga seotud andmed (st neid ei koguta süüteo uurimise või selle eest süüdistuse esitamise eesmärgil), mis õigustab nende andmete kogumist juriidiliste isikute poolt, kes rangelt võetuna ei halda avalikku teenust.

3.3.3 Säilitusaeg

156. Oluline on eristada kahte liiki andmeid. Andmeid osalejate ja sõidukite kohta võib säilitada kogu uuringu vältel. Sõidukite tehnilisi andmeid tuleks säilitada nii lühikest aega kui eesmärgi saavutamiseks võimalik. Sellega seoses tundub, et viis aastat pärast uuringu lõppu on mõistlik aeg. Säilitusperioodi lõppedes andmed kustutatakse või anonüümitakse.

3.3.4 Andmesubjektide teavitamine ja õigused

157. Enne isikuandmete töötlemist tuleb andmesubjekti teavitada kooskõlas isikuandmete kaitse üldmääruse artikliga 13 läbipaistval ja arusaadaval viisil. Eelkõige hetkkiiruse andmete kogumise korral tuleks andmesubjekte andmete kogumisest eraldi teavitada. Kuna andmete töötlemine põhineb nõusolekul, tuleb andmesubjekti eraldi teavitada õigusest nõusolek igal ajal tagasi võtta, ilma et see mõjutaks enne tagasivõtmist nõusoleku alusel toimunud töötlemise seaduslikkust. Kuna selles kontekstis kogutud andmeid esitab andmesubjekt (konkreetsete vormide või oma tegevuse kaudu) ja neid töödeldakse isikuandmete kaitse üldmääruse artikli 6 lõike 1 punkti a alusel (nõusolek), peab andmesubjekt saama kasutada andmete ülekandmise õigust. Nagu on rõhutatud andmete ülekandmise õigust käsitlevates suunistes, soovib Euroopa Andmekaitseõukogu tungivalt, et „vastutavad töötajad selgitavad üheselt erinevusi andmeliikide vahel, mida andmesubjekt võib saada andmetega tutvumise õiguse alusel ja andmete ülekandmise õiguse alusel“. Sellest tulenevalt peaks vastutav töötaja andma lihtsa võimaluse oma nõusolek vabalt ja igal ajal tagasi võtta ning töötama välja vahendid, mis võimaldavad vastata andmete ülekandmise taotlustele.

158. Selle teabe võib esitada õnnetusjuhtumite uuringus osalemiseks nõusoleku andmise vormi allkirjastamisel.

3.3.5 Vastuvõtja

159. Põhimõtteliselt on andmetele juurdepääs ainult vastutaval ja volitatud töötajal.

3.3.6 Turvalisus

160. Nagu eespool märgitud, kohandatakse kehtestatud turvameetmeid vastavalt andmete tundlikkuse tasemele. Näiteks kui õnnetusjuhtumite uuringu raames kogutakse hetkkiiruse andmeid (või mis tahes muid süüdimõistvate kohtuotsuste ja süütegudega seotud andmeid), soovib Euroopa Andmekaitseõukogu tungivalt kehtestada tugevad turvameetmed, näiteks:

- Z pseudonüümimismeetmete rakendamine (nt selliste andmete nagu andmesubjekti perekonnanimi/eesnimi ja auto seerianumber salavõtme räsimine);
- Z hetkkiiruse ja asukohaandmete salvestamine eraldi andmebaasides (nt kasutades tiptasemel krüpteerimismehhanismi, millel on selged võtmed ja kinnitusmehhanismid)
- Z ja/või asukohaandmete kustutamine niipea, kui vastav sündmus või sündmuste jada on kindlaks tehtud (nt tee liik, päev/öö), ning otsetuvastatavate andmete salvestamine eraldi andmebaasis, millele pääseb ligi vaid väike arv inimesi.

3.4 Autovargustega tegelemine

- 161. Varguse korral võivad andmesubjektid üritada oma sõidukit asukoha määramisega leida. Asukohaandmete kasutamine piirdub rangelt uurimise vajadustega ja juhtumi hindamisega pädevate õigusasutuste poolt.

3.4.1 Õiguslik alus

- 162. Kui andmeid kogutakse üldkasutatava elektroonilise side teenuse kaudu, kohaldatakse e-privatsuse direktiivi artikli 5 lõiget 3.
- 163. Kuna tegemist on infoühiskonna teenusega, ei ole e-privatsuse direktiivi artikli 5 lõike 3 kohaselt vaja nõusolekut juurdepääsuks sõidukis juba salvestatud teabele, kui tellija on sellist teenust sõnaselgelt taotlenud.
- 164. Isikuandmete töötlemise puhul on asukohaandmete töötlemise õiguslik alus sõiduki omaniku nõusolek või vajaduse korral lepingu täitmine (üksnes andmete puhul, mis on vajalikud sellise lepingu täitmiseks, mille osaline on sõiduki omanik).
- 165. Nõusolek väljendab selle isiku vaba, konkreetset ja teadlikku tahet, kelle andmeid töödeldakse (nt võib nõusoleku andmiseks märgistada eelnevalt märgistamata lahtri või konfigureerida parदारvuti sõidukis funktsiooni aktiveerimiseks). Nõusoleku andmise vabadus hõlmab võimalust nõusolek igal ajal tagasi võtta, millest andmesubjekti tuleb sõnaselgelt teavitada. Nõusoleku tagasivõtmine toob kaasa töötlemise peatamise. Seejärel kustutatakse andmed aktiivsest andmebaasist, anonüümitakse või arhiveeritakse.

3.4.2 Kogutud andmed

- 166. Asukohaandmeid võib edastada üksnes alates vargusest teatamisest ja neid ei või muul ajal pidevalt koguda.

3.4.3 Säilitusaeg

- 167. Asukohaandmeid võib säilitada ainult aja jooksul, mil pädevad õigusasutused juhtumit hindavad, või kuni sellise menetluse lõpuni, mille eesmärk on hajutada kahtlus, mis ei lõpe sõiduki varguse kinnitamisega.

3.4.4 Andmesubjektide teavitamine

- 168. Enne isikuandmete töötlemist tuleks andmesubjekti teavitada kooskõlas isikuandmete kaitse üldmääruse artikliga 13 läbipaistval ja arusaadaval viisil. Täpsemalt soovib Euroopa Andmekaitsealase nõukogu vastutaval töötlejal rõhutada, et sõidukit ei jälgita pidevalt ning asukohaandmeid saab koguda ja edastada üksnes alates vargusest teatamisest. Lisaks peab vastutav töötleja andma andmesubjektile teavet selle kohta, et andmete on juurdepääs ainult kaugseireplatvormi volitatud ametnikel ja seaduslikult volitatud asutustel.
- 169. Kui andmete töötlemine põhineb nõusolekul, tuleb andmesubjekti seoses tema õigustega eraldi teavitada õigusest nõusolek igal ajal tagasi võtta, ilma et see mõjutaks enne tagasivõtmist nõusoleku alusel toimunud töötlemise seaduslikkust. Kui selles kontekstis kogutud andmeid esitab andmesubjekt (konkreetsete vormide või oma tegevuse kaudu) ja neid töödeldakse isikuandmete kaitse üldmääruse artikli 6 lõike 1 punkti a (nõusolek) või punkti b (lepingu täitmine) alusel, peab andmesubjekt saama kasutada andmete

ülekanndmise õigust. Nagu on rõhutatud andmete ülekanndmise õigust käsitlevates suunistes, soovib Euroopa Andmekaitsekoostöö rühm, et „vastutavad töötajad selgitavad üheselt erinevusi andmeliikide vahel, mida andmesubjekt võib saada andmetega tutvumise õiguse alusel ja andmete ülekanndmise õiguse alusel“.

170. Sellest tulenevalt peaks vastutav töötaja andma lihtsa võimaluse oma nõusolek (ainult juhul, kui see on õiguslik alus) vabalt ja igal ajal tagasi võtta ning töötama välja vahendid, mis võimaldavad vastata andmete ülekanndmise taotlustele.

171. Teabe võib esitada lepingu allkirjastamisel.

3.4.5 Vastuvõtjad

172. Vargusest teatamise korral võib asukohaandmeid edastada i) kaugseireplatvormi volitatud ametnikele ja ii) seaduslikult volitatud asutustele.

3.4.6 Turvalisus

173. Kohaldatakse üldisi soovitusi. Vt punkt 2.7.